

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, nonché della direttiva 2004/51/CE che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie»

*(Parere ai sensi dell'articolo 1, commi 3 e 4, della legge 25 gennaio 2006, n. 29)*

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 9 luglio 2007)**

**Attuazione della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo  
e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla  
sicurezza delle ferrovie comunitarie**

RELAZIONE

**aprile 2007**

## INDICE

<b>1. Premessa</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Attuale assetto normativo</b> .....	<b>4</b>
<b>3. I principi su cui si basa la proposta</b> .....	<b>5</b>
<b>4. La forma giuridica dell'Organismo per la sicurezza</b> .....	<b>8</b>
<b>5. Gli aspetti organizzativi</b> .....	<b>9</b>
<b>6. Gli aspetti finanziari</b> .....	<b>10</b>
<b>7. L'articolato del DLgs di recepimento ed i suoi allegati</b> ....	<b>13</b>

## ALLEGATI

- Allegato 1: Struttura e missione dell'organismo nazionale per la sicurezza ferroviaria (Agenzia)**
- Allegato 2: Conto economico previsionale dell'Agenzia**

## 1. Premessa

Lo schema di decreto legislativo recepisce la direttiva 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie individuando, a partire dal quadro normativo attuale, una soluzione per pervenire ad un nuovo assetto del presidio della sicurezza in Italia, coerente con la disciplina comunitaria ed allo stesso tempo funzionalmente valido per garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria, in un quadro chiaro di competenze e responsabilità fra i vari soggetti attori del sistema ferroviario liberalizzato.

Il cosiddetto “secondo pacchetto ferroviario”, costituito dalle direttive CE 2004/49, 50 e 51 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, introduce nuove norme in materia di sicurezza, di interoperabilità e di liberalizzazione<sup>1</sup>.

Come è noto, la direttiva 2004/49/CE in questione avrebbe dovuto essere recepita entro aprile del 2006; pertanto, allo stato attuale, è stata aperta dalla Commissione europea una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia ed, evidentemente, tale circostanza rende ancora più urgente procedere celermente al recepimento della norma.

Per il recepimento della direttiva 2004/50/CE (relativa all'interoperabilità ferroviaria) si potrà procedere con separato decreto legislativo solo dopo avere

---

<sup>1</sup> La direttiva 2004/49/CE riguarda la sicurezza delle ferrovie comunitarie e reca anche modifiche alle direttive 95/18 (licenze) e 2001/14 (ripartizione capacità), mentre la direttiva 50/2004/CE reca modifiche alle precedenti direttive in materia di interoperabilità ferroviaria del sistema Alta Velocità e del sistema convenzionale (rispettivamente 96/48 e 2001/16) e la direttiva 51/2004/CE modifica la direttiva 91/440 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie. Il recepimento di tali direttive comporta, pertanto, la modifica o la riscrittura delle varie norme con cui sono state recepite nell'ordinamento nazionale le direttive che sono state oggetto di modifica, oltre che, ovviamente la introduzione delle nuove norme in materia di sicurezza delle ferrovie comunitarie. In particolare dovranno essere apportate modifiche ai decreti legislativi n. 188/03 (recepimento del cosiddetto “primo pacchetto ferroviario”), n. 299/2001 (interoperabilità del sistema ferroviario Alta Velocità) ed n. 268/2004 (interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale), oltre che a parte del decreto del Presidente della Repubblica n. 753/80 recante, fra l'altro, norme in materia di sicurezza sia della rete nazionale che delle reti secondarie. I termini, stabiliti dalle direttive per il recepimento nell'ordinamento nazionale sono il 31/12/2005 per la direttiva 2004/51/CE e il 30/04/2006 per le direttive 2004/49/CE e 2004/50/CE. La direttiva 2004/51/CE è stata di fatto recepita anticipatamente in Italia con l'introduzione, nel corpo del citato decreto legislativo 188/2003 di norme atte a favorire lo sviluppo del processo di liberalizzazione del settore: articolo 6, paragrafo 1, lettera a), articolo 16, paragrafo 3 e articolo 20 paragrafo 2, lettere c), d) ed e), e paragrafo 8.

definito il nuovo assetto derivante dall'attuazione della direttiva 2004/49/CE, tenuto conto della complessità della normativa ferroviaria e della necessità di riscrivere, in gran parte, i decreti legislativi 299/2001 e 268/2004 (di recepimento delle precedenti direttive comunitarie in materia di interoperabilità).

L'attuazione della direttiva 2004/49/CE comporta rilevanti variazioni negli assetti istituzionali del presidio della sicurezza ferroviaria in quanto dispone che ciascuno Stato membro si doti:

- di un Organismo preposto alla sicurezza avente compiti in materia di normativa tecnica, di rilascio delle autorizzazioni di sicurezza ai gestori dell'infrastruttura e di rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie,
- di un Organismo investigativo, preposto allo svolgimento delle indagini in caso di incidenti ferroviari.

I due Organismi devono essere indipendenti fra loro e dai gestori dell'infrastruttura, oltre che, ovviamente, dalle imprese ferroviarie.

Va chiarito che l'Organismo preposto alla sicurezza, così come individuato nella direttiva comunitaria, svolge compiti operativi di natura tecnica e di regolamentazione tecnica e non ha, né deve avere, alcun compito di regolazione nell'ambito della liberalizzazione del settore dei trasporti.

## **2. Attuale assetto normativo**

L'attuale assetto istituzionale - che vede le attività operative relative alla sicurezza (ivi compreso il rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie) in capo al gestore dell'infrastruttura nazionale e lo svolgimento delle attività di vigilanza e di investigazione in capo al Ministero - non è compatibile con la disciplina comunitaria.

Attualmente, inoltre, le attribuzioni che nel quadro comunitario devono essere assunte dall'Organismo per la sicurezza sono solo in piccola parte svolte dal Ministero dei trasporti, ed in gran parte svolte dal gestore della infrastruttura nazionale, mentre le competenze dell'Organismo investigativo sono svolte dal

Ministero che si avvale, tra l'altro, dei dati forniti dal gestore della infrastruttura<sup>2</sup>.

E' evidente, dunque, come l'assetto attuale non soddisfi né il requisito di indipendenza della gestione del processo "sicurezza" dal gestore della infrastruttura, né il requisito di indipendenza fra le attività proprie dell'Organismo per la sicurezza e dell'Organismo investigativo.

Inoltre, il processo di liberalizzazione si sta progressivamente evolvendo dal momento che le direttive comunitarie, già recepite con il decreto legislativo n. 188/03, prevedono la sua estensione anche alle reti secondarie interconnesse, delineando un quadro di riferimento costituito, oltre che da più imprese ferroviarie, anche da più gestori della infrastruttura, diversi da quello nazionale, con conseguenti problemi di armonizzazione delle normative, tuttora diverse<sup>3</sup>.

L'adeguamento alla direttiva comporta, pertanto, un profondo mutamento rispetto alla situazione attuale che, andando ad investire la materia della sicurezza, va governato con molta attenzione<sup>4</sup>.

### **3. I principi su cui si basa la proposta**

---

<sup>2</sup> L'attuale assetto relativo alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale così come disciplinato, da ultimo, dall'articolo 10 del decreto legislativo n° 188/2003, attribuisce al Ministero dei trasporti la vigilanza su R.F.I. S.p.A., gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per gli aspetti relativi alla sicurezza della circolazione ferroviaria; inoltre il Ministero ha il compito di approvare le norme e standard di sicurezza su proposta del gestore dell'infrastruttura e di vigilare sulla loro applicazione. In tale assetto inoltre il gestore dell'infrastruttura nazionale, in qualità di concessionario dello Stato, mantiene la responsabilità del controllo della sicurezza della circolazione dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, rilascia il certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie (Trenitalia ed altre imprese private) e propone al Ministero gli standard e le norme di sicurezza; inoltre ha il compito di emanare le disposizioni di esercizio. La struttura ministeriale svolge anche i compiti di investigazione in caso di incidenti ferroviari.

<sup>3</sup> Per quanto concerne le ferrovie secondarie la sicurezza è regolata in maniera sostanzialmente diversa, in quanto deriva da un assetto normativo storicamente separato, ed i relativi poteri di vigilanza e di controllo sono posti in capo al Ministero, che dispone di articolazioni territoriali e svolge anche compiti in materia di sicurezza per le metropolitane, le tramvie e gli impianti a fune.

<sup>4</sup> Peraltro, allo stato attuale, le ferrovie italiane stanno attraversando un periodo di transizione dovuto alla graduale introduzione sulla rete delle nuove tecnologie, che richiede una particolare attenzione sia a livello della normativa tecnica, sia a livello di controllo dei processi, a cui si sovrappone il processo di liberalizzazione già in atto, che vede entrare gradualmente sul mercato nuove imprese ferroviarie.

Per poter governare tale delicato processo ed attuare il richiesto passaggio dal sistema odierno ad un sistema compatibile con la direttiva 49/2004/CE è stata prioritariamente considerate:

- la necessità di garantire la continuità di azione e la conservazione dell'attuale know-how nel settore della sicurezza della circolazione ferroviaria, nonché
- l'esigenza di ridurre i tempi per completare il processo di transizione verso il nuovo assetto.

Si deve, infatti, tenere conto che, attualmente, il *know-how* relativo alle attività di cui trattasi è profondamente radicato all'interno del Gruppo FS; ciò per ragioni storiche derivanti dal passato assetto del Gruppo FS come Azienda autonoma dello Stato e, quindi, sostanzialmente quale soggetto autoreferenziale nel campo della sicurezza.

Tale situazione è stata mitigata solo in misura molto limitata, negli ultimi anni (dopo la trasformazione in Società per Azioni del Gruppo FS), dal ruolo assunto dal Ministero quale organo di vigilanza sulla sicurezza che, come precedentemente illustrato, ha assunto un ruolo comunque quantitativamente esiguo nei processi operativi relativi alla sicurezza.

Tale considerazione, fondamentale per la salvaguardia della continuità di azione e del *know-how*, comporta una prima scelta: l'Organismo per la sicurezza va necessariamente "costruito" a partire da un nucleo di personale proveniente dal Gruppo FS, ed in particolare da RFI, gestore dell'infrastruttura nazionale, che già oggi opera nel settore della sicurezza ferroviaria.

La seconda scelta è relativa alla collocazione del nuovo Organismo per la sicurezza. Invero, la direttiva rinvia la scelta, pur nel rispetto delle incompatibilità sopra richiamate (mutua indipendenza fra Organismo per la sicurezza ed Organismo investigativo ed indipendenza di entrambi dal gestore della infrastruttura) allo Stato membro.

Va osservato, però, che se la scelta fosse quella di incardinare l'Organismo per la sicurezza all'interno del Ministero, ne discenderebbe obbligata quella di costituire quello investigativo al di fuori di esso, cosa che non appare economica ove si consideri che, all'interno dell'Amministrazione, la relativa struttura già esiste ed è operativa.

Deve inoltre considerarsi che nel nostro Paese, venendo meno l'attività operativa (e le responsabilità) del gestore dell'infrastruttura nei compiti di presidio della sicurezza ferroviaria per l'assoluta incompatibilità funzionale introdotta dalla direttiva, la struttura ministeriale competente non è

assolutamente adeguata, nelle proprie dotazioni organiche, strumentali e finanziarie, per assumere i compiti che la direttiva comunitaria attribuisce all'Organismo per la sicurezza.

Trattasi infatti di attribuzioni con connotazioni operative che nel vigente sistema nazionale svolge il gestore dell'infrastruttura quali il rilascio delle certificazioni di sicurezza alle imprese ferroviarie e l'autorizzazione alla messa in esercizio dei sottosistemi ferroviari.

Ove l'Organismo per la sicurezza fosse incardinato all'interno del Ministero, pertanto, si renderebbe indispensabile un aumento delle dotazioni ministeriali di personale e di strutture tecniche con conseguenti nuovi oneri a carico dello Stato e sarebbe di fatto impossibile disporre del personale tecnico del Gruppo FS che oggi opera nel settore.

Si è così pervenuti alla scelta di costituire l'Organismo per la sicurezza quale ente pubblico non economico, garantendo, comunque poteri di indirizzo e forme di controllo da parte del Ministro dei trasporti.

Riguardo all'Organismo investigativo è invece quanto mai opportuno, anche sotto il profilo dell'economicità, il suo incardinamento all'interno del Ministero; in primo luogo perché ben si confà con l'esercizio da parte del Ministero dei compiti investigativi inerenti la sicurezza, che sono già oggi svolti all'interno del Ministero stesso.

L'Organismo Investigativo viene, pertanto, ad essere incardinato all'interno del Ministero dei trasporti prevedendo la nuova istituzione di una apposita Direzione Generale, aggiuntiva rispetto alla consistenza organica del Ministero dei trasporti risultante dal riordino di cui al d.l. 181/06, come convertito, e dalla l. 296/06.

Il quadro della scelta complessiva è motivato, inoltre, dalla necessità di assicurare una *governance*, del presidio sulla sicurezza ferroviaria, che sia in grado di offrire adeguate garanzie nella gestione dell'attuale periodo evolutivo del sistema ferroviario nazionale, che vede sovrapporsi la delicata fase di transizione verso le nuove tecnologie, con l'estensione del processo di liberalizzazione; pertanto, non appare più congruente il duplice ruolo ancor oggi svolto dal gestore dell'infrastruttura nazionale di attore nel processo di liberalizzazione, e di garante della sicurezza.

#### 4. La forma giuridica dell'Organismo per la sicurezza

Le norme comunitarie citate stabiliscono i compiti e i criteri organizzativi dell'organismo per la sicurezza.

Questo deve svolgere, come detto, tre tipologie fondamentali di compiti: regolamentazione tecnica, rilascio di certificazioni di sicurezza e controlli. Si tratta di compiti tipici di un soggetto pubblico.

L'Organismo per la sicurezza, inoltre deve essere indipendente sotto ogni profilo dagli operatori del trasporto e della rete.

La formula dell'Agenzia sembra, anche sulla base di quanto riportato nel precedente paragrafo, la più appropriata: è un soggetto pubblico e quindi atto a svolgere funzioni pubblicistiche, ha agilità gestionale e può quindi attrezzarsi per lo svolgimento di mansioni tecniche.

Dei tre tipi di Agenzie (l'Agenzia amministrativa, senza personalità giuridica, l'Agenzia ente pubblico e l'Agenzia ente pubblico economico), il secondo appare quello più consono al fine, atteso che consente di conferire all'Organismo di sicurezza, che non svolge attività d'impresa, i necessari requisiti di autonomia ed indipendenza.

Il controllo governativo sull'Agenzia verrà assicurato dal Ministro di settore, ovvero il Ministro dei trasporti. I rapporti controllore – controllato corrispondono, in sostanza, a quelli prefigurati dal decreto legislativo n. 300/1999 per le altre Agenzie con personalità giuridica.

In tale contesto giuridico, inoltre, risulta possibile risolvere la problematica del reclutamento del personale dal Gruppo FS - che, come detto, dispone, nel proprio ambito, delle adeguate strutture e risorse professionali tecniche specializzate indispensabili all'esercizio delle funzioni di sicurezza affidate dalla direttiva 2004/49/CE - all'Organismo per la sicurezza e quindi all'Agenzia.

Ove l'Agenzia non potesse utilizzare le risorse e le strutture che attualmente provvedono allo svolgimento delle funzioni – specialistiche e specializzate – in materia di sicurezza delle ferrovie, si addiverrebbe alla perdita secca e certa del grande patrimonio nazionale di conoscenze e di *know-how* in materia, patrimonio ad altissimo valore aggiunto che è stato peraltro acquisito nell'ambito dell'esperienza e della tradizione più che secolare dell'istituzione ferroviaria italiana.

E' pertanto necessario il passaggio di dette professionalità, in atto e *medio tempore* insostituibili, nell'organico dell'istituenda Agenzia.

Si tratta, quindi, di attuare un'operazione che comporta il mutamento della titolarità delle attività organizzate, oggi svolte in seno a RFI S.p.A. e sussunte in capo all'Agenzia, che conservano nel trasferimento la propria identità, ovvero un trasferimento di ramo d'azienda.

Per quanto riguarda in particolare il personale, il reclutamento sarà regolato in accordo ai principi di cui all'articolo 35 del decreto legislativo 165/2001 nell'ambito dell'ordinamento dell'Agenzia, con una gestione transitoria limitata nel tempo che consenta di garantire la necessaria, e irrinunciabile, continuità di azione.

## **5. Gli aspetti organizzativi**

Per quanto concerne gli aspetti organizzativi, nell'allegato 1 alla presente relazione sono definiti l'organigramma, i compiti ed il dimensionamento della nuova struttura, a partire dalla attuale articolazione della Direzione Tecnica di RFI.

Nell'ipotesi proposta ci si è attestati, per la fase iniziale, su una struttura di 205 unità, compresi i tecnici di provenienza del Ministero per puntare ad una struttura snella e con costi contenuti. Il relativo conto economico che viene allegato alla presente relazione, e giustificato nel dettaglio nella Relazione tecnica, è basato su tale dimensionamento iniziale.

Va evidenziata la circostanza che, attualmente, la struttura che opera presso RFI SpA è composta da circa 400 persone e, pertanto, la scelta di costituire un'Agenzia più "leggera" comporterà la necessità che il personale di RFI che non transita verso l'Agenzia continui a svolgere quelle attività operative connesse con la sicurezza ferroviaria che sono compatibili con i principi di indipendenza sanciti dalla direttiva, che, si rammenta, comunque prevede (articolo 9) che il Gestore dell'infrastruttura (RFI SpA) elabori un proprio sistema di gestione della sicurezza al fine di garantire il raggiungimento dei CST (obiettivi comuni di sicurezza), il rispetto delle norme e l'applicazione dei CSM (metodi comuni di sicurezza).

L'assetto organizzativo definitivo, centrale e periferico dell'Agenzia, prevede un ruolo organico del personale nel limite di 300 unità in considerazione del fatto che all'articolo 27 si prevede un termine di tre anni per estendere le competenze dell'Agenzia alle reti secondarie, cioè le reti diverse da quella in gestione ad RFI

SpA. Per le modalità di copertura degli oneri derivanti dall'incremento fino al massimo di trecento unità, che avverrà gradualmente nel tempo (si prevede un periodo di tre anni) si rimanda al successivo paragrafo relativo agli aspetti finanziari.

Per quanto concerne la sede, questa è stata individuata nella città di Firenze in considerazione del fatto che circa la metà del personale che attualmente segue la sicurezza ferroviaria opera o dipende dalla sede di Firenze (il rimanente personale ha sede in Roma) e che tale personale costituisce il nucleo tecnico che detiene il know how in materia di omologazione dei sistemi e dei subsistemi ovvero il personale preposto ai controlli ed al rilascio delle certificazioni di sicurezza. Si precisa che sia la sede di Firenze che gli uffici di Roma già esistono, che non si renderà necessario procedere ad alcun trasferimento di personale e che nel conto economico si è tenuto conto degli oneri derivanti dall'utilizzo di tali sedi.

## 6. Gli aspetti finanziari

Per quanto attiene agli aspetti finanziari, in allegato 2 sono determinati i costi previsti, per l'Agenzia, a partire dai costi reali oggi sostenuti da RFI e tenendo conto, anche, dei costi aggiuntivi dovuti al funzionamento di una struttura autonoma.

E' evidente che tali costi aggiuntivi sono una diretta conseguenza della necessità di ottemperare alle prescrizioni della direttiva comunitaria che prevede un soggetto indipendente che agisca *super partes* in piena trasparenza.

Come si evince dal citato allegato 2, il costo globale per il funzionamento della nuova struttura, al netto dei ricavi, è stato stimato in **19,5 milioni di euro** annui tenendo conto sia del personale proveniente da RFI ed FS che del personale proveniente dal Ministero.

Tale importo, essendo al netto dei ricavi, tiene già conto delle entrate costituite dai proventi derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio riservate all'agenzia dalla direttiva 2004/49/CE (che attualmente ammontano - da conto economico di RFI - a circa 2,8 milioni di euro annui).

Il costo attuale, sempre al netto dei ricavi, delle strutture di RFI ed FS oggi preposte ai compiti di cui trattasi è, da conto economico, pari a circa 11,9 milioni di euro annui che, con riferimento alla contabilità regolatoria di RFI

medesima, sono interamente coperti dai trasferimenti dello Stato; la differenza rispetto al costo stimato per il funzionamento della struttura indipendente è dovuta principalmente ai costi fissi, al Comitato scientifico, alla Struttura legale, alla Sede, agli Organi direttivi, ai servizi generali, alla articolazione sul territorio, ecc..

Per quanto concerne la copertura finanziaria ai costi annui da sostenere (19,5 milioni), non potendosi far fronte con nuovi trasferimenti da Stato, è previsto che questa sia assicurata come segue:

- 1) da Stato per 11,9 milioni di euro annui, riducendo contestualmente i trasferimenti, da parte dello Stato stesso, oggi destinati al Gruppo FS per i compiti attualmente svolti da RFI e trasferiti in capo all'Agenzia;
- 2) alla restante quota, (circa 7,6 milioni annui) si prevede di far fronte con la riscossione, da parte dell'Agenzia, di una somma pari all'1% circa dei canoni di accesso alla rete ferroviaria di RFI S.p.A. introducendo, conseguentemente, un incremento dell'1% degli stessi canoni che le imprese ferroviarie corrispondono al gestore nazionale.

I dati su cui si basa il conto economico derivano, per la determinazione dei costi attualmente sopportati da RFI SpA, dai costi operativi relativi alla "terza riprevisione 2006" approvata dal Consiglio di Amministrazione di RFI il 9 novembre 2006, mentre il costo del lavoro è stato calcolato sulla base del budget 2007, consolidato ma non ancora approvato. Per verificare l'attendibilità di tali dati è stato effettuato un raffronto anche con i dati relativi al costo del lavoro basato sulla "terza riprevisione 2006" che sono risultati praticamente corrispondenti (scostamento dello 0,2%). Per ulteriore verifica si è rilevato, con riferimento all'ultimo bilancio approvato (2005) che lo scostamento, riferito all'intero conto economico di RFI, fra budget e bilancio è risultato del 2% circa in meno. Tali analisi sono esposte con maggiore dettaglio nella relazione tecnica.

Per la copertura degli oneri derivanti dall'incremento fino al massimo di trecento unità, che, come detto, avverrà gradualmente nel tempo (si prevede un periodo di tre anni) verranno utilizzati, sostanzialmente, gli incrementi delle entrate proprie dell'Agenzia derivanti dalle maggiori attività che l'Agenzia stessa dovrà svolgere.

La stima degli oneri di cui trattasi è esposta nella relazione tecnica.

Per quanto concerne la nuova Direzione Generale che viene individuata per lo svolgimento dei compiti relativi all'Organismo Investigativo il costo della stessa sarà coperto dai risparmi che si conseguono per effetto del passaggio del personale del Ministero verso l'Agenzia (è prevista una corrispondente riduzione dell'organico), prevedendo l'utilizzo di personale già esistente presso il Ministero e di posizioni di seconda fascia già esistenti. La dimostrazione della copertura degli oneri derivanti dalla istituzione della nuova Direzione Generale è riportata nella relazione tecnica.

## **7. L'articolato del DLgs di recepimento ed i suoi allegati**

### **CAPO I – Disposizioni introduttive**

#### ***Articolo 1- Finalità***

Indica le finalità del decreto legislativo sulla base di quanto previsto dalla direttiva 2004/49.

#### ***Articolo 2 – Ambito di applicazione***

L'Articolo in parola delimita l'ambito di operatività del decreto legislativo di recepimento.

Si è optato per la scelta, conferita dall'articolo 2 della direttiva 2004/49, di escludere dall'ambito di operatività del Decreto le metropolitane, i tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia, nonché le reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario e le infrastrutture ferroviarie private utilizzate esclusivamente dal proprietario per le sue operazioni di trasporto di merci.

#### ***Articolo 3 - Definizioni***

Particolare attenzione si è posta nella stesura del presente articolo che, oltre a riprendere definizioni già presenti nei precedenti decreti di recepimento della normativa comunitaria di settore e le definizioni innovative poste dalla direttiva 2004/49, inserisce nuove voci e definizioni volte a chiarire i ruoli e le responsabilità dei diversi soggetti a vario titolo coinvolti nella gestione della sicurezza della circolazione ferroviaria.

### **CAPO II – Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie**

#### ***Articolo 4 – Istituzione e ordinamento***

Viene istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, individuandone la competenza sull'intero sistema ferroviario nazionale. Vengono quindi delineate innanzitutto la forma giuridica e l'autonomia dell'Agenzia, attribuendo i relativi poteri di indirizzo e di vigilanza al

Ministro dei trasporti cui viene posto l'obbligo di riferire annualmente al Parlamento sull'attività svolta.

Sono altresì indicati sommariamente i compiti e le funzioni conferiti all'Agenzia, in coerenza con il quadro di riferimento comunitario di settore e con il dettato della direttiva 2004/49/CE.

Sono individuati gli organi dell'Agenzia (direttore, comitato direttivo, collegio dei revisori dei conti) e le relative modalità di nomina.

Inoltre, ai sensi dell'art. 17, comma 2 della legge 23 agosto 1988, n. 400 e successive modifiche ed integrazioni, è previsto che - con separati regolamenti, da adottarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore del decreto legislativo di cui trattasi - si provveda:

- a) a definire l'assetto organizzativo, centrale e periferico, dell'Agenzia ed alla adozione dello statuto, nonché alla disciplina delle competenze degli organi di direzione dell'Agenzia;
- b) a definire le modalità del trasferimento del personale inquadrato nell'organico dell'Agenzia proveniente dal Ministero dei trasporti,
- c) a disciplinare le modalità di reclutamento del personale, da parte dell'Agenzia;
- d) alla ricognizione delle attribuzioni che restano nella competenza del Ministero dei trasporti ed al conseguente riassetto delle strutture del Ministero stesso;
- e) all'adozione del regolamento di amministrazione e contabilità

Lo statuto dell'Agenzia, dovrà recare, tra l'altro, anche il ruolo organico del proprio personale nel limite massimo di trecento unità. Vengono quindi individuate le procedure da adottare per garantire il funzionamento dell'Agenzia in sede di prima applicazione (e sino all'attuazione dei provvedimenti di cui sopra) stabilendo che, in detta fase, il funzionamento dell'Agenzia venga assicurato con l'utilizzazione di personale, nel limite di duecentocinque unità, proveniente dai ruoli del Ministero dei trasporti e con personale tecnico, avente riconosciute capacità e competenza, anche proveniente da F.S. S.p.A. e da società da questa controllate. Detta utilizzazione di personale, in sede di prima applicazione, avviene ponendo i relativi oneri a carico delle strutture di provenienza.

Vengono riportate, quindi, le modalità di individuazione ed utilizzazione di detto personale.

Entro dodici mesi dall'entrata in vigore dei citati regolamenti, l'Agenzia

provvede, sentite le organizzazioni sindacali di categoria, a stabilire la ripartizione del proprio organico, tenendo conto delle effettive esigenze di funzionamento.

La scelta operata tiene conto del fatto che le professionalità necessarie allo svolgimento dei compiti attribuiti all'Agenzia sono, al momento, disponibili solo presso gli operatori del settore ferroviario e presso il Dipartimento trasporti terrestri del Ministero dei trasporti; inoltre garantisce, a regime, la piena indipendenza dell'Agenzia dagli operatori del settore, così come richiesto dalla Direttiva 2004/49/CE.

All'atto del trasferimento definitivo nell'Agenzia del personale proveniente dal Ministero è conseguentemente ridotta la dotazione organica dello stesso.

#### ***Articolo 5 – Principi che regolano l'attività dell'Agenzia***

Sono individuati i principi a cui deve attenersi l'Agenzia nell'espletamento delle proprie attività istituzionali sulla base di quanto disposto dagli articoli 4, 16 e 17 della direttiva 2004/49.

Per l'individuazione delle sanzioni si fa rinvio ad ulteriori decreti legislativi, così come previsto dall'art. 3, comma 1, lettera c), della legge n. 29/2006.

#### ***Articolo 6 – Compiti dell'Agenzia***

Sono esplicitati con chiarezza ed esaustività i compiti e le funzioni attribuiti all'Agenzia sulla base di quanto previsto dalla direttiva 2004/49 (in particolare all'art. 16), anche al fine di individuare i ruoli e le responsabilità dei diversi soggetti a vario titolo coinvolti nella gestione della sicurezza della circolazione ferroviaria. Viene specificata, inoltre, la competenza dell'Agenzia nel processo di omologazione dei componenti del sistema ferroviario non ancora coperti (o solo parzialmente coperti) dalle Specifiche Tecniche di Interoperabilità.

#### ***Articolo 7 – Relazioni annuali***

Vengono definiti – in coerenza con quanto previsto dalla direttiva 2004/49 - tempi, contenuti e modalità delle relazioni annuali dell'Agenzia e del Ministro dei trasporti sulle attività svolte.

### **CAPO III – Sviluppo e gestione della sicurezza**

#### ***Articolo 8 – Gestori delle infrastrutture, imprese ferroviarie, fabbricanti ed enti appaltanti***

Viene recepito quanto disposto all'art. 4 della direttiva 2004/49 in relazione alla attribuzione delle specifiche responsabilità da conferire ai fini del miglioramento della sicurezza ferroviaria.

In particolare, in accordo a quanto disposto ai commi 3 e 4 dell'articolo sopra citato, si attribuisce a ciascun gestore dell'infrastruttura ed a ciascuna impresa ferroviaria la responsabilità della funzionamento sicuro della propria parte di sistema. Restano salve le specifiche responsabilità di ciascun fabbricante, fornitore di servizi o ente appaltante, di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti e i materiali, nonché i servizi forniti, siano conformi ai requisiti richiesti e possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e/o dal gestore dell'infrastruttura in modo sicuro.

Inoltre, vengono definiti i compiti dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dei fabbricanti e degli enti appaltanti, in relazione alle attività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

#### ***Articolo 9 – Messa in servizio in Italia del materiale rotabile già in servizio in altro Stato membro***

Viene recepito quanto disposto all'art. 14 della direttiva 2004/49, tracciando la procedura necessaria per richiedere, all'Agenzia, l'autorizzazione per mettere in servizio, in Italia, il materiale rotabile già in servizio presso un altro Stato membro.

#### ***Articolo 10 – Metodi ed obiettivi comuni di sicurezza***

Recepisce, per la parte di pertinenza degli Stati membri, le disposizioni di cui agli artt. 6 e 7 della direttiva 2004/49, attribuendo all'Agenzia il compito di apportare le necessarie modifiche agli standard ed alle norme di sicurezza alla luce dell'adozione dei Metodi Comuni di Sicurezza (CSM) e delle loro revisioni da parte della Commissione Europea, ed al fine di attuare almeno gli Obiettivi Comuni di Sicurezza (CST) adottati, dalla Commissione Europea, secondo prestabiliti calendari di attuazione.

Prevede, infine, che l'Agenzia notifichi, alla Commissione, le modifiche normative di cui sopra.

### ***Articolo 11 – Indicatori di sicurezza***

Al fine di ottemperare a quanto richiesto all' art. 5 della direttiva 2004/49 e permettere la valutazione della realizzazione dei CST ed il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria, si stabilisce che il Ministero dei Trasporti acquisisca le informazioni sugli indicatori comuni di sicurezza (CSI) mediante le relazioni annuali di cui all'articolo 7 del decreto legislativo in parola.

### ***Articolo 12 – Norme nazionali di sicurezza***

Questo articolo dispone che l'Agenzia provveda affinché gli standard e le norme nazionali di sicurezza siano pubblicati in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati e messi a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e di chiunque richieda un certificato di sicurezza o un'autorizzazione di sicurezza, ottemperando, in tal modo, a quanto stabilito all'art. 8, comma 1, della direttiva 2004/49/CE.

Inoltre, riporta l'iter da adottare qualora le modifiche alle norme di settore, introdotte dall'Agenzia, prescrivano livelli di sicurezza superiori a quelli minimi definiti dai CST, o comunque riguardino l'attività di imprese ferroviarie di altri Stati membri sulla rete ferroviaria italiana.

### ***Articolo 13 – Sistemi di gestione della sicurezza***

Detto articolo riporta, in buona sostanza, quanto previsto all'art. 9 della direttiva 2004/49/CE.

Dispone, quindi, che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborino dei propri sistemi di gestione della sicurezza, i cui requisiti sono contenuti nell'Allegato III al decreto legislativo.

Al comma 4, inoltre, si prescrive che ogni anno, anteriormente al 30 giugno, tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettano, all'Agenzia, una relazione sulla sicurezza relativa all'anno precedente.

## **CAPO IV – Certificazione e autorizzazione di sicurezza**

### ***Articolo 14 – Certificati di sicurezza***

Vengono descritte, in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 10 della direttiva 2004/49/CE, le parti di cui si compone il certificato di sicurezza che un'impresa ferroviaria deve possedere per avere accesso all'intera rete o soltanto ad una parte delimitata di essa.

Vengono riportate, inoltre, le modalità con cui l'Agenzia rilascia, rinnova, revisiona e revoca la certificazione di cui trattasi, nonché le modalità con cui la stessa Agenzia effettua le relative notifiche all' ERA (Agenzia ferroviaria europea).

### ***Articolo 15 – Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura***

Questo articolo, secondo quanto riportato all'art. 11 della direttiva 2004/49/CE, stabilisce che, per poter far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura debba richiedere ed ottenere un'autorizzazione di sicurezza dall'Agenzia.

Detta autorizzazione può contenere limitazioni e/o prescrizioni per parti limitate dell'infrastruttura, e comprende una attestazione di accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore (v. articolo 13) ed una attestazione di accettazione delle misure adottate, dallo stesso gestore, per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Anche per l'autorizzazione di sicurezza vengono determinate le modalità di notifica, all'ERA, da parte dell'Agenzia.

### ***Articolo 16 – Certificato di sicurezza e autorizzazione di sicurezza***

Questo articolo riporta, in accordo a quanto disposto all'art. 12 della direttiva 2004/49/CE, le modalità con cui l'Agenzia decide in merito ad una domanda di certificazione della sicurezza o di autorizzazione di sicurezza.

Prevede, inoltre, che l'Agenzia emani linee guida dettagliate sulle modalità per ottenere un certificato di sicurezza e metta a disposizione un fascicolo informativo contenente la descrizione dei requisiti necessari per il rilascio di detto certificato.

### ***Articolo 17 – Accesso alle strutture di formazione***

In ottemperanza a quanto disposto all'art. 13 della direttiva 2004/49/CE, viene affidato all'Agenzia il compito di provvedere affinché le strutture di formazione per i macchinisti e per il personale delle imprese ferroviarie addetto a mansioni di sicurezza, siano accessibili in maniera equa e non discriminatoria.

## **CAPO V – Indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti**

### ***Articolo 18 – Organismo investigativo***

Prevede che l'Organismo permanente investigativo, previsto dall'articolo 21 della Direttiva 2004/49, venga istituito presso il Ministero dei trasporti con una apposita nuova Direzione Generale. Al fine di assicurare la migliore funzionalità di tale Organismo è previsto che detto Ufficio possa avvalersi - senza aggravio di oneri per la finanza pubblica - anche di personale specializzato di altre pubbliche amministrazioni da utilizzare per l'espletamento di indagini ed accertamenti tecnici.

### ***Articolo 19 – Obbligo di indagine***

Come richiesto all'art. 19 della direttiva 2004/49/CE, si prevede che l'Organismo investigativo, a seguito di incidenti gravi, avvii obbligatoriamente le proprie indagini.

Oltre che sugli incidenti gravi, l'Organismo investigativo può indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti di minore entità che, in condizioni diverse, avrebbero potuto determinare conseguenze maggiori.

Le inchieste dell'Organismo non mirano in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità, ma sono finalizzate a fornire eventuali raccomandazioni per il miglioramento della sicurezza ferroviaria e per la prevenzione degli incidenti.

### ***Articolo 20 – Status dell'indagine***

In coerenza con quanto riportato all'art. 20 della direttiva 2004/49/CE, viene attribuito, agli investigatori incaricati dell'indagine, lo status di pubblici ufficiali che consente loro di svolgere i propri compiti con efficienza ed efficacia, in modo indipendente rispetto ad altre eventuali.

### ***Articolo 21 – Procedura investigativa***

Questo articolo riporta, in ottemperanza a quanto richiesto all'art. 22 della direttiva 2004/49/CE, le modalità con cui l'Organismo investigativo conduce le proprie indagini

### ***Articolo 22 – Relazioni***

Riporta, in sostanza, quanto indicato all'art. 23 della direttiva 2004/49/CE in merito alle modalità con cui l'Organismo investigativo relaziona sulle indagini svolte.

### ***Articolo 23 – Informazioni da trasmettere all'Agenzia europea***

Riporta, secondo quanto richiesto all'art. 24 della direttiva 2004/49/CE, le modalità con cui l'Organismo investigativo informa l'ERA in merito alle attività svolte.

### ***Articolo 24 – Raccomandazioni in materia di sicurezza***

In accordo a quanto riportato all'art. 25 della direttiva 2004/49/CE, viene stabilito che l'Agenzia, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie tengano debitamente conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza emanate dall'Organismo investigativo traducendole, ove opportuno, in misure concrete.

## **CAPO VI – Abrogazioni, modifiche, disposizioni transitorie e finali**

### ***Articolo 25 – Abrogazioni e modifiche***

In questo articolo si dispone in particolare che, anche in attesa del riordino del quadro normativo nazionale che dovrà essere operato dall'Agenzia (ai sensi del successivo articolo 27), l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza previsti da qualsiasi altra norma legislativa e regolamentare, anche di carattere tecnico, resta efficace nei limiti della compatibilità con il recepimento della Direttiva 2004/49/CE, operato con il decreto legislativo di cui trattasi.

## ***Articolo 26 – Risorse dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie – copertura finanziaria***

Tratta la materia del reperimento delle fonti di finanziamento – senza alcun onere aggiuntivo per la finanza pubblica – con le necessarie disposizioni finanziarie e contabili per il funzionamento dell’Agenzia.

Come già detto in precedenza (capitolo 6), le necessità finanziarie sono state definite a partire dalle spese già oggi rendicontate all’interno di R.F.I., e dalla conoscenza di taluni introiti che già pervengono al gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale per l’assolvimento dei compiti che vengono attribuiti all’Agenzia.

In definitiva, quindi, l’articolo di cui trattasi prevede che il funzionamento dell’Agenzia venga assicurato, si ribadisce senza ulteriori oneri per la finanza pubblica, mediante:

- a) l’istituzione di un apposito fondo che viene alimentato, nei limiti della somma di euro 11.900.000 annui, con corrispondente riduzione delle somme di previsto trasferimento, da parte dello Stato, destinate all’espletamento dei compiti attribuiti all’Agenzia ed attualmente svolti dal gruppo F.S. S.p.A.. Conseguentemente viene ridotta, per lo stesso importo, l’autorizzazione di spesa dallo stato di previsione della spesa del Ministro dell’economia e delle finanze di cui alla legge 23 dicembre 2005, n. 266, articolo 1, comma 15.
- b) le entrate proprie dell’Agenzia, costituite dai proventi, derivanti dall’esercizio delle attività dirette di servizio riservate all’agenzia dall’articolo 16, paragrafi 2 e 3, della direttiva 2004/49/CE, e dagli introiti previsti nel proprio regolamento dall’Agenzia. Tali entrate sono direttamente riscosse dall’Agenzia con destinazione all’implementazione delle attività e delle dotazioni istituzionali.
- c) l’incremento dell’1% dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie a RFI S.p.A. L’importo corrispondente all’incremento sarà versato da RFI all’Agenzia.

## ***Articolo 27 – Disposizioni transitorie e finali***

Quest’ultimo articolo del decreto legislativo dispone, che al fine di garantire la continuità nel presidio e nello svolgimento dei compiti in materia della sicurezza ferroviaria, nelle more dell’assunzione, da parte dell’Agenzia, delle competenze ad essa spettanti, resta fermo il vigente quadro normativo in

materia, sia per quanto concerne i compiti del Ministero dei trasporti che quelli del gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A..

Prevede inoltre che vengano valutati gli adeguamenti da apportare all'Atto di Concessione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, al fine di renderlo coerente con il recepimento delle disposizioni della direttiva 2004/49/CE.

Infine, per le reti regionali di cui all'art 1, comma 3 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 (per le quali sono attribuite alle Regioni o alle Province autonome i compiti di amministrazione e programmazione), l'applicazione del decreto di recepimento della direttiva 2004/49/CE viene posticipata di tre anni; ciò, al fine di permettere l'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure relative al rilascio del certificato di sicurezza.

## **ALLEGATI**

### ***Allegato 1***

Specifica gli indicatori comuni di sicurezza di cui agli artt. 7, 11 e 13 del decreto legislativo.

### ***Allegato 2***

Indica la tipologia delle norme nazionali di sicurezza da notificare alla Commissione Europea, secondo la procedura di cui all'art. 12 del decreto legislativo.

### ***Allegato 3***

Riguarda i sistemi di gestione della sicurezza di cui all'art. 13 del decreto legislativo.

### ***Allegato 4***

Riporta la documentazione che deve essere presentata all'Agenzia ai fini del rilascio della parte specifica del certificato di sicurezza di cui all'art. 14 del decreto legislativo

*Allegato 5*

Riporta i contenuti principali e la struttura della relazione di indagine sugli incidenti di cui all'art. 22 del decreto legislativo

## ALL. 2

### CONTO ECONOMICO AGENZIA

	costi	ricavi
<b>FATTURATO</b>		<b>2.795.338,00</b>
Laboratori/Esperti	2.000.000,00	1.000.000,00

<b>COSTO COMPLETO DEL LAVORO</b>	<b>11.594.175,98</b>	
SERVIZI	402.102,70	
MANUTENZIONI	263.551,24	
MATERIALI CONTO ESERCIZIO	98.996,62	
UTENZE	176.123,12	
DIVERSI	2.934.929,67	
RISCHI	500.000,00	
IMPOSTE E TASSE	26.734,33	
AMMORTAMENTI	90.000,00	
<b>ALTRI ONERI (Strutture centrali e periferiche , Organi direttivi e servizi generali, ecc.)</b>	<b>4.000.000,00</b>	
<b>totale costi</b>	<b>22.086.613,66</b>	
<b>totale ricavi</b>		<b>3.795.338,00</b>

<b>RISULTATO (MOL)</b>	<b>18.291.275,66</b>
----------------------------	----------------------

**NOTA:**

Il conto economico è basato sui dati derivanti dalla contabilità di RFI e, ove non possibile, da stime ed è riferito ad una struttura di **193** unità provenienti da RFI ed FS. Di conseguenza il costo della nuova struttura, al netto dei ricavi, per unità di personale (onnicomprensivo) è pari a **94.773,45 Euro**. Pertanto, considerando che l'organico della nuova struttura, compreso il personale proveniente dal Ministero, è stato ipotizzato in **205** unità, il costo complessivo risulta pari a circa **19.500.000,00 Euro**. Il costo attuale, sempre al netto dei ricavi (MOL), della struttura di RFI ed FS è, da conto economico, pari a circa **11.900.000,00 Euro**. Sulla base di quanto sopra gli oneri aggiuntivi per la copertura dei costi necessari al funzionamento della nuova struttura sono pari a **7.600.000,00 Euro**.

Schema di Decreto legislativo recante "Attuazione della Direttiva 2004/49/CE del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle Imprese Ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza ("direttiva sulla sicurezza delle ferrovie")"

### **RELAZIONE TECNICA**

**(Ai sensi dell'articolo 11 ter della legge 468/78 e successive  
modificazioni e integrazioni)**

Redatta ai sensi della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2004  
recante: "Indirizzi per garantire la coerenza programmatica dell'azione di Governo"

**SEZIONE I**  
**DESCRIZIONE DELL'INNOVAZIONE NORMATIVA**

**RELAZIONE TECNICA**

*Iniziativa governativa su delega (legge 25.1.2006, n. 29)*

**A) Titolo del provvedimento:**

"Attuazione della direttiva 2004/49/CE del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle Imprese Ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza ("direttiva sulla sicurezza delle ferrovie")".

**B) Amministrazione e altro soggetto proponente:** Ministero dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'economia e delle finanze, delle politiche comunitarie, della riforma e innovazioni nella P.A..

**Amministrazione competente:** Ministero dei trasporti.

**C) Tipologia dell'atto:** Schema di decreto legislativo

**D) Emendamento/Subemendamento:** // ////

**E) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:**

**PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE:** Articolo 26, comma 1

**PER LA COPERTURA:** Articolo 26, comma 1, lett. a) b) e c)

**PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA:** articolo 26, comma 1

**F) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.**

NO

## SEZIONE II QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

### A) Descrizione sintetica dell'articolo 26 comma 1

La disposizione, lettera a), istituisce un fondo per l'espletamento delle attività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, istituita all'articolo 4 dello schema di decreto legislativo.

Le altre disposizioni del decreto legislativo non comportano effetti finanziari.

Affluiranno in via immediata al fondo, nel limite di 11,9 milioni di euro, parte delle risorse annualmente trasferite dallo Stato a Ferrovie dello Stato S.p.A. iscritte nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (articolo 26, comma 1, lettera a). In particolare il gruppo FS, cedente dell'attività e destinatario delle risorse stornate a favore del Fondo, ha specificato che tali risorse possono essere ridotte, in corrispondenza del riparto dei relativi oneri, a favore delle strutture del gruppo che, in atto, espletano le funzioni di sicurezza ferroviaria:

Il funzionamento dell'Agenzia è assicurato altresì da entrate proprie dell'Agenzia stessa, che, alla lettera b) e c) dell'articolo 26 vengono individuate:

- negli introiti derivanti dall'esercizio delle attività di servizio tecnico, riservate all'Agenzia dall'articolo 16, paragrafi 2 e 3 della Direttiva 2004/49/CE ed espletate sulla base di rapporti convenzionali con le imprese ferroviarie, nonché da quelli che direttamente saranno previsti dal regolamento dell'Agenzia. Tali proventi sono quelli che risultano iscritti, a tale titolo, nel conto economico di RFI, ed ammontanti a circa 2,8 milioni di euro. (per il dettaglio di veda la sezione relativa alla metodologia di calcolo).
- nelle somme corrispondenti alla quota dell'1% dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria, già corrisposti dalle imprese ferroviarie ad RFI, relativa all'esercizio delle competenze in materia di sicurezza, da cui cessa RFI stessa e che vengono assunte istituzionalmente dall'Agenzia. E' pertanto disposto un pari incremento dei canoni. Detto valore, secondo le indicazioni fornite dal Gruppo FS si attesta a circa 7,6 milioni di euro. (per il dettaglio di veda la sezione relativa alla metodologia di calcolo). Va precisato che, comunque, l'aumento di introiti per RFI non potrà produrre effetti diversi da quanto previsto dalla articolo 15 comma 1 del D.Lgs. n. 188/2007 che dispone che i conti del Gestore dell'infrastruttura (RFI) devono presentare un tendenziale equilibrio fra i ricavi (fra cui la riscossione dei canoni) ed i contributi pubblici da un lato ed i costi dall'altro lato.

Per la giustificazione puntuale delle cifre esposte nel conto economico dell'Agenzia si rimanda all'allegato alla presente Relazione Tecnica.

In sede di prima applicazione, disciplinata dall'articolo 4, comma 8, il funzionamento dell'Agenzia non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica in quanto è previsto che gli oneri stessi restino a carico degli enti di provenienza fino all'attuazione dell'articolo 26.

B )La disposizione comporta oneri solo come limite massimo di spesa :

NO

Viene redatta la sezione relativa alla clausola di salvaguardia.

### C) Quantificazione degli effetti finanziari.

#### C.1) Dati e parametri utilizzati per la quantificazione e relative fonti

I dati utilizzati per la quantificazione degli oneri recati dallo schema di decreto legge sono stati desunti:

- per quanto attiene all'articolo 26, comma 1, lettera a), dai valori di competenza riportati nel bilancio dello Stato - stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze;
- per quanto attiene all'articolo 26, comma 1, lettera b) e c) dalle risultanze contabili del conto economico di RFI.

#### C.2) Metodologia di calcolo.

La presente sezione illustra, in dettaglio, la metodologia di calcolo applicata per la determinazione del fabbisogno finanziario dell'Agenzia.

##### Articolo 26, comma 1, lettera a.

Per quanto attiene agli 11,9 milioni di euro di parte corrente (fondo trasferimenti correnti alle imprese pubbliche di cui all'u.p.b. 3.1.5.20 - capitolo 2197 stato di previsione MEF che viene annualmente ripartito, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze sui pertinenti capitoli di bilancio di F.S. S.p.A., nel caso di specie u.p.b. 3.1.2.8, capitolo 1541) che affluiranno nel Fondo, si fa presente che dette risorse finanzieranno, in via immediata le spese di funzionamento per lo svolgimento delle attività istituzionali dell'Agenzia.

A tal fine è stata ipotizzata la struttura iniziale dell'Agenzia, costituita, in sede di prima applicazione da:

- personale di provenienza dal Ministero dei trasporti, nel numero 12 unità;
- personale di provenienza dal Gruppo FS ed in particolare da R.F.I. S.p.A., nel numero di 193 unità, di cui numero 5 dirigenti.

Le risorse disponibili, dedotti i costi operativi della struttura, e tenuto conto dei costi del personale (fonte RFI), pertanto, consentono di dotare inizialmente la struttura di 205 unità.

##### Articolo 26, comma 1, lettera b) e lettera c).

Per quanto attiene alla lettera b) dell'articolo 26, si fa presente che i compiti di servizio tecnico dell'Agenzia sono specificatamente quelli previsti dall'articolo 16 della Direttiva 2004/49/CE:

- a) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario trans-europeo ad alta velocità e controllarne il funzionamento e la manutenzione conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;

- b) autorizzare la messa in servizio dei sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema ferroviario trans-europeo convenzionale e controllarne il funzionamento e la manutenzione conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;
- c) verificare che i componenti di interoperabilità siano conformi con i requisiti essenziali fissati dall'articolo 12 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;
- d) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una Specifica Tecnica di Interoperabilità;
- e) rilasciare, rinnovare, modificare o revocare i pertinenti elementi che compongono i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza rilasciati e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie operino conformemente ai requisiti del diritto comunitario o nazionale;
- f) controllare, promuovere, elaborare ed adattare un quadro normativo tecnico in materia di sicurezza, compreso il sistema di disposizioni nazionali in materia di sicurezza (regolamento circolazione treni, regolamento segnali, ecc);
- g) verificare che il materiale rotabile sia debitamente immatricolato e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nel registro nazionale, istituito a norma dell'articolo 14 della direttiva 96/48/CE e della direttiva 2001/16/CE, siano precise ed aggiornate.

La maggior parte dei compiti di cui sopra si sostanziano nell'effettuazione di verifiche e prove tecniche su sottosistemi e componenti ferroviari e nell'emanazione delle relative certificazioni ed autorizzazioni.

Tali attività, rivolte all'insieme degli operatori del settore ferroviario (imprese ferroviarie, gestore dell'infrastruttura ferroviaria, operatori proprietari di carri, costruttori, ecc), sono oggi svolte da R.F.I. S.p.A.

Per l'espletamento di tali attività, di complessità tecnica variabile su singoli standard metodologici, non appare possibile prestabilire una tariffazione, perciò il regolamento dell'Agenzia non potrà non prevedere la stipula, di volta in volta, di singoli rapporti convenzionali con i richiedenti, sulla cui base i destinatari del servizio tecnico versano, attualmente a R.F.I. e, a seguito dell'entrata in vigore del decreto legge, all'Agenzia, un corrispettivo contrattualmente determinato.

Ad oggi, (fonte conto economico R.F.I. S.p.A.) si registrano annualmente, dai dati dell'ultimo triennio, ricavi, per tali attività, pari a circa 2.800.000 euro

Va precisato che i criteri di tariffazione delle attività svolte sono finalizzati a conseguire la copertura dei costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione in coerenza con quanto previsto all'articolo 10 comma 8 del D.Lgs. n. 188/2003.

Si fa presente che con la progressiva liberalizzazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria, tali prestazioni incontreranno una domanda di mercato crescente, anche in relazione

all'emanazione del "terzo pacchetto ferroviario", per il quale, oltre all'autorizzazione relativa al materiale rotabile di provenienza internazionale, dovrà provvedersi all'autorizzazione abilitativa degli equipaggi ferroviari, costituiti tanto dai conduttori che dal personale viaggiante, in applicazione delle direttive dell'Agenzia europea per la sicurezza ferroviaria.

Prudenzialmente, tenendo conto dei soli dati storici pregressi, pertanto, si ipotizza, per tali attività, un afflusso pari 2.795.338 euro così individuati:

- Autorizzazioni, Certificazioni e Validazioni	1.410.000 Euro
- Prove, Certificazioni e Autorizzazioni di sicurezza	1.170.000 Euro
-Regole e Norme Tecniche (Pubblicazioni)	215.338 Euro

Inoltre per l'Agenzia è previsto un ulteriore introito per 1.000.000 Euro. Tale importo è relativo agli oneri posti a carico degli operatori interessati per l'utilizzo di laboratori per l'effettuazione delle prove e verifiche di competenza dell'Agenzia. Tale introito, peraltro, è controbilanciato da pari spesa sostenuta dall'Agenzia per l'utilizzo di laboratori di terzi, non essendo dotata inizialmente di laboratori. L'utilizzo dei laboratori esterni, quindi, costituisce una partita di giro senza conseguenze di carattere economico o finanziario.

Per quanto attiene alla lettera c) dell'articolo 26, si fa presente che, per garantire la copertura integrale di tutte le spese di funzionamento dell'Agenzia senza ulteriori oneri per la finanza pubblica, l'Agenzia riscuoterà una quota dell'1% dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria corrisposti ad R.F.I. S.p.A. da parte delle imprese ferroviarie. Contestualmente, pertanto, è disposto un pari incremento dei canoni.

Quanto sopra in considerazione del fatto che i compiti svolti da R.F.I. S.p.A. in materia di sicurezza ferroviaria nazionale, che nel decreto legislativo proposto vengono attribuiti all'Agenzia, si sostanziano in verifiche e controlli effettuati sul complesso delle attività dirette alla circolazione in sicurezza ed all'esercizio dei servizi ferroviari, nonché nell'emanazione di disposizioni puntuali di esercizio rivolte alla generalità degli operatori e per ciò stesso non fornite a fronte di uno specifico corrispettivo.

Secondo quanto riportato nella contabilità di R.F.I. S.p.A. l'attuale montante complessivo degli introiti da canoni si attesta in valore medio, nell'ultimo triennio, a circa 760 milioni di euro annui.

La quota parte dei canoni indicata per la copertura complessiva dei costi dell'Agenzia, per 7,6 milioni di euro, corrisponde, pertanto, ad una percentuale dello 1% delle corrispondenti entrate annue di R.F.I., come incrementate a seguito di un equivalente aumento dei canoni.

Va sottolineato che nell'ambito dei 7,6 milioni di euro in parola è considerata anche la spesa derivante dall'utilizzo di personale che proviene dal Ministero dei trasporti. Trattasi di 12 risorse professionali con un costo medio pro-capite di circa 47.000 euro (media della retribuzione lorda tra dirigente di seconda fascia e funzionario di qualifica B3S). Sono inoltre considerati gli ulteriori oneri generali derivanti da tale personale ulteriore a quello proveniente dalla struttura di R.F.I.

Ovviamente il trasferimento di tale personale dal Ministero presso l'Agenzia comporta un risparmio per lo Stato (circa 564.000 euro).

A fronte di tale risparmio e quindi senza incremento di spesa e senza alcun effetto finanziario a carico dello Stato, è stata inserita la previsione di una nuova Direzione Generale del Ministero dei trasporti, aggiuntiva rispetto alla consistenza organica del Ministero dei trasporti risultante dal riordino di cui al d.l. 181/06, come convertito, e dalla l. 296/06, per la costituzione dell'Organismo investigativo (art. 18, comma 1). Il relativo onere è infatti limitato al costo derivante dalla nuova posizione dirigenziale di prima fascia (retribuzione lorda pari a 187.730,86 euro) in quanto si prevede l'utilizzo di personale già esistente presso il Ministero e di posizioni di seconda fascia già esistenti.

Premesso quanto sopra, le entrate di cui alla lettera b) e c) dell'articolo 26, affluiranno all'Agenzia nel corso dell'esercizio finanziario di riferimento incrementando, in tal modo, le originarie risorse, derivanti da trasferimenti statali, già iscritte in bilancio, garantendo comunque l'equilibrio finanziario, da prevedere tra gli scopi dell'Agenzia.

Maggiori entrate consentiranno, oltre allo sviluppo delle attività istituzionali, in aderenza con le indicazioni degli organi preposti del Governo e dell'Unione Europea, il completamento della dotazione organica dell'Agenzia, come previsto dall'articolo 4, comma 6, lettera a) dello schema di decreto legislativo. Si ricorda che tale completamento dell'organico (fino a trecento unità) è necessario in considerazione del fatto che all'articolo 27 si prevede un termine di tre anni per estendere le competenze dell'Agenzia alle reti secondarie, cioè le reti diverse da quella in gestione ad RFI SpA.

In particolare per la copertura degli oneri derivanti dall'incremento fino al massimo di trecento unità, che avverrà gradualmente nel tempo (si prevede un periodo di tre anni) potranno essere utilizzati gli incrementi delle entrate proprie dell'Agenzia derivanti dalle maggiori attività che l'Agenzia stessa dovrà svolgere. Infatti, l'ingresso nel sistema delle reti secondarie comporterà necessariamente un incremento delle attività dell'Agenzia e, quindi, delle entrate.

La stima di tali oneri si può ricavare dal conto economico considerando il costo della nuova struttura, al netto dei ricavi, per unità di personale (onnicomprensivo), che è pari a 94.771,45 euro; quindi, nell'arco dei tre anni le risorse aggiuntive necessarie nel caso in cui l'organico si incrementi fino al massimo previsto di trecento unità sarebbero pari a ulteriori 9 milioni di euro circa.

Gli incrementi delle entrate, per la parte variabile, relativamente agli anni successivi a quello di messa in regime, consentiranno, raggiunto l'equilibrio finanziario, di diminuire correlativamente gli stanziamenti di bilancio di cui alla lettera a) dell'articolo 26, permettendo di far fronte, agli eventuali aumenti di costo legati anche alla contrattazione collettiva.

Per quanto concerne la sede, si precisa che sia la sede di Firenze che gli uffici di Roma già esistono, che non si renderà necessario procedere ad alcun trasferimento di personale o che nel

Esistono: Due tali risorse non risparmio effettivo, la copertura degli ulteriori oneri potrà essere individuata mediante decreto del Ministero dei trasporti, di concerto con i Ministri delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze.

conto economico si è tenuto conto degli oneri derivanti dall'utilizzo di tali sedi (cfr. allegato alla presente relazione tecnica).

I dati su cui si basa il conto economico derivano, per la determinazione dei costi attualmente sopportati da RFI SpA, dai costi operativi relativi alla "terza riprevisione 2006" approvata dal Consiglio di Amministrazione di RFI il 9 novembre 2006, mentre il costo del lavoro è stato calcolato sulla base del budget 2007, consolidato ma non ancora approvato. Per verificare l'attendibilità di tali dati è stato effettuato un raffronto anche con i dati relativi al costo del lavoro basato sulla "terza riprevisione 2006" che sono risultati praticamente corrispondenti (scostamento dello 0,2%). Per ulteriore verifica si è rilevato, con riferimento all'ultimo bilancio approvato (2005) che lo scostamento, riferito all'intero conto economico di RFI, fra budget e bilancio è risultato del 2% circa in meno. Tali analisi sono esposte con maggiore dettaglio nell'allegato alla presente Relazione Tecnica.

**SEZIONE II**  
**Tabella I**

**D) Effetti finanziari.**

A carico dello Stato

Articolo 26, comma 1

- Anno 1 :- 11.900.000 euro spese correnti permanenti
- Anno 2 :- 11.900.000 euro spese correnti permanenti
- Anno 3 :- 11.900.000 euro spese correnti permanenti
- A regime: - 11.900.000

Totale effetti finanziari negativi.

- Anno 1 :- 11.900.000 euro spese correnti permanenti
- Anno 2 :- 11.900.000 euro spese correnti permanenti
- Anno 3 :- 11.900.000 euro spese correnti permanenti
- A regime: - 11.900.000

Totale effetti finanziari positivi:

- Anno 1: -
- Anno 2: -
- Anno 3: -

NESSUN ONERE A CARICO DI ALTRE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

**SEZIONE II bis**  
**Tabella 2**

**Riepilogo degli effetti finanziari:**

**A carico della Stato**

**Articolo 26, comma 1**

- Anno 1 :- 11.900.000 euro spese correnti permanenti
- Anno 2 :- 11.900.000 euro spese correnti permanenti
- Anno 3 :- 11.900.000 euro spese correnti permanenti
- A regime: - 11.900.000

**Totale effetti finanziari negativi:**

- Anno 1 :- 11.900.000 euro spese correnti permanenti
- Anno 2 :- 11.900.000 euro spese correnti permanenti
- Anno 3 :- 11.900.000 euro spese correnti permanenti
- A regime: - 11.900.000

**Totale effetti finanziari positivi:**

- Anno 1: -
- Anno 2: -
- Anno 3: -

**NESSUN ONERE A CARICO DI ALTRE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI**

**SEZIONE III**  
**MODALITA' DI COPERTURE UTILIZZATE**

**PER GLI ONERI A CARICO DELLO STATO**

TOTALE EFFETTI FINANZIARI NEGATIVI PER LO STATO (come da Tabella 2)	anno 1	anno 2	anno 3
	- 11.900	- 11.900	- 11.900

**MODALITA' DI COPERTURA:**

A) Fondi speciali: //

B) Riduzioni di autorizzazioni di spesa: + 11,9 milioni di euro (Legge 266/2005, Articolo 1, comma 15).

Totale riduzioni autorizzazioni legislative di spesa: + 11,9 milioni di euro.

C) Nuove o maggiori entrate:

A regime costituiranno nuove e maggiori entrate - direttamente riscosse dall'Agenzia - 10,4 milioni di euro (come meglio evidenziato nella sezione C2 relativa alla quantificazione degli effetti finanziari)

Dette maggiori entrate affluiranno all'Agenzia per il funzionamento della stessa.

Come detto, raggiunto l'equilibrio economico-finanziario, i successivi incrementi delle entrate, che si registreranno negli anni successivi, consentiranno la correlativa riduzione degli effetti finanziari negativi con evidenti ricadute positive sull'indebitamento netto.

NESSUN ONERE A CARICO DI ALTRE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

**SEZIONE IV**  
**CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA**

L'articolo 26, comma 1, lettera a) individua in 11,9 milioni di euro annui, il limite massimo delle risorse, già iscritte nel bilancio dello Stato, che affluiranno al fondo, derivanti da trasferimenti statali al gruppo FS.

**SEZIONE V**  
**EFFETTI FINANZIARI NETTI SUI SALDI DI FINANZA PUBBLICA**  
(Compilata a cura del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato - IGPB)

	Anno 2007	Anno 2008	Anno 2009
Saldo netto da finanziare			
Fabbisogno di cassa del settore statale			
Indebitamento netto			

Note:

**TIMBRO DI VERIFICA  
DELLA RELAZIONE TECNICA**

Roma

**IL RAGIONIERE GENERALE  
DELLO STATO**

Verifica del Ministero dell'Economia e delle Finanze  
Dipartimento Ragioneria Generale dello Stato ai sensi e per  
gli effetti dell'art. 11-ter della legge 5 agosto 1978, n. 458  
quantificazione onere  positiva  negativa  
copertura finanziaria  positiva  negativa

IL RAGIONIERE GENERALE DELLO STATO

4 LUG. 2007

## ALLEGATO ALLA RELAZIONE TECNICA

### Oggetto: giustificazione conto economico dell'Agenzia.

Scopo della presente relazione integrativa è illustrare come, a partire dai dati relativi alla contabilità regolatoria di RFI e dalle stime effettuate per consentire il funzionamento di una nuova struttura indipendente dal gruppo FS, si è giunti alla redazione del conto economico di cui all'allegato 1.

I dati forniti da RFI sono dati di consuntivo 2006 basati sulla contabilità regolatoria (allegato 2) e mostrano che attualmente la struttura presso RFI costa 11,9 milioni di euro.

Tali dati sono basati sui costi operativi relativi alla "terza riprevisione 2006" approvata dal Consiglio di Amministrazione di RFI il 9 novembre 2006, mentre il costo del lavoro è stato calcolato sulla base del budget 2007, consolidato ma non ancora approvato.

I dati elaborati dal Ministero proponente (allegato 3) si basano sui dati di RFI di cui all'allegato 2 e su stime effettuate per consentire alla nuova struttura di funzionare in maniera indipendente. In particolare le voci o le cifre evidenziate in grigio nell'allegato 3 sono aggiuntive rispetto ai dati di RFI.

Nel prospetto di cui all'allegato 4 sono evidenziate le voci che, per effetto della creazione di una struttura indipendente, comportano il differenziale di 7,6 milioni di euro rispetto ai costi della attuale struttura presso il gruppo FS.

Premesso quanto sopra si procede all'analisi voce per voce del conto economico (riferimento all'ultima colonna dell'allegato 1).

- o Voce (1): corrisponde alla voce "fatturato" dell'allegato 2 (consuntivo RFI) pari a euro 2.795.338,00.
- o Voce (2): è una stima (confrontare voce "Laboratori/Esperiti" evidenziata in grigio dell'allegato 3) derivante dalla circostanza che, attualmente la struttura che opera presso RFI è composta da circa 400 persone fra cui personale preposto all'uso di laboratori; nel progetto di Agenzia che si propone il dimensionamento è stato ridotto a 205 unità per contenere i costi, ciò comporta che alcune attività operative non potranno essere svolte direttamente dall'Agenzia stessa; fra tali attività operative vi è quella dei laboratori nel senso che non si prevede che l'Agenzia possieda laboratori né che vi sia personale di laboratorio, pertanto sarà necessario affidare tali attività all'esterno; in tale ottica si è stimato un costo per l'uso dei laboratori pari ad 1 milione di euro annui che viene completamente

ribaltato sui soggetti che richiedono la prestazione (infatti tale cifra compare sia fra i ricavi che fra i costi alla voce "Laboratori" evidenziata in grigio dell'allegato 3) ed un budget massimo pari ad 1 milione di euro (voce "Esperti" evidenziata in grigio dell'allegato 3) per consentire il ricorso ad esperti esterni da parte dell'Agenzia.

- o Voce (3): corrisponde alla voce "costo del lavoro" dell'allegato 2 (consuntivo RFI) che ammonta a euro 11.463.591,09 cui si aggiungono:
  - la voce "contabilità paghe e contributi" (evidenziata in grigio nell'allegato 3) stimata in euro 55.000,00;
  - l'importo pari a euro 50.000,00 relativo alla voce "formazione" (evidenziata in grigio nell'allegato 3); tale voce compare anche nel consuntivo RFI di cui all'allegato 2 per un importo pari a euro 2.621,41 che non è stato ritenuto sufficiente;
  - l'importo pari a euro 111.897,00 relativo alla voce "buoni pasto e mense" (evidenziata in grigio nell'allegato 3); tale voce compare anche nel consuntivo RFI di cui all'allegato 2 per un importo pari a euro 83.690,70 che non è stato ritenuto sufficiente;

in sostanza l'importo della voce (3) del conto economico si ricava come segue:

$$11.594.175,98 = 11.463.591,09 + 55.000,00 + 50.000,00 - 2.621,41 + 111.897,00 - 83.690,70.$$

- o Voce (4): corrisponde alla voce "servizi" dell'allegato 2 (consuntivo RFI) che ammonta a euro 67.102,70 cui si aggiungono:
  - la voce "vigilanza" (evidenziata in grigio nell'allegato 3) stimata in euro 200.000,00;
  - la voce "facchinaggio" (evidenziata in grigio nell'allegato 3) stimata in euro 15.000,00; tale voce compare anche nel consuntivo RFI di cui all'allegato 2 quotata pari a zero;
  - la voce "contabilità generale" (evidenziata in grigio nell'allegato 3) stimata in euro 60.000,00; tale voce compare anche nel consuntivo RFI di cui all'allegato 2 quotata pari a zero;
  - la voce "rifiuti speciali" (evidenziata in grigio nell'allegato 3) stimata in euro 40.000,00; tale voce compare anche nel consuntivo RFI di cui all'allegato 2 quotata pari a zero;
  - la voce "verifiche di sicurezza ..." (evidenziata in grigio nell'allegato 3) stimata in euro 20.000,00; tale voce compare anche nel consuntivo RFI di cui all'allegato 2 quotata pari a zero;

in sostanza l'importo della voce (4) del conto economico si ricava come segue:

$$402.102,70 = 67.102,70 + 200.000,00 + 15.000,00 + 60.000,00 + 40.000,00 + 20.000,00.$$

- o Voce (5): corrisponde alla voce "manutenzioni" dell'allegato 2 (consuntivo RFI) che ammonta a euro 47.698,79 cui si aggiungono:



- la voce "concessioni" (evidenziata in grigio nell'allegato 3) stimata in euro 25.000,00; tale voce compare anche nel consuntivo RFI di cui all'allegato 2 quotata pari a zero;

in sostanza l'importo della voce (10) del conto economico si ricava come segue:

$$26.734,33 = 1.734,33 + 25.000,00.$$

- Voce (11): corrisponde alla voce "costi amministrativi" dell'allegato 2 (consuntivo RFI) che ammonta a euro 1.597.379,40 cui si aggiungono i costi relativi agli organi direttivi, al Comitato scientifico ed alla articolazione sul territorio dell'Agenzia stimati in circa euro 2.400.000,00 non compresi nella suddetta voce "costi amministrativi".

Sulla base di quanto sopra descritto il costo attuale della struttura oggi operante presso RFI, indicato in 11,9 milioni di euro nella relazione illustrativa risulta dall'allegato 2 (dati RFI) ed è contenuto nel conto economico dell'Agenzia di cui all'allegato 1 da cui si ricava sommando algebricamente<sup>1</sup> le cifre in grassetto che sono state sopra riportate nella analisi di dettaglio delle singole voci.

Riguardo alla attendibilità dei dati forniti da RFI sono state eseguite le seguenti verifiche:

- raffronto anche con i dati relativi al costo del lavoro basato sulla "terza riprevisone 2006" (come sopra detto per il solo costo del lavoro RFI si è basata sul budget 2007), che sono risultati praticamente corrispondenti (scostamento minore dello 0,2% pari in valore assoluto a meno di 20.000,00 euro). Ciò si evince dal prospetto di cui all'allegato 5 in cui viene riproposto il calcolo di cui all'allegato 2 con il costo del lavoro basato sulla "terza riprevisone 2006";
- rilevazione (fornita da RFI) con riferimento all'ultimo bilancio approvato (2005) che lo scostamento, riferito all'intero conto economico di RFI, fra budget 2005 e bilancio 2005 è risultato contenuto nel 2% circa in meno;
- ricalcolo del costo del personale mediante il raffronto dei costi relativi al personale che effettivamente oggi svolge le funzioni che verranno trasferite all'Agenzia suddiviso per qualifiche funzionali (dirigenti, quadri, addetti) con le retribuzioni previste per ciascuna qualifica (allegato 6).

<sup>1</sup> L'importo di euro 2.795.338,00 corrispondente al fatturato nella somma algebrica presenta il segno meno.

**AII. 1**

**CONTO ECONOMICO**

	costi	ricavi	
<b>FATTURATO</b>		<b>2.795.338,00</b>	(1)
Laboratori/Esperti	2.000.000,00	1.000.000,00	(2)
<b>COSTO COMPLETO DEL LAVORO</b>	<b>11.594.175,98</b>		(3)
SERVIZI	402.102,70		(4)
MANUTENZIONI	263.651,24		(5)
MATERIALI CONTO ESERCIZIO	98.996,62		(6)
UTENZE	176.123,12		(7)
DIVERSI	2.934.929,67		(8)
RISCHI	500.000,00		(9)
IMPOSTE E TASSE	26.734,33		(10)
AMMORTAMENTI	90.000,00		(11)
ALTRI ONERI (Strutture centrali e periferiche, Organismi direttivi e servizi generali, ecc.)	4.000.000,00		(12)
<b>totale costi</b>	<b>22.086.613,66</b>		
<b>totale ricavi</b>		<b>3.795.338,00</b>	
<b>RISULTATO (MOL)</b>	<b>19.291.275,66</b>		

**NOTA:**

Il conto economico è basato sui dati derivanti dalla contabilità di RFI e, ove non possibile, da stime ed è riferito ad una struttura di 193 unità provenienti da RFI ed FS. Di conseguenza il costo della nuova struttura, al netto dei ricavi, per unità di personale (onnicomprensivo) è pari a 94.773,45 Euro. Pertanto, considerando che l'organico della nuova struttura, compreso il personale proveniente dal Ministero, è stato ipotizzato in 205 unità, il costo complessivo risulta pari a circa 19.500.000,00 Euro. Il costo attuale, sempre al netto dei ricavi (MOL), della struttura di RFI ed FS e, da conto economico, pari a circa 11.900.000,00 Euro. Sulla base di quanto sopra gli oneri aggiuntivi per la copertura dei costi necessari al funzionamento della nuova struttura sono pari a 7.600.000,00 Euro.



Affitti			
Riviste e libri	33.110,33	33.110,33	11.330,02
Associazioni	275.943,25	275.943,25	94.425,02
Rappresentanza	27.894,77	27.894,77	9.545,31
Pubblicazioni e stampati (prodotti grafici)	1.009.071,12	1.009.071,12	345.294,05
sito Web			
Commerciati			
Manifestazioni	170,00	170,00	58,17
Accreditamento			
Prestazioni professionali	291.925,03	291.925,03	99.893,83
Prestazioni diverse	3.453,56	3.453,56	1.181,77
Altre prestazioni	1.923.375,23	1.923.375,23	658.159,77
Rischi			
Assicurazioni			
Accantonamenti			
Imposte e Tasse	6.068,32	5.068,32	1.734,33
Concessioni			
Passi Carabilli, bolli, altro	3.106,88	3.106,88	1.063,14
Tasse e rifiuti urbani	1.961,44	1.961,44	671,19
ICI			
Redditali			
Patrimoniali			
Ammortamenti			
Fabbricati			
Arredi e apparecchiature			
Apparecchiature da laboratorio			
<b>Totale Altri Costi (escluso Stipendi...)</b>	<b>7.148.018,11</b>	<b>7.148.018,11</b>	<b>2.445.980,32</b>
<b>Costi amministrativi (15% costo lavoro)</b>			<b>1.597.379,40</b>
<b>Costo Lavoro</b>			<b>10.649.196,00</b>
<b>Totale costi</b>			<b>14.692.555,72</b>

MOL

11.897.217,72

(\*) NB

In altre prestazioni di terzi comprende anche le tariffe che potrebbero essere rilevate, fotocopie lavaggio tende ed altre piccole prestazioni

**AII.3**

**CONTO  
ECONOMICO  
(dettaglio)**

	costi	ricavi
<b>FATTURATO</b>		<b>2.795.338,00</b>
Certificazioni e validazioni		1.410.000,00
Prove		1.170.000,00
Pubblicazioni		215.338,00
Commesse R&S		0,00
<hr/>		
<b>Laboratori/Esperti</b>	<b>2.000.000,00</b>	<b>1.000.000,00</b>
laboratori	1.000.000,00	1.000.000,00
esperti	1.000.000,00	
<hr/>		
<b>VALORE AGGIUNTO</b>		<b>1.795.338,00</b>
<hr/>		
<b>COSTO COMPLETO DEL LAVORO</b>	<b>11.694.175,98</b>	
Stipendi+contributi+ind.tra sferte+straordinari+premi	10.649.196,00	
Viaggi e logistica	726.052,98	
Antifortunistica	1.671,92	
Formazione	50.000,00	
Contabilità paghe e contributi	55.000,00	
Buoni pasto e mense	111.897,00	
Prestazioni sanitarie	50,07	
Vestire Uniforme	308,01	
<hr/>		
<b>SERVIZI</b>	<b>402.102,70</b>	
Pulizia	46.289,15	
Vigilanza	200.000,00	
Facchinaggio	15.000,00	
Servizi informatici	20.833,55	
Contabilità generale	60.000,00	
Rifiuti speciali	40.000,00	
Verifiche di sicurezza (antincendio, ...)	20.000,00	

<b>MANUTENZIONI</b>		<b>263.551,24</b>
	Fabbricati ed impianti ordinari	13.551,24
	Apparecchiature da ufficio	50.000,00
	Apparecchiature per prove	100.000,00
	Hw/Sw	50.000,00
	Beni mobili	50.000,00
<b>MATERIALI CONTO ESERCIZIO</b>		<b>98.996,62</b>
	Consumo	60.328,88
	Carburanti	11.753,83
	Materiali d'utilizzo	26.913,91
<b>UTENZE</b>		<b>176.123,12</b>
	Energia elettrica	149.661,06
	Telefonia	26.462,06
<b>DIVERSI</b>		<b>2.934.929,67</b>
	Postali	59,20
	Trasporti	3.665,21
	Noli	16.317,32
	Affitti	1.800.000,00
	Riviste e libri	11.330,02
	Associazioni	94.425,02
	Rappresentanza	9.545,31
	Pubblicazioni e stampati (prodotti grafici)	345.294,06
	Sito WEB	10.000,00
	Commerciali	85.000,00
	Manifestazioni	58,17
	Accreditamento	0,00
	Prestazioni professionali	99.893,83
	Prestazioni diverse	1.181,77
	Altre prestazioni	658.159,77
<b>RISCHI</b>		<b>500.000,00</b>
	Assicurazioni	500.000,00
	Accantonamenti	0,00
<b>IMPOSTE E TASSE</b>		<b>25.734,33</b>
	Concessioni	25.000,00
	Passi carrabili, bolli ed altri costi amministrativi	1.063,14
	Tasse rifiuti urbani	671,19
	ICI	-
	Redduali	-
	Patrimoniali	-
<b>AMMORTAMENTI</b>		<b>90.000,00</b>
	Fabbricati	
	Arredi ed apparecchiature d'ufficio	70.000,00
	Apparecchiature per prove	20.000,00

**ALTRI ONERI (Strutture  
centrali e periferiche,  
Organi direttivi e servizi  
generali, ecc.)**

**4.000.000,00**

**totale costi**

**22.086.513,66**

**totale ricavi**

**3.795.338,00**

**RISULTATO**

**- 18.291.275,66**

**COSTO ONNICOMPRESIVO ANNUO PER UNITA' DI  
PERSONALE**

**94.773,45**

**NOTA** le voci o le cifre evidenziate sono stime non contenute  
nella contabilità di RFI

**Maggiori oneri rispetto ai costi della attuale struttura presso il gruppo FS**

€ 2.400.000,00	Organi direttivi, servizi generali, articolazione sul territorio, ecc. (risulta dalla differenza fra 4 milioni di euro di cui alla voce "altri oneri" del conto economico e ed i costi amministrativi attualmente sostenuti da RFI pari a 1,6 milioni di euro)
€ 1.000.000,00	Esperti esterni e costi laboratori non ribaltabili
€ 550.000,00	manutenzioni e servizi
€ 120.000,00	site web, commerciali, concessioni ecc.
€ 1.600.000,00	affitti
€ 500.000,00	Assicurazioni
€ 90.000,00	Ammortamenti
€ 100.000,00	formazione e contabilità
€ 600.000,00	Costo del lavoro del personale proveniente dal Ministero
€ 600.000,00	Incidenza sui costi complessivi di conto economico del personale proveniente dal Ministero
<b>€ 7.560.000,00</b>	<b>totale maggiori oneri</b>

ALL. 5

valori in EURO

<b>Costo del Lavoro</b>	<b>11.443.719</b>
Stipendi+trasferte+straordinario+premi	10.629.324
Viaggi e logistica	726.053
Antinfortunistica	1.672
Formazione	2.621
Contabilità paghe e contributi	-
Buoni pasto e mense	83.691
Prestazioni sanitarie	50
Vestitario Uniforme	308

Calcolo del costo del lavoro basato sulla "terza riprevisione 2006" approvata dal Consiglio di Amministrazione di RFI il 9 novembre 2006. Rispetto al calcolo di cui all'allegato 2, basato sul budget 2007 lo scostamento è pari a:

$$11.463.591,09 - 11.443.719,00 = 19.872,09 \text{ euro}$$

corrispondente a meno dello 0,2% di scostamento.

Consistenze

	RFI	Trenitalia	Totale
<b>Dirigenti</b>			5
A Professional Senior	50	5	55
Quadri B Professional	54	5	59
<b>Totale Quadri</b>	<b>104</b>	<b>10</b>	<b>114</b>
C Specialisti Tecnico-Amministrativi	30	3	33
Addetti D Capi Tecnici, Capi stazione, .	34	3	37
E Tecnici	3	1	4
<b>Totale Addetti</b>	<b>67</b>	<b>7</b>	<b>74</b>
<b>Totale Addetti+Quadri</b>	<b>171</b>	<b>17</b>	<b>193</b>

Ripartizione per qualifica in percentuale da distribuzione effettiva Direzione Tecnica

Costi

	Costo unitario (da terza ripartizione budget 2006 RFI)	Costo RFI	Costo Trenitalia	Costo Totale
Dirigenti	€ 143.594	€ -	€ -	€ 717.970
Quadri	€ 60.118	€ 6.252.272	€ 601.180	€ 6.853.452
Addetti	€ 41.323	€ 2.768.641	€ 289.261	€ 3.057.902
<b>Totale</b>		<b>€ 9.020.913</b>	<b>€ 890.441</b>	<b>€ 10.629.324</b>

Terza ripartizione 2006 approvata dal CdA di RFI il 9 novembre  
 2006

**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2004/49/CE DEL 29 APRILE 2004 RELATIVA ALLA SICUREZZA DELLE FERROVIE COMUNITARIE E RECANTE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 95/18/CE DEL CONSIGLIO RELATIVA ALLE LICENZE DELLE IMPRESE FERROVIARIE E DELLA DIRETTIVA 2001/14/CE RELATIVA ALLA RIPARTIZIONE DELLA CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA FERROVIARIA, ALL'IMPOSIZIONE DEI DIRITTI PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E ALLA CERTIFICAZIONE DI SICUREZZA ("DIRETTIVA SULLA SICUREZZA DELLE FERROVIE") E DELLA DIRETTIVA 2004/51/CE DEL 29 APRILE 2004 CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 91/440/CEE RELATIVA ALLO SVILUPPO DELLE FERROVIE COMUNITARIE.**

### **IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA**

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 25 gennaio 2006, n. 29, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2005 e, in particolare, l'articolo 1, commi 1 e 3, e l'allegato B);

Vista la direttiva 2004/49/CE del 29 aprile 2004;

Vista la direttiva 2004/51/CE del 29 aprile 2004 ed in particolare l'articolo 1, paragrafo 2;

Vista la direttiva 96/48/CE del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità;

Vista la direttiva 2001/16/CE del 19 marzo 2001 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale;

Vista la direttiva 2004/50/CE del 29 aprile 2004 che modifica le precedenti 96/48 e 2001/16;

Vista la legge 17 maggio 1985, n. 210;

Visto l'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52, legge comunitaria 1994;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, recante nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto;

Visto l'articolo 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388;

Visto il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante attuazione delle direttive 2001/12/CE 2001/13/CE e 2001/14;

Visto il decreto - legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto 2005 attuativo dell'articolo 1, comma 5, del citato d.lgs. n. 188/2003, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 256 del 3 novembre 2005;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del \_\_\_\_\_;

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;

Acquisiti i pareri delle competenti commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del ... ..

Su proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione e della giustizia sentito il Ministro delle infrastrutture;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

## **CAPO I**

### **DISPOSIZIONI INTRODUTTIVE**

#### **Art. 1**

##### **(Finalità)**

1. Il presente decreto disciplina le condizioni di sicurezza per l'accesso al mercato dei servizi ferroviari ed ha l'obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi, mediante:
  - a) l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria;
  - b) la progressiva adozione degli obiettivi comuni di sicurezza e dei metodi comuni di sicurezza definiti dagli allegati al presente decreto;
  - c) l'individuazione di un organismo nazionale preposto alla sicurezza e di un organismo investigativo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti ferroviari;
  - d) l'assegnazione dei compiti e delle competenze ai suddetti organismi e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti interessati.

#### **Art. 2**

##### **(Ambito di applicazione)**

1. Il presente decreto si applica all'intero sistema ferroviario italiano con l'esclusione di quanto previsto al comma 4 del presente articolo.
2. Il presente decreto riguarda i requisiti di sicurezza del sistema ferroviario, compresa la sicurezza della gestione dell'infrastruttura e della circolazione, e l'interazione fra le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura.
3. Restano ferme le norme vigenti e le conseguenti competenze degli Organi statali interessati per quanto riguarda le rispettive materie di competenza inerenti la sicurezza, con particolare riferimento ai compiti del Ministero dell'interno in materia di prevenzione incendi e soccorso tecnico urgente, ai compiti del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ai compiti del Ministero delle infrastrutture in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili, vigilanza e ispezioni su sede ed opere d'arte relative all'infrastruttura ferroviaria nella fase realizzativa della stessa.
4. Il presente decreto non si applica:

- a) alle metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
- b) alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario ed adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese ferroviarie che operano esclusivamente su tali reti;
- c) all'infrastruttura ferroviaria privata utilizzata esclusivamente dal proprietario dell'infrastruttura per le sue operazioni di trasporto di merci.

### **Art. 3**

#### **(Definizioni)**

1. Ai soli fini dell'applicazione del presente decreto si intende per:

- a) sistema ferroviario: l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni nonché la gestione e l'esercizio del sistema nel suo complesso;
- b) gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione di una infrastruttura ferroviaria e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore di una infrastruttura o di parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie e nazionali vigenti;
- c) impresa ferroviaria: qualsiasi impresa titolare di una licenza ai sensi del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o di passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono la sola trazione;
- d) specifiche tecniche di interoperabilità (STI): le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionale e ad alta velocità, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni;
- e) obiettivi comuni di sicurezza (CST): i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci) e dal sistema nel suo complesso, espressi in criteri di accettazione del rischio;
- f) metodi comuni di sicurezza (CSM): i metodi che devono essere elaborati per descrivere come valutare i livelli di sicurezza, la realizzazione degli obiettivi di sicurezza e la conformità con gli altri requisiti in materia di sicurezza;
- g) Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie: l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE;
- h) Organismi notificati: gli organismi incaricati di valutare la conformità o l'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità o di istituire la procedura di verifica CE dei sottosistemi, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni;
- i) Verificatori indipendenti di sicurezza: gli organismi incaricati di valutare la conformità di un componente ai requisiti di omologazione relativi alla sicurezza ad esso applicabili e l'idoneità all'impiego dello stesso,

e/o di istruire la procedura per l'omologazione;

- l) norme nazionali di sicurezza: tutte le norme e standard nazionali contenenti obblighi in materia di sicurezza ferroviaria, applicabili ad uno o più gestori dell'infrastruttura ed a più di una impresa ferroviaria;
- m) sistema di gestione della sicurezza: l'organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle operazioni;
- n) disposizioni di esercizio: disposizioni che regolamentano la sicurezza ferroviaria in applicazione delle norme nazionali di sicurezza riferite ad ogni singola rete infrastrutturale;
- o) componenti di interoperabilità: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema, da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale o ad alta velocità, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software;
- p) prodotto generico: componente generico concepito e realizzato per soddisfare determinate specifiche tecniche e funzionali nell'ambito di una applicazione generica;
- q) applicazione generica: soluzione realizzativa concepita per soddisfare determinate specifiche tecniche e funzionali in conformità a norme e standard di sicurezza in vigore utilizzabile per applicazioni specifiche;
- r) applicazione specifica: soluzione realizzativa, ottenuta configurando una applicazione generica omologata, mirata ad una specifica esigenza; una applicazione specifica, può comprendere più applicazioni generiche opportunamente configurate;
- s) componente: qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti elementari, sottoinsieme o insieme completo di materiali, non coperto o parzialmente coperto dalle specifiche tecniche di Interoperabilità, incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema. Il concetto di componente comprende i beni materiali e quelli immateriali, quali il software.
- t) omologazione: processo in base al quale si certifica che il prototipo di componente è conforme ai requisiti di omologazione relativi alla sicurezza ad esso applicabili;
- u) sottosistemi il risultato della divisione del sistema ferroviario transeuropeo come indicato nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni ; i sottosistemi sono di natura strutturale o funzionale;
- v) investigatore incaricato: una persona, appartenente o incaricata dall'organismo investigativo, preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;
- z) incidente: evento improvviso indesiderato e non intenzionale o specifica catena di siffatti eventi aventi conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone causati da materiale rotabile in movimento, incendi e altro;
- aa) incidente grave: qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamento di treni che causa la morte di almeno una persona o il ferimento grave di cinque o più persone o seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente e qualsiasi altro incidente analogo avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; seri danni: i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo ad almeno 2 milioni di euro;
- bb) inconveniente: qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, associato alla circolazione dei treni e avente un'incidenza, anche potenziale, sulla sicurezza dell'esercizio;

- cc) indagine: una procedura finalizzata alla prevenzione di incidenti ed inconvenienti che comprende la raccolta e l'analisi di informazioni, la formulazione di conclusioni, tra cui la determinazione delle cause e, se del caso, la formulazione di raccomandazioni in materia di sicurezza;
- dd) cause: ogni azione, omissione, evento o condizione o una combinazione di questi elementi, il cui risultato sia un incidente o un inconveniente;
- ee) Agenzia ferroviaria europea (ERA): Agenzia comunitaria per la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie;
- ff) Ente appaltante: ogni soggetto, responsabile della realizzazione di un sottosistema, tenuto al rilascio della dichiarazione di verifica CE di cui all'allegato V delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni previo espletamento della relativa procedura effettuata dall'organismo notificato al quale la stessa è stata aggiudicata o, comunque, affidata dal predetto soggetto, ai sensi dell'articolo 13 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE.

## CAPO II

### AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

#### Art. 4

##### (Istituzione e ordinamento)

1. E' istituita, con sede in Firenze, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie definita alla lettera g) dell'articolo 3, di seguito denominata Agenzia, con compiti di garanzia della sicurezza del sistema ferroviario nazionale.
2. L'Agenzia svolge i compiti e le funzioni per essa previsti dalla direttiva 2004/49/CE ed ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale, secondo quanto previsto agli articoli 2 e 3, lettera a), e fatto salvo quanto previsto all'articolo 2, comma 3. Per le infrastrutture transfrontaliere specializzate i compiti di Autorità preposta alla sicurezza di cui al capo IV della direttiva 2004/49/CE sono affidati a seguito di apposite convenzioni internazionali, all'Agenzia, all'Autorità per la sicurezza ferroviaria del paese limitrofo o ad apposito organismo binazionale.
3. L'Agenzia, disciplinata, per quanto non previsto dal presente decreto, ai sensi degli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, è dotata di personalità giuridica ed autonomia amministrativa, regolamentare, patrimoniale, contabile e finanziaria, ed opera anche svolgendo i compiti di regolamentazione tecnica di cui all'articolo 16, comma 2, lettera f), della direttiva 2004/49/CE.
4. L'Agenzia è sottoposta a poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro dei trasporti che annualmente relaziona al Parlamento sull'attività svolta ai sensi dell'articolo 7 del presente decreto. Per l'esercizio della funzione di vigilanza il Ministro si avvale delle esistenti strutture ministeriali con invarianza di risorse umane, finanziarie e strumentali.
5. Sono organi dell'Agenzia: il direttore, il comitato direttivo ed il collegio dei revisori dei conti. Il direttore è scelto fra personalità con comprovata esperienza tecnico-scientifica nel settore. Il comitato direttivo è composto dal direttore, che lo presiede, e da quattro dirigenti dei principali settori di attività dell'Agenzia. Il direttore è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e dura in carica tre anni. I membri del comitato direttivo durano in carica tre anni, vengono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti. Il collegio dei revisori dei conti è costituito dal

Presidente, da due componenti effettivi e da due supplenti, che durano in carica tre anni e che sono rinnovabili una sola volta. I componenti del collegio sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti, su designazione, quanto al Presidente, del Ministro dell'economia e delle finanze.

6. Con separati regolamenti su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e successive modifiche, si provvede alla:
  - a) definizione dell'assetto organizzativo, centrale e periferico, dell'Agenzia, indicazione del comparto di contrattazione collettiva individuato ai sensi dell'articolo 40 del decreto legislativo n. 165 del 2001, adozione dello statuto, recante fra l'altro il ruolo organico del personale dell'Agenzia, nel limite massimo di trecento unità e **delle risorse finanziarie di cui all'articolo 26**, nonché alla disciplina delle competenze degli organi di direzione dell'Agenzia;
  - b) definizione delle modalità del trasferimento del personale da inquadrare nell'organico dell'Agenzia proveniente dal Ministero dei trasporti, per il quale si continuano ad applicare le disposizioni del comparto Ministeri per il periodo di comando di cui al comma 8;
  - c) disciplina del reclutamento da parte dell'Agenzia delle risorse umane, individuate mediante procedure selettive pubbliche ai sensi dell'articolo 35 del decreto legislativo n. 165 del 2001, da espletarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore del relativo regolamento, prevedendo una riserva di posti non superiore al cinquanta per cento destinata al personale di cui al comma 8 lettera b) del presente articolo;
  - d) ricognizione delle attribuzioni che restano nella competenza del Ministero dei trasporti ed al conseguente riassetto delle strutture del Ministero stesso;
  - e) adozione del regolamento di amministrazione e contabilità ispirato ai principi della contabilità pubblica.
7. Entro tre mesi dall'adozione dei provvedimenti di cui al comma 6 l'Agenzia assume le attribuzioni nella materia di sicurezza del trasporto ferroviario previste dal presente decreto e già esercitate dal Ministero dei trasporti e dal Gruppo FS S.p.A.
8. In sede di prima applicazione del presente decreto, e sino all'attuazione dei provvedimenti di cui al comma 6 del presente articolo, il funzionamento dell'Agenzia è assicurato con l'utilizzazione, nel limite massimo di duecentocinque unità di personale:
  - a) numero non superiore a dodici proveniente dai ruoli del Ministero dei trasporti, in regime di comando;
  - b) per la restante parte, con oneri a carico dell'ente di provenienza fino all'attuazione dell'art. 26, con personale tecnico, avente riconosciute capacità e competenza, anche proveniente da F.S. S.p.A., R.F.I. S.p.A. e da società controllate da F.S. S.p.A., individuato, con procedura selettiva, sulla base di apposite convezioni che non comportano oneri finanziari per la finanza pubblica, con il Ministero dei trasporti ed il gruppo FS S.p.A., dall'Agenzia.
9. L'Agenzia utilizza, quale sede, gli immobili, da individuarsi d'intesa con le società interessate, già utilizzati da FS S.p.A., o da altre società del gruppo, per l'espletamento delle attività da cui tali Società vengono a cessare ai sensi del presente decreto. Alle eventuali compensazioni si potrà provvedere nella sede dell'adeguamento di cui all'articolo 27, comma 2.

10. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al comma 6, l'Agenzia provvede, sentite le organizzazioni sindacali di categoria, con provvedimento da sottoporre all'approvazione del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, a stabilire la ripartizione dell'organico di cui al comma 6, tenendo conto delle effettive esigenze di funzionamento.
11. Al personale di cui al comma 8, lettera b), che accede al ruolo organico dell'Agenzia sono riconosciuti collocazione professionale equivalente a quella ricoperta nel precedente rapporto di lavoro e, se più favorevole, il mantenimento del trattamento economico di provenienza mediante assegno *ad personam* non riassorbibile e non rivalutabile.
12. Al personale dell'Agenzia si applicano, salva diversa disposizione recata del presente decreto legislativo, le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni. Il personale di qualifica dirigenziale è selezionato nel rispetto della normativa vigente in materia; tale personale può essere assunto anche con contratto a tempo determinato e, ove dipendente da una pubblica amministrazione, è collocato in aspettativa senza assegni.
13. Tutti gli atti connessi con l'istituzione dell'Agenzia sono esenti da imposte e tasse.
14. All'atto del trasferimento definitivo nell'Agenzia del personale proveniente dal Ministero dei trasporti è ridotta in misura corrispondente la dotazione organica del predetto Ministero.

#### **Art. 5**

##### **(Principi che regolano l'attività dell'Agenzia)**

1. L'Agenzia opera con indipendenza di giudizio e di valutazione, nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale in materia.
2. L'Agenzia è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi Impresa ferroviaria, Gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente la certificazione e ente appaltante.
3. L'Agenzia può costituire o partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali attribuiti all'Agenzia stessa; in particolare può promuovere la costituzione di un organismo notificato in forma di società di diritto privato, con la garanzia per l'indipendenza di giudizio e l'autonomia operativa dei lavoratori. I proventi delle attività svolte dalle società sono devoluti, per quanto non indispensabili per investimenti e sviluppo, all'Agenzia da utilizzare per i suoi fini istituzionali. L'Agenzia concorre alla copertura di eventuali perdite subite dalla stessa società attraverso i propri fondi, senza oneri a carico del bilancio dello Stato.
4. L'Agenzia provvede affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e ad istituire i Sistemi di gestione della sicurezza.
5. Con separati decreti legislativi, adottati ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera c), della legge 25 gennaio 2006, n. 29, sono individuate le sanzioni per i gestori delle infrastrutture, per le imprese

ferroviarie e per gli operatori del settore nei casi di inosservanza delle norme e delle raccomandazioni dell'Agenzia, adottando le misure necessarie a garantire che le raccomandazioni di sicurezza impartite dall'Agenzia abbiano piena osservanza.

6. L'Agenzia, nell'elaborare il quadro normativo nazionale, consulta tutti i soggetti interessati, compresi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti e i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.
7. L'Agenzia ha la facoltà di condurre le ispezioni e le indagini che dovesse ritenere necessarie per l'assolvimento dei propri compiti e può in ogni caso accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.
8. Il Ministro dei trasporti disciplina, con proprio decreto, il rilascio al personale dell'Agenzia di un documento che garantisce l'accesso incondizionato all'infrastruttura, agli impianti, al materiale rotabile anche durante l'esercizio a fini ispettivi. Detto documento non costituisce titolo di viaggio e deve essere utilizzato durante le visite e le ispezioni ordinarie e straordinarie dal personale dell'Agenzia.
9. L'Agenzia collabora con le altre Autorità nazionali della Comunità europea preposte alla sicurezza al fine di armonizzare i criteri decisionali per coordinare la certificazione della sicurezza delle Imprese Ferroviarie che hanno ottenuto linee internazionali ed è assistita dall'ERA.
10. L'Agenzia svolge i propri compiti in modo aperto non discriminatorio e trasparente. In particolare essa acquisisce il parere di tutte le parti e motiva le proprie decisioni.
11. L'Agenzia risponde prontamente alle domande, comunica le proprie richieste di informazione senza indugio ed adotta le sue decisioni nei quattro mesi successivi alla fornitura di tutte le informazioni richieste.
12. L'Agenzia indirizza il miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario nazionale tenendo conto in modo organico dell'integrazione di tutti i sottosistemi coinvolti nella realizzazione e nella gestione della sicurezza ferroviaria.

## **Art. 6**

### **(Compiti dell'Agenzia)**

1. L'Agenzia è preposta alla sicurezza del sistema ferroviario nazionale. In tale ambito, l'Agenzia svolge i compiti e le funzioni previste dalla direttiva 2004/49/CE con poteri di regolamentazione tecnica di settore e detta, in conformità con le disposizioni comunitarie e con quelle assunte dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie di cui al regolamento CE/881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria.
2. L'Agenzia è incaricata di svolgere i seguenti compiti:
  - a) definire il quadro normativo in materia di sicurezza, proponendone il necessario riordino, ed emanare anche su proposta dei Gestori delle infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, le norme tecniche e gli standard di sicurezza e vigilare sulla loro applicazione;
  - b) controllare, promuovere e, se del caso imporre, le disposizioni e l'emanazione delle prescrizioni di esercizio da parte dei Gestori delle Infrastrutture e delle Imprese ferroviarie, in coerenza con il quadro normativo nazionale di cui alla lettera a);
  - c) stabilire i principi e le procedure e la ripartizione delle competenze degli operatori ferroviari in ordine all'emanazione delle disposizioni di cui alla lettera b);

- d) autorizzare la messa in servizio di sottosistemi di natura strutturale costitutivi del sistema transeuropeo ad alta velocità e convenzionale a norma dell'articolo 14 della direttiva 96/48/CE e successive modificazioni e della direttiva 2001/16/CE del 19 marzo 2001 e successive modificazioni ed in conformità ai pertinenti requisiti essenziali;
- e) verificare l'applicazione delle disposizioni e prescrizioni tecniche relativamente al funzionamento ed alla manutenzione;
- f) verificare che i componenti di interoperabilità siano conformi con i requisiti essenziali a norma dell'articolo 10 della direttiva 96/48/CE e successive modificazioni e della direttiva 2001/16/CE del 19 marzo 2001 e successive modificazioni ;
- g) autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile e degli altri sottosistemi di natura strutturale nuovi o sostanzialmente modificati, non ancora oggetto di una STI o parzialmente coperti dalle STI sulla base delle dichiarazioni di verifica CE e dei certificati di omologazione;
- h) emettere il certificato di omologazione di un prodotto generico, di un'applicazione generica o di un componente dopo aver verificato le attività effettuate dal Verificatore Indipendente di Sicurezza prescelto dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità, dall'ente appaltante, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura interessato;
- i) rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i pertinenti elementi che compongono i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 14 e 15 e controllare che ne siano soddisfatti le condizioni e i requisiti e che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie operino conformemente ai requisiti del diritto comunitario o nazionale;
- l) verificare che il materiale rotabile sia debitamente immatricolato e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri dell'infrastruttura e del materiale rotabile, istituiti a norma dell'articolo 24 della direttiva 2001/16/CE e successive modificazioni , siano precise ed aggiornate;
- m) istituire e aggiornare il registro di immatricolazione nazionale del materiale rotabile autorizzato ad essere messo in servizio;
- n) compiere attività di studio, ricerca, approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, anche recependo indicazioni emergenti dalle indagini e dalle procedure svolte dall'organismo di investigativo sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari per il miglioramento della sicurezza; svolgere attività di consultazione in materia di sicurezza ferroviaria a favore di pubbliche amministrazioni e attività propositiva anche nei confronti del Parlamento in vista della approvazione di norme di legge atte a garantire livelli più elevati di sicurezza delle ferrovie;
- o) formulare proposte e osservazioni relative a problemi della sicurezza ferroviaria ad ogni soggetto od autorità competenti;
- p) impartire ai gestori delle infrastrutture ed alle imprese ferroviarie direttive, raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine agli accorgimenti e procedure necessarie ed utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria;
- q) collaborare, nel rispetto delle rispettive funzioni, con l'Agenzia ferroviaria europea per lo sviluppo di obiettivi comuni di sicurezza e di metodi comuni di sicurezza per consentire una progressiva armonizzazione delle norme nazionali, coordinandosi con tale Agenzia in vista dell'adozione delle misure di armonizzazione e monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria

europea;

- r) qualificare i Verificatori indipendenti di sicurezza per i processi di omologazione.
- 3. Le attività di cui al comma 2 non possono essere trasferite o appaltate ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o Ente appaltante.
- 4. Per lo svolgimento dei propri compiti l'Agenzia può chiedere in qualsiasi momento l'assistenza tecnica di Gestori delle infrastrutture e Imprese ferroviarie o altri organismi qualificati. Gli eventuali costi derivanti rientrano nelle spese di funzionamento dell'Agenzia di cui all'articolo 26.
- 5. L'Agenzia collabora con le istituzioni pubbliche preposte alla regolazione economica del settore.

#### **Art. 7**

##### **(Relazioni annuali)**

1. L'Agenzia pubblica annualmente e trasmette entro il 30 settembre al Ministero dei trasporti, al Ministero delle infrastrutture ed alla Agenzia ferroviaria europea la relazione sulle attività svolte nell'anno precedente.
2. La relazione di cui al comma 2 contiene informazioni circa:
  - a) l'evoluzione della sicurezza ferroviaria compresa una sintesi dei CSI definiti nell'allegato I;
  - b) le modifiche sostanziali apportate alle norme nazionali in materia di sicurezza ferroviaria;
  - c) l'evoluzione della certificazione di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;
  - d) i risultati e l'esperienza acquisita nella supervisione dell'attività dei Gestori dell'infrastruttura e delle Imprese ferroviarie.
3. Il Ministero dei trasporti valuta l'evoluzione dello stato del raggiungimento degli obiettivi comuni di sicurezza e definisce se necessario, di concerto con il Ministero delle infrastrutture ed il Ministero dell'economia e delle finanze, tenendo conto delle indicazioni dell'Agenzia, gli investimenti necessari al raggiungimento degli obiettivi.
4. Il Ministro dei trasporti entro il 30 ottobre di ogni anno, trasmette al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Parlamento il rapporto informativo sull'attività svolta dall'Agenzia, relativamente al periodo 1° gennaio-31 dicembre dell'anno precedente.

### **CAPO III**

#### **SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA**

##### **Art. 8**

##### **(Gestori delle Infrastrutture, Imprese ferroviarie, fabbricanti ed enti appaltanti)**

1. Ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria è responsabile della propria parte di sistema e del relativo funzionamento sicuro, compresa la fornitura di materiale e l'appalto di servizi nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi.
2. Resta impregiudicata la responsabilità di ciascun fabbricante fornitore di servizi di manutenzione, addetto alla manutenzione dei vagoni, fornitore di servizi o ente appaltante, di assicurare che il materiale rotabile, gli impianti, gli accessori e i materiali nonché i servizi forniti siano conformi ai requisiti richiesti e alle condizioni di impiego specificate, affinché possano essere utilizzati dall'impresa ferroviaria e dal gestore delle infrastrutture in modo sicuro.
3. I Gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie propongono all'Agenzia, motivatamente, modifiche al

quadro normativo nazionale di sicurezza.

4. I Gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie emettono le prescrizioni e, se del caso, le disposizioni, di esercizio necessarie ai fini delle lettere a) e b) del comma 2 dell'articolo 6.
5. Il fabbricante o il suo mandatario, stabilito nella comunità, il Gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria, si avvalgono, per l'omologazione di un prodotto generico, di un'applicazione generica o di un componente, dei Valutatori indipendenti di sicurezza riconosciuti dall'Agenzia.
6. I fabbricanti o il loro mandatario, stabilito nella Comunità, e gli enti appaltanti emettono la dichiarazione CE di conformità ed idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità e la dichiarazione di verifica CE dei sottosistemi di interoperabilità sulla base della valutazione e dell'attestato di conformità, rilasciato da parte di uno o più organismi notificati, emesso secondo le procedure stabilite nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE e successive modificazioni
7. I gestori dell'infrastruttura e/o le imprese ferroviarie seguono dalla fase di concezione tutte le attività e provvedono all'accettazione ed alla messa in servizio delle applicazioni specifiche.
8. Il gestore di un'infrastruttura ferroviaria apre al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove o rinnovate, o con i sottosistemi di natura strutturale nuovi o modificati dopo aver acquisito le certificazioni, le omologazioni e le autorizzazioni nonché tutti i permessi necessari ai sensi delle vigenti normative.

#### **Art. 9**

##### **(Messa in servizio in Italia del materiale rotabile già in servizio in altro Stato membro dell'Unione europea)**

1. L'impresa ferroviaria in possesso di autorizzazione alla messa in servizio di materiale rotabile in altro Stato membro che richiede l'autorizzazione a mettere in servizio in Italia detto materiale rotabile presenta all'Agenzia il relativo fascicolo tecnico in lingua italiana, indicandone l'uso previsto sulla rete. Il fascicolo contiene le seguenti informazioni:
  - a) l'attestazione che il materiale rotabile è stato autorizzato ad essere messo in servizio in un altro Stato membro e i registri relativi allo stato di servizio, alla manutenzione e, ove necessario, alle modifiche tecniche apportate dopo l'autorizzazione;
  - b) i dati tecnici, il programma di manutenzione e le caratteristiche operative pertinenti prescritti dall'autorità preposta alla sicurezza dell'altro Stato membro e necessari per l'autorizzazione complementare;
  - c) l'attestazione delle caratteristiche tecniche ed operative che dimostri che il materiale rotabile è compatibile con il sistema di fornitura dell'energia, con il sistema di segnalamento e controllo-comando, con lo scartamento dei binari e la sagoma dell'infrastruttura, con il carico assiale massimo ammissibile e gli altri parametri restrittivi della rete;
  - d) i dati relativi alle deroghe alle norme nazionali di sicurezza necessarie per il rilascio dell'autorizzazione e l'attestazione, basata sulla valutazione del rischio, che l'approvazione del materiale rotabile non comporta rischi indebiti per la rete.
2. L'Agenzia controlla l'applicazione delle norme nazionali per le parti del materiale rotabile non rispondenti o non ancora disciplinate dalle STI.
3. L'Agenzia può prescrivere l'esecuzione di collaudi sulla rete per verificare la conformità ai parametri restrittivi di cui al comma 1, lettera c); in questo caso, è tenuta ad indicarne la portata e il contenuto.

#### **Art. 10**

##### **(Metodi ed obiettivi comuni di sicurezza)**

1. L'Agenzia apporta tutte le necessarie modifiche agli standard ed alle norme di sicurezza alla luce dell'adozione dei CSM e delle loro revisioni da parte della Commissione europea, ed al fine di attuare almeno i CST e tutti i CST riveduti adottati dalla Commissione europea, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi.
2. L'Agenzia notifica le modifiche di cui al comma precedente alla Commissione.

#### **Art. 11**

##### **(Indicatori di sicurezza)**

1. Per la valutazione della realizzazione dei CST ed il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria il Ministero dei trasporti acquisisce le informazioni sugli indicatori comuni di sicurezza (CSI) mediante le relazioni annuali dell'Agenzia preposta alla sicurezza, di cui all'articolo 7.

#### **Art. 12**

##### **(Norme nazionali di sicurezza)**

1. L'Agenzia provvede affinché gli standard e le norme nazionali di sicurezza siano pubblicate in un linguaggio chiaro e accessibile agli interessati e messe a disposizione di tutti i gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, di chiunque richieda un certificato di sicurezza e di chiunque richieda un'autorizzazione di sicurezza.
2. L'Agenzia apporta, quando necessarie, le modifiche agli standard ed alle norme di sicurezza nazionali.
3. L'Agenzia notifica le modifiche di cui al comma precedente alla Commissione.
4. Qualora tali modifiche prescrivano livelli di sicurezza superiori a quelli minimi definiti dai CST, o comunque le norme riguardino l'attività di imprese ferroviarie di altri Stati membri sulla rete ferroviaria italiana, l'Agenzia presenta tale progetto di norma alla Commissione.

#### **Art. 13**

##### **(Sistemi di gestione della sicurezza)**

1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza al fine di garantire che il sistema ferroviario possa attuare almeno i CST, sia conforme alle norme di sicurezza nazionali, nonché ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM.
2. Il sistema di gestione della sicurezza definito in dettaglio in allegato III, tenendo conto delle dimensioni e della tipologia di attività svolta, garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività dei gestori dell'infrastruttura o delle imprese ferroviarie, compresa la manutenzione, i servizi, la fornitura del materiale e il ricorso ad imprese appaltatrici. Fatte salve le vigenti norme in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove appropriato e ragionevole, dei rischi generati dalle attività di terzi.
3. Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie

possano operare nel rispetto delle STI e delle norme nazionali di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza. Tale sistema, inoltre, è concepito in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con quelle di tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura.

4. Ogni anno, anteriormente al 30 giugno, tutti i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'Agenzia una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno precedente. La relazione contiene almeno:
  - a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni e i risultati dei piani di sicurezza;
  - b) l'elaborazione degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all'allegato I relativi al soggetto che trasmette la relazione;
  - c) i risultati degli audit di sicurezza interni;
  - d) le osservazioni in merito alle carenze ed al malfunzionamento delle operazioni ferroviarie e della gestione dell'infrastruttura che possano rivestire un interesse per l'Agenzia. L'Agenzia, qualora lo ritenga necessario, può richiedere ulteriori elementi riguardanti i contenuti della relazione e ulteriori argomenti.

#### **CAPO IV**

#### **CERTIFICAZIONE E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA**

#### **Art. 14**

#### **(Certificati di sicurezza)**

1. Per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria, un'impresa ferroviaria deve essere titolare di un certificato di sicurezza che può valere per l'intera rete ferroviaria o soltanto per una parte delimitata. Scopo del certificato di sicurezza è fornire la prova che l'impresa ferroviaria ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di soddisfare i requisiti delle STI, di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza ai fini del controllo dei rischi e del funzionamento sicuro sulla rete.
2. Il certificato di sicurezza comprende:
  - a) la certificazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza dell'impresa ferroviaria, di cui all'articolo 13 e all'allegato III;
  - b) la certificazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dall'impresa ferroviaria per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza del funzionamento sulla rete in questione. I requisiti includono l'applicazione delle STI e delle norme nazionali di sicurezza, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione a mettere in servizio il materiale rotabile usato dall'impresa ferroviaria. La certificazione è basata sulla documentazione trasmessa dall'impresa ferroviaria ai sensi dell'allegato IV.
3. L'Agenzia rilascia la certificazione di cui al comma 2, su richiesta del rappresentante legale, all'impresa ferroviaria che inizia in Italia la propria attività specificando il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto. La certificazione di cui al comma 2, lettera a), è valida in tutto il territorio della Comunità per le attività di trasporto ferroviario equivalenti.
4. L'Agenzia rilascia, all'impresa ferroviaria già in possesso di un certificato di sicurezza rilasciato da una

Autorità di sicurezza di un altro Stato membro della Comunità europea e che intende effettuare servizi supplementari di trasporto ferroviario, la certificazione aggiuntiva necessaria a norma del comma 2, lettera b), relativa alla rete italiana o parte della rete italiana sulla quale intende effettuare il servizio.

5. Il certificato di sicurezza scade ogni cinque anni ed è rinnovato a richiesta dell'impresa.
6. Il certificato di sicurezza è aggiornato parzialmente o integralmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambia in modo sostanziale. Il titolare del certificato di sicurezza informa senza indugio L'Agenzia in merito ad ogni modifica rilevante delle condizioni che hanno consentito il rilascio della parte pertinente del certificato. Il titolare notifica inoltre all'Agenzia l'assunzione di nuove categorie di personale o l'acquisizione di nuove tipologie di materiale rotabile.
7. L'Agenzia può prescrivere la revisione della parte pertinente del certificato di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo sulla sicurezza.
8. Se ritiene che il titolare del certificato di sicurezza non soddisfi più le condizioni per la certificazione che è stata rilasciata, l'Agenzia revoca la parte a) e b) del certificato, motivando la propria decisione. Parimenti l'Agenzia revoca il certificato di sicurezza se risulta che il titolare del certificato stesso non ne ha fatto l'uso previsto durante l'anno successivo al rilascio dello stesso. Della revoca della certificazione nazionale aggiuntiva o del certificato di sicurezza, l'Agenzia informa l'Autorità preposta alla sicurezza dello Stato membro che ha rilasciato la parte a) del certificato.
9. L'Agenzia notifica all'ERA entro un mese il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca dei certificati di sicurezza di cui al comma 2, lettera a). La notifica riporta la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità del certificato di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.
10. Per il rilascio del certificato di sicurezza l'Agenzia applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.
11. I certificati di sicurezza già rilasciati alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 10 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, restano validi sino al rilascio da parte dell'Agenzia del certificato di cui al presente articolo da richiedersi a cura del rappresentante legale dell'impresa ferroviaria entro tre mesi, fatta salva l'applicabilità dei commi 8 e 9.

#### **Art. 15**

##### **(Autorizzazione di sicurezza dei gestori dell'infrastruttura)**

1. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura, su richiesta del legale rappresentante, deve ottenere un'autorizzazione di sicurezza dall'Agenzia. L'Autorizzazione di sicurezza può contenere limitazioni e/o prescrizioni per parti limitate dell'infrastruttura. L'autorizzazione di sicurezza comprende:
  - a) l'autorizzazione che attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 13 e all'allegato III;
  - b) l'autorizzazione che attesta l'accettazione delle misure adottate dal gestore dell'infrastruttura per soddisfare i requisiti specifici necessari per la sicurezza della progettazione, della manutenzione e del funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria, compresi, se del caso, la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento.
2. L'autorizzazione di sicurezza scade ogni cinque anni ed è rinnovata a richiesta del gestore

dell'infrastruttura. L'autorizzazione di sicurezza è aggiornata parzialmente o integralmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali all'infrastruttura, al segnalamento o alla fornitura di energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il titolare dell'autorizzazione di sicurezza informa senza indugio l'Agenzia in merito ad ogni modifica apportata.

3. L'Agenzia può prescrivere la revisione dell'autorizzazione di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.
4. Se ritiene che il titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'Agenzia preposta alla sicurezza revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.
5. L'Agenzia notifica all'ERA entro un mese il rilascio, il rinnovo, la modifica o la revoca delle autorizzazioni di sicurezza. La notifica riporta la denominazione e la sede del gestore dell'infrastruttura, la data di rilascio, l'ambito di applicazione e la validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.
6. Per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza l'Agenzia applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.
7. I gestori per le infrastrutture già esistenti ed aperte al traffico ferroviario alla data di entrata in vigore del presente decreto provvedono entro tre mesi a richiedere il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza. In attesa del rilascio della stessa sono autorizzati a proseguire la propria attività fatta salva l'applicabilità dei commi 4 e 5.

#### **Art. 16**

##### **(Certificato di sicurezza e autorizzazione di sicurezza)**

1. Le richieste di certificato e la documentazione allegata devono essere redatte in lingua italiana e presentate dal rappresentante legale delle imprese richiedenti.
2. L'Agenzia decide in merito ad una domanda di certificazione della sicurezza o di autorizzazione di sicurezza entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari da essa eventualmente richieste. Il richiedente è tenuto a trasmettere le eventuali informazioni supplementari.
3. L'Agenzia emana linee guida dettagliate sulle modalità per ottenere un certificato di sicurezza. L'Agenzia elenca tutti i requisiti necessari e mette a disposizione dei richiedenti tutta la documentazione pertinente. Le linee guida devono essere applicabili anche nel caso di richiesta di certificato di sicurezza per servizi su una parte delimitata di un'infrastruttura.
4. L'Agenzia mette a disposizione un fascicolo informativo contenente la descrizione e la spiegazione dei requisiti per il rilascio del certificato di sicurezza e l'elenco dei documenti da produrre.

#### **Art. 17**

##### **(Accesso alle strutture di formazione)**

1. L'Agenzia provvede affinché le strutture di formazione per i macchinisti, per il personale viaggiante qualora tale formazione faccia parte dei requisiti per ottenere il certificato di sicurezza, e per tutto il personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, siano accessibili in maniera equa e non discriminatoria.
2. Nel caso in cui la formazione sia accessibile soltanto attraverso i servizi di un'unica impresa ferroviaria o

di un unico gestore dell'infrastruttura deve essere garantito l'accesso ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio che sia proporzionato ai costi e che possa includere un margine di profitto.

3. La formazione impartita deve riguardare la conoscenza delle linee, delle regole e delle procedure d'esercizio, il sistema di segnalamento e controllo-comando e le procedure d'emergenza applicate sulle linee.
4. La formazione e, se del caso, la concessione dei relativi certificati devono soddisfare i requisiti di sicurezza contenuti nelle STI o nelle norme nazionali di sicurezza.
5. L'Agenzia provvede al riconoscimento delle strutture di formazione e vigila sulla loro attività.
6. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e addetti a compiti di sicurezza essenziali, le imprese ferroviarie e i gestori dell'Infrastruttura e le altre tipologie di impresa interessate tengono conto, sulla base di quanto stabilito dall'Agenzia, della formazione, delle qualifiche e dell'esperienza acquisite in precedenza presso altre imprese ferroviarie. A tal fine, questi membri del personale hanno diritto ad avere accesso, ottenere copia e trasmettere tutti i documenti che ne certifichino la formazione, le qualifiche e l'esperienza.
7. In tutti i casi, ogni impresa ferroviaria ed ogni gestore dell'infrastruttura è responsabile del livello di formazione e delle qualifiche del suo personale incaricato di attività relative alla sicurezza.

## CAPO V

### INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI

#### Art. 18

##### (Organismo investigativo)

1. **Presso il Ministero dei trasporti, quale risultante dall'applicazione dell'articolo 1, comma 23, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2006, n. 233, e dell'articolo 1, commi 404 e seguenti, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è istituito l'Organismo investigativo permanente, costituito da una nuova direzione generale per le investigazioni ferroviarie, articolata in uffici dirigenziali di seconda fascia, istituita con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 4 - bis della legge 23 agosto 1988, n. 400. Il responsabile dell'Organismo investigativo è il direttore generale della suddetta direzione. L'incarico di direttore generale per le investigazioni ferroviarie è conferito, per tre anni, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.**
2. L'Organismo investigativo assolve i propri compiti in piena autonomia funzionale. Al fine di garantire la piena autonomia funzionale la Direzione generale è posta alle dirette dipendenze del Ministro e non rientra né tra gli uffici di diretta collaborazione né è sottoposta ai dipartimenti. Gli investigatori incaricati godono delle garanzie di indipendenza necessarie disciplinate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze nel rispetto delle disposizioni comunitarie.
3. Il Ministro dei trasporti provvede, con proprio decreto, ad attribuire le relative competenze agli uffici della direzione generale utilizzando posti di funzione dirigenziale non generale già esistenti nell'ambito del

Ministero senza ulteriori oneri a carico dello Stato.

4. Ferme restando le specifiche competenze del Nucleo investigativo antincendi del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, l'Organismo investigativo può avvalersi, entro i limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio, anche dei corpi tecnici dello Stato e di altre organizzazioni specializzate sulla base di apposite convenzioni. L'Organismo investigativo istituisce un elenco di esperti in materia di tecnica e normativa ferroviaria indipendenti dai Gestori dell'infrastruttura, dalle Imprese ferroviarie e dall'Agenzia, anche esterni all'Amministrazione, che, in caso di incidenti, incidenti gravi ed inconvenienti, possano essere individuati per svolgere il ruolo di Investigatori Incaricati. Gli esperti esterni possono provenire dall'Università, dal Genio ferrovieri o avere maturato esperienze specifiche quali ex dipendenti del Ministero dei trasporti, di Imprese ferroviarie, Gestori delle infrastrutture, Aziende costruttrici, Enti notificati o Verificatori indipendenti di sicurezza.

#### **Art. 19**

##### **(Obbligo di indagine)**

1. L'Organismo investigativo, a seguito di incidenti gravi, svolge indagini al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di incidenti.
2. Oltre che sugli incidenti gravi, l'Organismo investigativo può indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in condizioni diverse, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti dei sistemi ferroviari. Spetta all'Organismo investigativo decidere se indagare o meno in merito ad un siffatto incidente o inconveniente. Nella decisione esso tiene conto dei seguenti elementi:
  - a) la gravità dell'incidente o inconveniente;
  - b) se esso fa parte di una serie di incidenti o inconvenienti pertinenti al sistema nel suo complesso;
  - c) l'impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria e le richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'Agenzia.
3. La portata delle indagini e le relative procedure sono stabilite dall'Organismo investigativo in funzione degli insegnamenti che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.
4. L'inchiesta non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.
5. L'Agenzia, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, i soggetti gestori delle altre infrastrutture ferroviarie, le imprese ferroviarie e che operano in ambito ferroviario, hanno l'obbligo di segnalare immediatamente, con il mezzo di comunicazione più rapido, tutti gli incidenti ed inconvenienti che si verificano nel sistema ferroviario. Nelle ventiquattro ore successive provvedono a dar seguito alla segnalazione con un sommario rapporto descrittivo dell'incidente o inconveniente.
6. Se del caso l'Organismo investigativo apre tempestivamente l'indagine nominando entro ventiquattro ore dal ricevimento della segnalazione gli investigatori preposti all'indagine medesima.

#### **Art. 20**

##### **(Status dell'indagine)**

1. Gli investigatori incaricati di svolgere il loro compito hanno lo status di pubblici ufficiali, e l'indagine è condotta in modo indipendente rispetto ad ogni eventuale indagine relativa a procedimenti penali.

L'attività degli investigatori resta comunque subordinata a quella necessaria alla polizia giudiziaria per acquisire la notizia di reato e assicurare le fonti di prova, secondo quanto stabilito dal codice di procedura penale.

2. Gli investigatori, nei limiti di quanto previsto dalla normativa vigente e comunque previa espressa autorizzazione dell'Autorità giudiziaria procedente, ove l'attività investigativa sia compiuta a seguito del verificarsi di un fatto di reato, ed in collaborazione con le Autorità stesse, possono quanto prima:
  - a) accedere al luogo dell'incidente o dell'inconveniente nonché al materiale rotabile coinvolto, alla relativa infrastruttura e agli impianti di segnalamento e di controllo del traffico;
  - b) ottenere immediatamente un elenco degli indizi e la rimozione sotto controllo di rottami, impianti o componenti dell'infrastruttura a fini di esame o di analisi;
  - c) acquisire e utilizzare il contenuto dei registratori di bordo e delle apparecchiature di registrazione dei messaggi verbali e la registrazione dei dati di funzionamento del sistema di segnalamento e controllo del traffico;
  - d) accedere ai risultati dell'esame dei corpi delle vittime;
  - e) accedere ai risultati dell'esame del personale viaggiante e di ogni altro componente del personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente;
  - f) interrogare il personale ferroviario coinvolto e altri testimoni;
  - g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie coinvolte e dell'Agenzia.
3. Competente al rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 2 è, nel corso delle indagini preliminari, il pubblico ministero; dopo la chiusura delle indagini preliminari è competente il giudice che procede.
4. L'Organismo investigativo compie indagini sugli incidenti/inconvenienti avvenuti sul sistema ferroviario nazionale. Qualora non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato l'incidente o l'inconveniente o qualora si sia verificato in un impianto o nei pressi di un impianto situato al confine fra due Stati comunitari, gli Organismi investigativi competenti decidono di comune accordo quale di essi svolgerà l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione. Nel primo caso l'altro Organismo è autorizzato a partecipare all'indagine e ad avere accesso a tutti i risultati. Gli Organismi investigativi di altri Stati membri sono invitati a partecipare ad un'indagine ogniqualvolta sia implicata un'impresa ferroviaria che è stabilita in detti Stati.

#### **Art. 21**

##### **(Procedura investigativa)**

1. Per ciascun incidente o inconveniente l'Organismo investigativo, previa espressa autorizzazione dell'Autorità giudiziaria procedente ove l'attività investigativa sia compiuta a seguito del verificarsi di un fatto di reato, predispone i mezzi e le prove tecniche necessarie a cura e spese dell'Impresa Ferroviaria o del Gestore dell'infrastruttura interessati.
2. L'indagine è condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. Il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'Agenzia, le vittime e i loro parenti, i proprietari di beni danneggiati, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti sono regolarmente informati dell'indagine e dei relativi progressi e devono, per quanto fattibile, poter presentare i loro pareri e opinioni sull'indagine ed

essere autorizzati a esprimere osservazioni sulle informazioni in progetti di relazione.

3. L'organismo investigativo conclude i suoi esami sul luogo dell'incidente il più rapidamente possibile, in modo da consentire al gestore dell'infrastruttura di ripristinarla e aprirla al più presto ai servizi di trasporto ferroviario.

#### **Art. 22**

##### **(Relazioni)**

1. L'indagine su un incidente o un inconveniente è oggetto di una relazione redatta in forma appropriata rispetto alla tipologia e alla gravità dell'evento e alla pertinenza dei risultati dell'indagine. La relazione precisa la finalità dell'indagine e contiene, se del caso, raccomandazioni in materia di sicurezza.
2. L'organismo investigativo pubblica la relazione finale nel più breve tempo possibile e di norma entro dodici mesi dalla data dell'evento. La relazione è redatta seguendo il più possibile il formato riportato nell'allegato V del presente decreto. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse alle parti interessate.
3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisca sulle indagini svolte nell'anno precedente, sulle raccomandazioni in materia di sicurezza formulate e sulle azioni intraprese in seguito alle raccomandazioni formulate in precedenza.

#### **Art. 23**

##### **(Informazioni da trasmettere all'Agenzia ferroviaria europea)**

1. Entro una settimana dalla decisione di aprire un'indagine l'organismo investigativo ne informa l'Agenzia ferroviaria europea. L'informazione riporta la data, l'ora e il luogo dell'evento, la tipologia di evento e le sue conseguenze in termini di decessi, lesioni e danni materiali.
2. L'organismo investigativo trasmette all'Agenzia ferroviaria europea una copia della relazione finale di cui all'articolo 22, comma 2 e della relazione annuale di cui all'articolo 22, comma 3.

#### **Art. 24**

##### **(Raccomandazioni in materia di sicurezza)**

1. Le raccomandazioni in materia di sicurezza formulate dall'Organismo investigativo non costituiscono in alcun caso una presunzione di colpa o responsabilità per un incidente o inconveniente.
2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'Agenzia e, se il loro carattere lo richiede, ad altri organismi o autorità dello Stato o ad altri Stati membri. L'Agenzia, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie devono tenere debitamente conto delle raccomandazioni in materia di sicurezza emanate dall'Organismo investigativo e che, ove opportuno, esse si traducano in misure concrete.
3. L'Agenzia, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie o, se del caso, gli altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni comunicano all'Organismo investigativo almeno ogni anno le misure adottate o previste in rapporto alla raccomandazione.

#### **CAPO VI**

##### **ABROGAZIONI E MODIFICHE, DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI**

#### **Art. 25**

### (Abrogazioni e modifiche)

1. Al decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, sono apportate le seguenti modificazioni:
  - a) all'articolo 2, comma 1, lettera d), dopo le parole: "a condizioni eque, non discriminatorie" sono inserite le seguenti: "e trasparenti";
  - b) all'articolo 4 il comma 2 è abrogato;
  - c) all'articolo 6, comma 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) Le imprese ferroviarie che prestano servizi di trasporto ferroviario concludono, in base al diritto pubblico o privato, gli accordi necessari con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Le condizioni alla base di detti accordi sono non discriminatorie e trasparenti.";
  - d) all'articolo 8, comma 8, le lettere b) e c) sono abrogate;
  - e) all'articolo 10 i commi 1, 5 e 6 sono abrogati;
  - f) all'articolo 11, comma 4, le parole: "rilascio del certificato di sicurezza, nonché il" sono soppresse;
  - g) all'articolo 12 il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione della presente decreto è riconosciuto, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso all'intera rete ferroviaria, per l'esercizio dei servizi di trasporto internazionale di merci. Inoltre, entro il 1° gennaio 2007, alle imprese ferroviarie che rientrano nell'ambito di applicazione è consentito, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, l'accesso all'infrastruttura per l'esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria presta inoltre i servizi di cui all'articolo 20 alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, nei termini e con le modalità previste dal presente decreto, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di equità e di trasparenza, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la massima utilizzazione della relativa capacità.";
  - h) all'articolo 20 il comma 8 è sostituito dal seguente:

"8. I raccordi ferroviari di accesso e la prestazione di servizi connessi con attività ferroviarie nei terminali e nei porti che servono o potrebbero servire più di un cliente finale, sono forniti a tutte le imprese ferroviarie in maniera equa, non discriminatoria e trasparente e le richieste da parte delle imprese ferroviarie possono essere soggette a restrizioni soltanto se esistono alternative valide per ferrovia a condizioni di mercato.";
  - i) all'articolo 20, comma 2, le parole: "a condizioni eque e non discriminatorie" sono sostituite dalle seguenti: "a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti";
  - l) all'articolo 37, comma 3, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

"e) accordi per l'accesso di cui all'articolo 6 del presente decreto.";
  - m) all'articolo 37, comma 3, la lettera f) è soppressa.
2. L'ultimo periodo del comma 67 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, è abrogato.
3. In attesa del riordino del quadro normativo nazionale di cui all'articolo 6, comma 2, lettera a), l'attribuzione di funzioni e compiti in materia di sicurezza a soggetti diversi dall'Agenzia, prevista in particolare dal decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, e dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, nonché da qualsiasi altra norma legislativa e regolamentare anche di carattere tecnico, resta efficace nei limiti della compatibilità con il recepimento della direttiva 2004/49/CE operato con il presente decreto.

## Art. 26

### (Risorse dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie – Copertura finanziaria)

1 Il funzionamento dell'Agenzia sarà assicurato, senza ulteriori oneri per la finanza pubblica, mediante:

- a) istituzione di un apposito fondo che viene alimentato, nei limiti della somma di 11.900.000 euro annui, con corrispondente riduzione delle somme di previsto trasferimento da parte dello Stato e destinate all'espletamento dei compiti previsti dal presente decreto attualmente svolti da parte del gruppo F.S. s.p.a.. Conseguentemente è ridotta l'autorizzazione di spesa dallo stato di previsione della spesa del Ministro dell'economia e delle finanze: legge 23 dicembre 2005, n. 266, articolo 1, comma 15, per l'importo di 11.900.000 euro;
- b) le entrate proprie dell'Agenzia, costituite dai proventi, derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio riservate all'agenzia dall'articolo 16, paragrafi 2 e 3, della direttiva 2004/49/CE, e dagli introiti previsti nel proprio regolamento dall'Agenzia. Tali entrate sono direttamente riscosse dall'Agenzia con destinazione all'implementazione delle attività e delle dotazioni istituzionali.
- c) l'incremento dell'1 per cento, dalla data di entrata in vigore del presente decreto, dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie a RFI S.p.A. L'importo corrispondente all'incremento viene incassato da RFI e corrisposto all'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie.

## Art. 27

### (Disposizioni transitorie e finali)

1. Entro tre anni dall'entrata in vigore del presente decreto l'Agenzia elabora, attraverso il riordino dell'attuale, un nuovo quadro normativo che tenga conto dell'ambito di applicazione del presente decreto, dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e preveda l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria, nonché l'assegnazione dei compiti e delle competenze e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti interessati.
2. Il Ministro delle infrastrutture, sentito il Ministro dei trasporti, **provvede ad adeguare** l'atto di concessione per la gestione dell'infrastruttura nazionale, al fine di renderlo coerente con le disposizioni del presente decreto.
3. Al fine di garantire la continuità nel presidio della sicurezza ferroviaria e nello svolgimento dei compiti in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria, nelle more dell'assunzione da parte dell'Agenzia delle competenze in materia di sicurezza di cui al presente decreto, come disciplinata dall'articolo 4, resta fermo il vigente quadro normativo in materia, sia per quanto concerne i compiti del Ministero dei trasporti che quelli del gestore dell'infrastruttura R.F.I. S.p.A..
4. Sulle reti regionali isolate e non isolate interessate da traffico merci individuate dall'articolo 1, comma 3, del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, l'applicazione del presente decreto è posticipata di tre anni, per permettere l'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure per il rilascio

del certificato di sicurezza. Le imprese ferroviarie controllate dal gestore dell'infrastruttura, o facenti parte della società che gestisce l'infrastruttura, possono continuare ad operare fino a tale data sulla relativa rete senza certificato di sicurezza. In tale caso il direttore di esercizio è responsabile di tutti gli obblighi di legge di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753.

5. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

## ALLEGATO I

### INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA

Indicatori comuni di sicurezza che devono essere notificati all'Agenzia.

Qualora emergano fatti nuovi od errori successivamente all'invio della relazione, l'Agenzia provvede a modificare o correggere gli indicatori relativi all'anno in oggetto alla prima occasione utile ed, al più tardi all'atto della pubblicazione della relazione annuale successiva.

Laddove l'informazione è disponibile, per gli indicatori relativi ad incidenti di cui al punto 1 in appresso si applica il regolamento (CE) n.91/2003 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari.

#### **1. Indicatori relativi ad incidenti**

1. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di incidenti e suddivisione in base alla seguente tipologia:

- collisioni di treni, comprese le collisioni con ostacoli presenti all'interno della sagoma limite,
- deragliamenti di treni,
- incidenti ai passaggi a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono i pedoni,
- incidenti alle persone provocati da materiale rotabile in movimenti, eccetto i suicidi,
- suicidi,
- incidenti al materiale rotabile,
- altri.

2. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di persone gravemente ferite o morte per tipologia di incidente, suddiviso in base alle seguenti categorie:

- passeggeri (anche in rapporto al numero totale di passeggeri-chilometri),
- addetti, compreso il personale di ditte appaltatrici,
- utilizzatori dei passaggi a livello,
- persone non autorizzate, presenti negli impianti ferroviari,
- altri.

#### **2. Indicatori relativi ad inconvenienti e "quasi incidenti"**

- 1 *Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di rotaie danneggiate, di sgombri dei binari e di guasti all'apparato di segnalamento laterale.*
- 2 *Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di segnali di pericolo non rispettati*
- 3 *Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di ruote ed assali danneggiati sul materiale rotabile in servizio.*

#### **3. Indicatori relativi alle conseguenze degli incidenti**

- 1 Costo totale e relativo (per treni-chilometro) in euro di tutti gli incidenti, computando ed includendo, ove possibile, i costi seguenti:
  - Decessi e lesioni,
  - Risarcimenti per perdita o danneggiamento dei beni dei passeggeri, del personale o di terzi, compresi i danni provocati all'ambiente,
  - Sostituzione o riparazione di materiale rotabile od impianti ferroviari danneggiati,
  - Ritardi, perturbazioni e deviazioni del traffico, compresi i sovraccosti in termini di personale e di

perdita di future entrate.

- 2 Numero totale e relativo (rispetto alle ore effettivamente lavorate) di ore lavorative del personale e delle imprese appaltatrici perse a seguito ad incidenti.

**4. Indicatori relativi alla sicurezza tecnica dell'infrastruttura e della sua realizzazione**

- 1 Percentuale di strada ferrata dotata di sistema ATP (Automatic train protection) in servizio, percentuale di treni-chilometro dotati di sistema ATP.
- 2 Numero dei passaggi a livello (totale e per chilometro di linea). Percentuale di passaggi a livello con protezione automatica o manuale.

**5. Indicatori relativi alla gestione della sicurezza**

Audit interni svolti dai Gestori dell'infrastruttura e dalle Imprese ferroviarie quali previsti nella documentazione relativa al sistema di gestione della sicurezza. Numero totale degli audit effettivamente realizzati e percentuale rispetto a quelli richiesti e/o programmati.

**6. Definizioni**

Nel trasmettere i dati previsti dal presente allegato, i soggetti responsabili delle relazioni possono valersi delle definizioni relative agli indicatori ed ai metodi di calcolo dei costi utilizzati in Italia a livello nazionale. Tutte le definizioni relative agli indicatori sono illustrati in un allegato della relazione annuale di cui all'articolo 7.

## - ALLEGATO II

### NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

Le norme nazionali di sicurezza da notificare alla Commissione, secondo la procedura dell'articolo 12, comprendono:

15. Norme relative agli obiettivi ed ai metodi di sicurezza in vigore in Italia;
16. Norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;
17. Norme relative ai requisiti per l'autorizzazione alla messa in servizio ed alla manutenzione di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una STI. La notifica include le norme che regolano lo scambio di materiale rotabile fra imprese ferroviarie, i sistemi di immatricolazione ed i requisiti relativi alle procedure di collaudo;
18. Norme comuni di esercizio della rete ferroviaria non ancora oggetto di una STI, comprese le norme relative ai sistemi di segnalamento e di gestione del traffico;
19. Norme che fissano i requisiti relativi a norme di esercizio interne supplementari (norme dell'impresa) che devono essere stabilite dai gestori dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie;
20. Norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo medico e formazione e certificazione, purché ancora non oggetto di una STI;
21. Norme relative alle indagini su incidenti ed inconvenienti.

## ALLEGATO III

### SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

#### 1. Requisiti del sistema di gestione della sicurezza

Il sistema di gestione della sicurezza deve essere documentato in tutte le sue parti pertinenti e descrivere in particolare la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria. Occorre indicare come la direzione garantisca un controllo a tutti i livelli, come sia garantita la partecipazione a tutti i livelli del personale e dei rispettivi rappresentanti e in che modo sia garantito il miglioramento costante del sistema di gestione della sicurezza.

#### 2. Elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza

Gli elementi essenziali del sistema di gestione della sicurezza sono i seguenti:

- a) Una politica di sicurezza approvata dal direttore generale dell'organismo e comunicata a tutto il personale;
- b) Obiettivi dell'organismo di tipo qualitativo e quantitativo per il mantenimento ed il miglioramento della sicurezza nonché piani e procedure per conseguire tali obiettivi;
- c) Procedure atte a soddisfare gli standard tecnici ed operativi in vigore, nuovi e modificati od altre prescrizioni contenute:
  - Nelle STI,
  - oppure
  - Nelle norme nazionali di sicurezza di cui all'articolo 11 e all'allegato II,
  - oppure
  - In altre norme pertinenti,
  - oppure
  - In decisioni dell'Agenzia,

nonché procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante l'intero ciclo di vita delle attrezzature e delle operazioni;

- d) Procedure e metodi da applicare nella valutazione del rischio e nell'attuazione delle misure di controllo del rischio ogniqualvolta un cambiamento nelle condizioni di esercizio o l'impiego di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per le operazioni;
- e) Offerta di programmi di formazione del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente a tali competenze;
- f) Disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organismo e, se del caso, fra gli organismi che operano sulla stessa infrastruttura;
- g) Procedure e formati per la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza e scelta della procedura di controllo della configurazione delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;
- h) Procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i "quasi incidenti" ed altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati ed analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive;
- i) Piani di intervento, di allarme ed informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità

suppliche competente;

- j) Audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.

#### ALLEGATO IV

#### DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLA PARTE DEL CERTIFICATO DI SICUREZZA SPECIFICO DELLA RETE

Per consentire all'Agenzia di rilasciare la parte del certificato di sicurezza specifica della rete deve essere presentata la seguente documentazione:

- la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa alle STI o a parti di STI e alle norme nazionali di sicurezza e alle altre norme applicabili alle sue operazioni, al personale, ed al materiale rotabile, precisando in che modo il sistema di gestione della sicurezza ne garantisce la conformità,
- la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa alle diverse categorie di personale proprio o delle imprese appaltatrici, fornendo la prova che dette categorie soddisfino i requisiti previsti dalla STI o dalle norme nazionali vigenti e che siano state debitamente certificate,
- la documentazione dell'impresa ferroviaria relativa ai diversi tipi di materiale rotabile utilizzato, fornendo la prova che tale materiale sia conforme alle STI od alle norme nazionali e che sia stato debitamente certificato.

Per evitare duplicazioni e ridurre la quantità di informazioni, per gli elementi conformi alle STI ed agli altri requisiti delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE va trasmessa soltanto una documentazione sintetica.

## ALLEGATO V

### CONTENUTO PRINCIPALE DELLA RELAZIONE DI INDAGINE SU INCIDENTI ED INCONVENIENTI

#### 1. Sintesi

La sintesi riporta una breve descrizione dell'evento, l'ora ed il luogo in cui questo si è verificato e le conseguenze. Indica, inoltre, le cause dirette, le concause e le cause indirette stabilite dall'indagine. Contiene infine le raccomandazioni principali formulate ed i relativi destinatari.

#### 2. Fatti in immediata relazione all'evento

##### 1. Evento:

- data, ora esatta e luogo dell'evento,
- descrizione degli eventi e del sito dell'incidente, comprese le attività dei servizi di soccorso ed emergenza,
- decisione di aprire un'indagine, composizione della squadra investigativa e svolgimento dell'indagine stessa.

##### 2. Circostanze dell'evento:

- personale ed imprese appaltatrici coinvolti, altre parti e testimoni,
- treni e relativa composizione, numero di immatricolazione del materiale rotabile coinvolto,
- descrizione dell'infrastruttura e del sistema di segnalamento – tipo di binari, deviatori, intersezioni, segnali, protezioni del treno,
- mezzi di comunicazione,
- lavori svolti presso il sito dell'evento o nelle vicinanze,
- attivazione del piano di emergenza ferroviaria e relativa catena di eventi,
- attivazione del piano di emergenza dei servizi pubblici di soccorso, della polizia, dei servizi sanitari e relativa catena di eventi.

##### 3. Decessi, lesioni, danni materiali:

- passeggeri e terzi, personale, compreso quello delle imprese appaltatrici,
- merci, bagagli ed altri beni,
- materiale rotabile, infrastruttura ed ambiente.

##### 4. Circostanze esterne:

- Condizioni atmosferiche e riferimenti geografici.

#### 3. Resoconto dell'indagine

##### 1. Sintesi delle testimonianze (nel rispetto della tutela dell'identità dei soggetti interessati):

- personale delle ferrovie, compreso quello delle imprese appaltatrici,
- altri testimoni.

##### 2. Sistema di gestione della sicurezza:

- quadro organizzativo e modalità di assegnazione ed esecuzione degli incarichi,
- requisiti relativi al personale e garanzia della loro applicazione,
- modalità dei controlli e delle verifiche interni e loro risultati,
- interfaccia fra i diversi soggetti operanti sull'infrastruttura.

##### 3. Norma e regolamenti:

- norme pertinenti e regolamenti comunitari e nazionali,
  - altre norme quali norme di esercizio, istruzioni locali, requisiti per il personale, prescrizioni in materia di manutenzione e standard applicabili.
4. Funzionamento del materiale rotabile e degli impianti tecnici:
    - sistema di segnalamento e comando-controllo, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dati,
    - infrastruttura,
    - apparecchiature di comunicazione,
    - materiale rotabile, compresa la registrazione da parte di apparecchi automatici di registrazione dei dati.
  5. Documentazione del sistema operativo:
    - provvedimenti adottati dal personale per il controllo del traffico ed il segnalamento,
    - scambio di messaggi verbali in relazione all'evento, compresa la trascrizione delle registrazioni,
    - provvedimenti adottati a tutela e salvaguardia del sito dell'evento.
  6. Interfaccia uomo-macchina-organizzazione:
    - tempo lavorativo del personale coinvolto,
    - circostanze personali e mediche che influenzano l'evento, compreso lo stress fisico e psicologico,
    - architettura degli impianti aventi un'incidenza sull'interfaccia uomo-macchina.
  7. Eventi precedenti dello stesso tipo.

#### 4. *Analisi e conclusioni*

1. Resoconto finale della catena di eventi:
  - conclusioni sull'evento, sulla base dei fatti rilevati nel capitolo 3.
2. Discussione:
  - analisi dei fatti rilevati nel capitolo 3 per determinare le cause dell'evento e valutare le prestazioni dei servizi di soccorso.
3. Conclusioni:
  - cause dirette ed immediate dell'evento, comprese le concause riferibili alle azioni delle persone coinvolte o alle condizioni del materiale rotabile o degli impianti tecnici,
  - cause indirette riferibili alle competenze, alle procedure ed alla manutenzione,
  - cause a monte riferibili alle condizioni del quadro normativo ed all'applicazione del sistema di gestione della sicurezza.
4. Osservazioni aggiuntive:
  - Carenze rilevate durante l'indagine, ma non pertinenti ai fini della determinazione delle cause.

#### 5. *Provvedimenti adottati*

- Resoconto dei provvedimenti già presi o adottati successivamente all'evento.

#### 6. *Raccomandazioni*

**ATTUAZIONE DIRETTIVA CE  
2004/49 DEL 29 APRILE 2004**

**STRUTTURA E MISSIONE  
ORGANISMO NAZIONALE PER  
LA SICUREZZA FERROVIARIA**

# CONFRONTO CON LA SITUAZIONE ATTUALE

**Compiti  
dell'Organismo  
Nazionale per la  
Sicurezza**  
(Direttiva 2004/49/CE,  
art. 16, comma 2)

1. Autorizzare la messa in servizio del sistema trans europeo ad Alta Velocità e convenzionale e controllarne il funzionamento e la manutenzione
2. Verificare che i componenti di interoperabilità siano conformi con i requisiti essenziali
3. Autorizzare la messa in servizio di materiale rotabile nuovo o sostanzialmente modificato, non ancora oggetto di una STI
4. Rilasciare, rinnovare, modificare e revocare i certificati e le autorizzazioni di sicurezza e controllare che i Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie operino conformemente al diritto comunitario e nazionale
5. Controllare, promuovere, imporre ed elaborare il quadro normativo in materia di sicurezza
6. Verificare che il materiale rotabile sia correttamente immatricolato

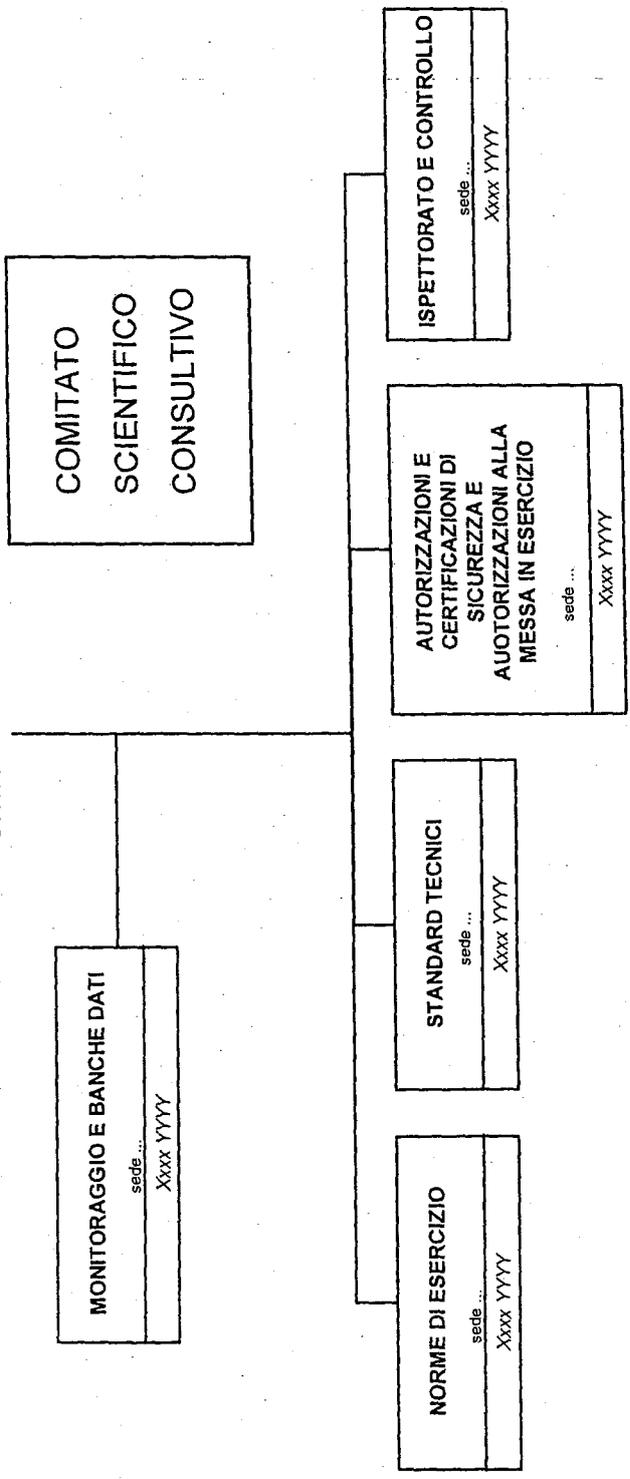
1. **CESIFER – SGSCTEF – CC – NSC – SS – EE – ARM – TLC – TI/DISQS – ATC  
– ACS - SCC**
2. **CESIFER – CC - SS - EE – ARM – TLC**
3. **CESIFER – TI/DISQS**
4. **CESIFER – SGSCTEF – NSC – SS – EE - ARM**
5. **CESIFER - SGSCTEF – NSC – SS – EE - ARM**
6. **CESIFER**

**CESIFER:** Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie  
**SGSCTEF:** Sistema Gestione Sicurezza Circolazione Treni ed Esercizio Ferroviario  
**CC:** Certificazione Conformità  
**NSC:** Norme e Standard di Circolazione  
**SS:** Sicurezza e Segnalamento  
**EE:** Energia Elettrica  
**ARM:** Armamento  
**TLC:** Telecomunicazioni e supervisione  
**TI/DISQS:** Trenitalia – Direzione Ingegneria, Qualità e Sistemi  
**ATC, ACS, SCC:** Progetto ATC, Progetto ACS, Progetto SCC

**SITUAZIONE  
ATTUALE**

# Organismo nazionale per la sicurezza ferroviaria

## ORGANI DIRETTIVI



# Organismo nazionale per la sicurezza ferroviaria

## Missione e Responsabilità

MISSIONE	<ul style="list-style-type: none"><li>— Assicurare il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario nel trasporto ferroviario italiano</li><li>— Curare i rapporti con Agenzia ferroviaria europea in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario</li></ul>
AREE DI RESPONSABILITA'	<ul style="list-style-type: none"><li>— Garantire la definizione del quadro regolamentare e normativo in materia di sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (norme di esercizio, standard tecnici dell'infrastruttura e del materiale rotabile), assicurando:<ul style="list-style-type: none"><li>• la partecipazione ai gruppi di lavoro dell'Agenzia europea</li><li>• l'emanazione di norme e standard nazionali coerenti con quelli europei</li><li>• la vigilanza sulla correttezza delle disposizioni interne emanate dai GI e dalle IF</li></ul></li><li>— A completamento dei necessari iter, rilasciare ed eventualmente revocare:<ul style="list-style-type: none"><li>• Autorizzazioni di sicurezza ai GI operanti sul territorio italiano;</li><li>• Certificati di sicurezza alle IF aventi sede in Italia</li><li>• Autorizzazioni alla messa in esercizio di sottosistemi e componenti</li></ul></li><li>— Garantire lo svolgimento di attività ispettiva e verifiche tecniche su GI e IF operanti in Italia, al fine di accertare il mantenimento delle condizioni necessarie al rilascio delle autorizzazioni e certificati in loro possesso</li><li>— Garantire il monitoraggio dello stato della sicurezza, l'elaborazione del report annuale della sicurezza e l'individuazione di eventuali aree di criticità</li></ul>

## Monitoraggio e banche dati

### AREE DI RESPONSABILITA'

- Verificare il mantenimento di standard di sicurezza elevati e individuare eventuali aree di criticità nel trasporto ferroviario italiano tramite l'analisi dei dati riguardanti la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario (danni a persone e cose, incidenti, inconvenienti, anomalie, non conformità rilevate in attività ispettiva e audit, risultati di analisi del rischio)
- Elaborare il report annuale della sicurezza delle ferrovie italiane da trasmettere all'Agencia Ferroviaria Europea

## Norme di esercizio

### AREE DI RESPONSABILITA'

- Rappresentare lo Stato Italiano nei gruppi di lavoro istituiti dall'Agenzia europea per l'elaborazione di raccomandazioni e standard in materia di normativa di esercizio (gestione della circolazione, condotta dei treni, formazione treni, verifica del materiale rotabile)
- Elaborare norme di esercizio nazionali coerenti con quelle europee;
- Vigilare sulla correttezza delle procedure e prescrizioni per l'esercizio degli impianti e dei rotabili emanate dai GI e dalle IF
- Fissare gli standard di qualificazione professionale e di gestione degli albi professionali

## Standard Tecnici

AREE DI RESPONSABILITA'	<ul style="list-style-type: none"><li>— Rappresentare lo Stato Italiano nei gruppi di lavoro istituiti dall'Agenzia europea per l'elaborazione di raccomandazioni e standard in materia di impianti di terra e di bordo connessi con la sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario</li><li>— Elaborare standard tecnici nazionali coerenti con quelli europei</li></ul>
-------------------------	--

# Autorizzazioni e certificazioni di sicurezza e autorizzazioni alla messa in esercizio

## AREE DI RESPONSABILITA'

- Svolgere le attività propedeutiche al rilascio di Autorizzazioni di sicurezza ai GI operanti sul territorio italiano e di Certificati di sicurezza alle IF operanti sulla rete ferroviaria italiana:
  - Approvazione dei sistemi di gestione e della sicurezza;
  - Verifica del possesso dei requisiti in materia di organizzazione, personale e impianti fissi o mobili;
- Valutare la permanenza delle condizioni per il mantenimento dei Certificati e autorizzazioni di cui sopra, sulla base dei risultati delle attività svolte dalle altre strutture dell'Organismo
- Autorizzare la messa in esercizio di sottosistemi e componenti tramite l'approvazione dell'applicazione generica e l'acquisizione delle attestazioni di conformità delle applicazioni specifiche
- Effettuare verifiche tecniche su impianti di terra e di bordo finalizzate ad accertare la conformità delle applicazioni specifiche alle applicazioni generiche approvate

## Ispettorato e controllo

### AREE DI RESPONSABILITA'

- Svolgere, sistematicamente o qualora se ne rilevi la necessità, attività ispettiva su GI e IF operanti sul territorio italiano al fine di accertare il mantenimento delle condizioni necessarie al rilascio delle autorizzazioni e certificati in loro possesso
- Effettuare verifiche tecniche su impianti di terra e di bordo finalizzate ad accertare la conformità delle applicazioni specifiche alle applicazioni generiche approvate dalle altre strutture dell'Organismo

# Proposta attuale (193 FS)

Struttura	Compiti	consistenza	Struttura FS di provenienza															
			SGSCTEF	Istituto Sperimentale	TI/DISQS (Laboratori di Firenze)	CESIFER	Armamento	Sicurezza e segnalamento	Norme e standard di circolazione	Certificazioni e conformità	Progetto ACS	Progetto ATC	Progetto SCC					
Sicurezza di sistema	Monitoraggi e Report	15	10				5											
	Totale Sicurezza di sistema	15	10				5											
Norme	Circolazione	3										3						
	Condotte e Scorta	3										3						
	Formazione treni	1										1						
	Verifica materiale rotabile	3										3						
	Verifica materiale rotabile	4										2						
Standard tecnici	Qualificazione professionale e abilitazione	14										9						
	Totale Norme	14										9						
Standard tecnici	Infrastruttura	2										2						
	Materiale Rotabile	10																
	Segnalamento	7																
	Telecomunicazioni	0																
	Energia Elettrica	0																
Autorizzazioni e certificazioni di sicurezza e autorizzazioni messa in esercizio	Totale Standard Tecnici	19																
	Certificazione IF	11																
	Autorizzazione GI	11																
	Autorizzazione Messa in esercizio	7																
	Laboratori di prova	55																
Presidi Territoriali	Totale Autorizzazioni	84																
	Verifiche Tecniche	0																
	Attività Ispettive	30																
	Totale presidi territoriali	30																
	Personale supporto (15%)	26	2	5	2	10	1	2	2	2	2	2	1	0	1	0	0	0
Dirigenti	Totale (esclusi Dirigenti)	188	12	35	17	75	8	12	11	8	2	7	1					
	Totale	193	13	35	17	76	9	12	12	9	2	7	1					

## Consistenza del Personale

	unità
-Dirigenti -Sist. Gestione Sicurezza Circolazione Treni ed esercizio ferroviario -Istituto Sperimentale -TI/DISQS (Laboratori Firenze) -CESIFER -Armamento -Sicurezza e segnalamento -Norme e standard di circolazione -Certificazione e Conformità -Progetto ACS -Progetto ATC -Progetto SCC	5 10 30 15 65 7 10 9 7 2 6 1
Personale tecnico di provenienza FS	
	167
sommano	
Personale supporto 15%	26
<b>Totale personale provenienza FS</b>	<b>193</b>
Personale di provenienza Ministero	10
Personale supporto 15%	2
<b>Totale struttura</b>	<b>205</b>



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI  
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME  
DI TRENTO E BOLZANO

Parere, ai sensi dell'art. 2, comma 3, del D. lgs 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e 2004/51/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Rep. Atti n. 136/CSR del 27 giugno 2007

**LA CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI  
E LE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E DI BOLZANO**

Nell'odierna seduta del 27 giugno 2007

**VISTO** l'art. 2, comma 3, del D. lgs 28 agosto 1997, n. 281;

**VISTA** la direttiva 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie che prevede che ciascuno Stato membro si doti di due Organismi, di cui uno preposto alla sicurezza delle ferrovie e un altro con compiti investigativi;

**VISTA** la nota del 30 aprile 2007, (prot. DAGL 050039/10.3.74 3345) con la quale è stato trasmesso lo schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e 2004/51/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, elaborato su proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro dei trasporti;

**CONSIDERATO** che la direttiva avrebbe dovuto essere recepita entro il mese di aprile 2006 e che è stata aperta una procedura di infrazione comunitaria nei confronti dell'Italia;

**VISTI** gli esiti della riunione tecnica del 17 maggio 2007, nel corso della quale le Regioni hanno espresso un parere favorevole al provvedimento, con la richiesta di apportare alcuni emendamenti al testo, tenendo conto di alcune criticità ed osservazioni contenute in un documento consegnato nel corso della riunione stessa, relative, in particolare agli artt. 4, 26 e 27 relativi all'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, al finanziamento dei costi di tale struttura attraverso l'incremento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria e al termine di applicazione del decreto legislativo per le reti regionali;

**VISTA** la nota del 23 maggio 2007, (prot. n. 2626/07/3.1.8) con la quale il Ministero dei trasporti, pur comunicando di ritenere in linea generale condivisibili le osservazioni delle Regioni, ha formulato precise motivazioni a sostegno delle scelte assunte e ha chiarito le ragioni per le quali non è possibile accogliere le richieste di emendamenti formulate sullo schema volte, in particolare, a modificare gli artt. 4, 26 e 27 del testo;

**VISTI** gli esiti della Seduta del 31 maggio 2007, nel corso della quale il punto è stato rinviato su richiesta delle Regioni per consentire ulteriori approfondimenti;

72



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI  
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME  
DI TRENTO E BOLZANO

**VISTA** la nota del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato, trasmessa il 6 giugno 2007 (prot. n. 2869/07/3.1.8), con la quale il Ministero ha comunicato di non ritenere accoglibili le richieste delle Regioni, contenute nel documento consegnato nella riunione del 17 maggio 2007 e di condividere le osservazioni fornite dal Ministero dei trasporti con la nota del 23 maggio sopra richiamata;

**VISTI** gli esiti della riunione tecnica del 7 giugno u. s. nel corso della quale il Ministero dei trasporti ha fornito chiarimenti utili a risolvere alcune criticità evidenziate dalle Regioni, riservando alla sede politica la soluzione di altre questioni;

**VISTI** gli esiti della Seduta del 14 giugno 2007, nel corso della quale il punto è stato rinviato, al fine di consentire gli opportuni approfondimenti tecnici e politici richiesti;

**VISTI** gli esiti dell'incontro tecnico-politico svoltosi il 26 giugno 2007, nel corso del quale il Ministero dei trasporti ha prospettato alcune soluzioni volte ad accogliere, in parte, le richieste delle Regioni, sulle quali il rappresentante delle Regioni stesse si è riservato di far conoscere l'orientamento politico finale;

**VISTI** gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso parere negativo sullo schema di decreto legislativo in esame, auspicando un successivo confronto di merito sull'intero problema della sicurezza ferroviaria e dei costi relativi al settore e un coinvolgimento delle Regioni stesse sui criteri di nomina del responsabile dell'Agenzia;

**CONSIDERATO** che il rappresentante del Ministero dei trasporti ha dichiarato la disponibilità dell'amministrazione a valutare le sollecitazioni e le richieste delle Regioni;

**CONSIDERATO** che le Regioni hanno considerato positivamente la disponibilità del Ministero a continuare il confronto sui temi sopra indicati

**ESPRIME PARERE NEGATIVO**

salvo l'accoglimento delle richieste rappresentate, sullo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e 2004/51/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, ai sensi dell'art. 2, comma 3, del D. Lgs 28 agosto 1997, n. 281.

Il Segretario  
Avv. Giuseppe Busia

Il Presidente  
On.le Prof. Linda Lanzillotta



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI  
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME  
DI TRENTO E BOLZANO

Prot. 2489 10713.1.8  
Codice sito 2103

Roma, 7 MAG. 2007

Al Ministero dei trasporti

- Gabinetto
- Ufficio legislativo

ROMA

Al Ministero dell'economia e delle finanze

- Gabinetto
- Ufficio Legislativo
- Dipartimento RGS

ROMA

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per le riforme e innovazione  
nella pubblica amministrazione

- Gabinetto
- Ufficio legislativo

ROMA

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per gli Affari giuridici e  
legislativi

ROMA

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per le politiche europee

- Gabinetto
- Ufficio legislativo

ROMA

Al Ministero della giustizia

- Gabinetto
- Ufficio legislativo

ROMA

Al Ministero delle infrastrutture

- Gabinetto
- Ufficio legislativo

ROMA



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI  
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME  
DI TRENTO E BOLZANO

e, p.c. Al Presidente della Conferenza dei  
Presidenti delle Regioni e delle Province  
autonome  
C/o CINSEDO  
ROMA

All'Assessore della Regione  
Campania  
Coordinatore per materia  
NAPOLI

All'Assessore della Regione  
Piemonte  
Coordinatore per materia  
TORINO

All'Assessore della Regione  
Sicilia  
Coordinatore per materia  
PALERMO

Ai Presidenti delle Regioni e  
delle Province autonome di  
Trento e Bolzano  
LORO SEDI

Oggetto: Schema di decreto legislativo, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e 2004/51/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Nel corso della riunione tecnica tenutasi in data odierna per l'esame del provvedimento indicato in oggetto, le Regioni hanno consegnato un documento, discusso con i rappresentanti del Ministero dei trasporti, nel quale si evidenziano alcune criticità e si formulano proposte emendative relative, in particolare, all'art.4, all'art.27 e alla norma finanziaria.

Si sottolinea, in particolare, la richiesta di prevedere nel testo che "nessun costo, anche riflesso, dovrà gravare, direttamente o indirettamente, a carico delle Regioni".

Nel trasmettere la nota citata (All.1), si prega di voler far conoscere le valutazioni relative all'accogliibilità delle richieste formulate dalle Regioni entro il 24 maggio p.v., al fine di consentire alle stesse di sottoporle al tavolo politico, per le determinazioni che saranno assunte nella prossima Seduta della Conferenza.

Il Direttore  
(Avv. Giuseppe Busia)

---

## Schema di decreto attuativo delle direttive 2004/49/CE sulla sicurezza delle ferrovie e 2004/51/CE sullo sviluppo delle ferrovie

### OSSERVAZIONI TECNICHE DELLE REGIONI

---

Il Decreto ha lo scopo di recepire le norme europee in materia di sicurezza, ed in particolare quelle che richiedono l'**indipendenza dell'organismo preposto alla sicurezza**, sia dalle imprese ferroviarie, sia dai gestori dell'infrastruttura.

#### **Ambito, scopo e metodi**

Le norme si applicano a tutte le ferrovie, FS e regionali, con la sola eccezione di tram, metropolitane e reti isolate.

Lo scopo della direttiva è garantire l'**indipendenza tra i gestori dell'infrastruttura e il soggetto che definisce il quadro normativo in materia di sicurezza**. Oggi infatti queste funzioni sono in capo a RFI (gestore dell'infrastruttura nazionale) e le imprese ferroviarie devono rispondere a quest'ultimo. Con il nuovo regime, i gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie si troveranno in una condizione paritaria e **dovranno entrambi rispondere a un soggetto terzo**.

In quest'ottica, al **Certificato di Sicurezza**, già richiesto per le imprese ferroviarie, si affianca una nuova **Autorizzazione di Sicurezza**, che viene richiesta ai gestori dell'infrastruttura.

Le norme di riferimento sono rappresentate dalle *Specifiche tecniche di interoperabilità* (STI), definite dalle apposite direttive comunitarie, dagli *Obiettivi comuni di sicurezza* (CST) e dai *Metodi comuni di sicurezza* (CSM).

#### **Nuovi organismi**

Vengono definiti due nuovi organismi, fra loro indipendenti:

- **Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie:** rappresenta l'organismo tecnico che emette norme e standard di sicurezza e vigila sulla loro applicazione. Rilascia sia i Certificati di sicurezza, sia le Autorizzazioni di sicurezza.  
E' realizzata nella forma di "Agenzia ente pubblico"; avrà sede a Firenze e verrà formata attingendo al personale e al *know-how* di RFI, attraverso un trasferimento di ramo d'azienda.
- **Organismo investigativo permanente:** rappresenta l'organismo responsabile delle indagini sugli incidenti e gli inconvenienti d'esercizio, la cui procedura investigativa è regolata dal decreto. E' realizzato come una nuova Direzione Generale del Ministero dei trasporti, che agisce in piena autonomia funzionale e verrà composta attingendo a personale già presente nel Ministero medesimo.

#### **Costi**

Oggi FS si impegna a trasferire all'Agenzia al massimo **11.9** ml Euro/anno.

Per la nuova Agenzia è stato stimato un organico di **205 persone** (193 da RFI e 12 dal Ministero) e un corrispondente costo annuo di **19.5 mln Euro** (+64% rispetto a quanto trasferito da FS, a causa dei costi fissi della nuova struttura).

I **7.6 mln** mancanti saranno ottenuti mediante un **aumento dell'1% del canone di accesso all'infrastruttura**.

A regime l'organico potrà salire fino a 300 persone, con i maggiori oneri coperti dalle entrate proprie dell'Agenzia.

### **Riflessi sulle ferrovie regionali**

Già oggi le ferrovie regionali devono attenersi alle disposizioni di RFI quando circolano sulla rete nazionale (ad es. LeNORD nel Passante). Tuttavia la disciplina su ciascuna rete sociale è radicalmente diversa, in quanto risale al vecchio regime delle ferrovie concesse, con controllo diretto da parte del Ministero.

Con il decreto, **scompare di fatto questa distinzione** e le ferrovie regionali assumono le stesse regole valedoli sulla rete nazionale e sono identicamente **sottoposte all'Agenzia**, sia come gestori dell'infrastruttura, sia come imprese ferroviarie.

### **Criticità**

La versione corrente della bozza di Decreto sostituisce quella del 2006 sulla quale la *Conferenza delle Regioni* aveva già espresso parere negativo.

La nuova bozza risolve una parte dei dubbi suscitati dalla precedente; restano non risolti principalmente i seguenti punti:

- **data di applicazione delle nuove norme alle ferrovie regionali**

I tempi dell'applicazione sembrano tenere conto della distinzione fra la presenza o meno del traffico merci, e solo nel primo caso prevedono un **"posticipo di tre anni"** (art. 27 c. 4). A tale riguardo va preliminarmente osservato che, realisticamente, un periodo di tre anni non appare congruo. Va inoltre osservato che l'adeguamento per le imprese non interessate dal predetto posticipo richiede allo stesso modo un congruo periodo transitorio. Non va, poi, trascurato il fatto che l'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti, delle procedure di rilascio del certificato di sicurezza e gli adeguamenti ritenuti indispensabili ai fini della sicurezza sull'infrastruttura e sul materiale rotabile debbano essere effettuati a cura dell'Agenzia, con la partecipazione di esperti degli USTIF e delle ferrovie regionali. La predetta partecipazione va anzi garantita anche dopo il periodo transitorio.

L'articolo 27, comma 4 deve pertanto prevedere che su tutte le reti regionali, incluse quelle interessate anche dal traffico merci, l'applicazione del decreto è posticipata e subordinata all'unificazione degli standard di sicurezza dei regolamenti, delle procedure di rilascio del certificato di sicurezza ed agli degli adeguamenti ritenuti indispensabili ai fini della sicurezza sull'infrastruttura e sul materiale rotabile; in questa fase transitoria resta ferma l'applicazione del D.P.R. 753/80.

L'Agenzia, alle cui attività partecipano ordinariamente gli USTIF e le ferrovie regionali, in tale periodo effettuerà una ricognizione relativamente ai regolamenti esistenti, alla tipologia di materiale rotabile, alla necessità di adeguamento dell'infrastruttura e dei mezzi ai fini dell'unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure per il rilascio del certificato di sicurezza quantificandone i costi affinché lo Stato d'intesa con le Regioni possa provvedere al reperimento delle risorse indispensabili.

- **aumento dell'1% del pedaggio:**

Il Decreto dichiara che nessun nuovo onere è in carico allo Stato: infatti **il maggior costo verrà scaricato sulle imprese ferroviarie e quindi indirettamente sulle Regioni**, per quanto riguarda il trasporto regionale. Essendo tale conseguenza assolutamente inammissibile, dovrà

essere quindi previsto che nessun costo, anche riflesso, dovrà gravare, direttamente o indirettamente, a carico delle Regioni per effetto dell'applicazione del presente decreto."

- Si sottolinea la necessità di effettuare una compiuta analisi dei rapporti tra l'emanando decreto ed il d.P.R. n. 753 del 1980 per evidenti esigenze di coerenza ed armonizzazione.

Si segnala inoltre che nella formazione dell'Agenzia sarebbe utile prevedere anche **personale proveniente dalle ferrovie regionali** (e non solo da RFI).



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI  
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME  
DI TRENTO E BOLZANO

Prot. 2626/07/3.1.8  
Codice sito 2103

Roma, 25 MAG. 2007

Al Presidente della Conferenza dei  
Presidenti delle Regioni e delle Province  
autonome  
C/o CINSEDO  
ROMA

All'Assessore della Regione  
Campania  
Coordinatore per materia  
NAPOLI

All'Assessore della Regione  
Piemonte  
Coordinatore per materia  
TORINO

All'Assessore della Regione  
Sicilia  
Coordinatore per materia  
PALERMO

Ai Presidenti delle Regioni e  
delle Province autonome di  
Trento e Bolzano  
LORO SEDI

e, p.c.

Al Ministero dei trasporti  
- Gabinetto  
- Ufficio legislativo  
ROMA

Al Ministero dell'economia e delle finanze  
- Gabinetto  
- Ufficio Legislativo  
- Dipartimento RGS  
ROMA

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per le riforme e innovazione  
nella pubblica amministrazione  
- Gabinetto  
- Ufficio legislativo  
ROMA



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per gli Affari giuridici e  
legislativi  
ROMA

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per le politiche europee  
- Gabinetto  
- Ufficio legislativo  
ROMA

Al Ministero della giustizia  
- Gabinetto  
- Ufficio legislativo  
ROMA

Al Ministero delle infrastrutture  
- Gabinetto  
- Ufficio legislativo  
ROMA

Oggetto: Schema di decreto legislativo, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e 2004/51/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Si trasmette in allegato (All. 1) la nota pervenuta dal Ministero dei trasporti relativa alle valutazioni sull'accogliibilità delle richieste formulate dalle Regioni, con un documento consegnato nella riunione tecnica del 17 maggio u.s., discusso con i rappresentanti del Ministero dei trasporti, nel quale si evidenziano alcune criticità e si formulano proposte emendative.

Il Direttore  
(Avv. Giuseppe Busia)



*Ministero dei Trasporti*  
UFFICIO LEGISLATIVO

 <b>MINISTERO DEI TRASPORTI</b>
M_TRAIUDCMUL
Prot:0008287-23/05/2007
Uscita
Class:400/293

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI		
UFFICIO DI SEGRETERIA DELLA GOVERNATORIA		
PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO		
LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME		
23 MAG 2007		
Prot. N. ....	2346	.....
RH. ....	3.1.8	.....

Alla **Presidenza del Consiglio dei Ministri**  
Conferenza Permanente per i rapporti  
tra lo Stato, le Regioni e le Province  
Autonome di Trento e Bolzano

- e, p.c. **Presidenza del Consiglio dei Ministri**
- DAGL
  - Dipartimento politiche europee -  
Settore legislativo
  - Dipartimento per le riforme e  
l'innovazione nella pubblica  
amministrazione  
Settore legislativo
  - **Ministero Giustizia**  
Ufficio legislativo
  - **Ministero economia e finanze**  
Ufficio legislativo
  - **Ministero infrastrutture**  
Ufficio legislativo

Oggetto: Schema di decreto legislativo recante attuazione delle direttive 2004/49  
CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e 2004/51/CE relativa  
allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Riferimento nota n. 2489/07/3.1.8 in data 17 maggio 2007 Conferenza Permanente  
per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano.

In ordine ai profili evidenziati dalle Regioni con le "Osservazioni tecniche"  
allegate alla nota in riferimento, si rappresenta che, per quanto di competenza di  
questo Ministero, esse appaiono in linea di principio condivisibili.

Al riguardo peraltro, si forniscono di seguito gli opportuni elementi di  
valutazione in ordine alle ragioni che sottendono all'attuale formulazione del testo.

1. **Data di applicazione delle norme alle ferrovie regionali.**

Occorre premettere che la direttiva 2004/49 non prevede proroghe all'applicazione della norma alle ferrovie regionali. Tuttavia, lo schema di recepimento della direttiva prevede, per le linee ferroviarie regionali, una applicazione posticipata di 3 anni (art. 27, comma 4), proprio per tener conto delle oggettive difficoltà in merito, già note al Ministero, evidenziate nelle citate "Osservazioni tecniche".

Peraltro, il termine fissato in 3 anni appare tecnicamente congruo per iniziare e portare efficacemente a compimento il (necessario) processo di unificazione degli standard di sicurezza, dei regolamenti e delle procedure di rilascio dei certificati di sicurezza, come evidenziato anche dalle Regioni stesse.

Si ritiene, quindi, che i 3 anni previsti nello schema in oggetto rappresentino un giusto termine di mediazione tra le esigenze rappresentate dalle Regioni, e quelle dettate dalla necessità di pervenire, al più presto, alla definizione di standard e di sistemi di gestione della sicurezza ferroviaria il più possibile uniformi ed applicabili a tutte le reti, in coerenza con quanto richiesto dalla direttiva comunitaria.

D'altro canto, la previsione - già in questa fase di recepimento - di un periodo transitorio più esteso, rischierebbe di provocare censure in ambito comunitario.

Si ritiene possibile, invece, che proprio la successiva fase di rielaborazione del quadro normativo nazionale di competenza della nuova Agenzia, nel caso evidenzi oggettive e particolari necessità, possa portare ad inserire specifiche norme transitorie.

Si fa presente, infine, che lo schema in esame prevede già all'articolo 5, commi 6 e 12, che, nell'espletare le proprie attività, l'Agenzia consulti tutti i soggetti interessati e, pertanto, anche gli esperti di settore disponibili nell'ambito delle ferrovie regionali. Per giunta, le risorse umane necessarie allo svolgimento delle funzioni relative alle reti regionali dovranno essere reperite gradualmente, dall'Agenzia, nel limite complessivo delle 300 unità di cui all'art. 4, comma 6, dello schema, ed i relativi requisiti professionali dovranno necessariamente corrispondere, sotto il profilo tecnico, a quelli del personale attualmente disponibile presso le stesse ferrovie regionali e gli Uffici speciali per i trasporti ad impianti fissi (USTIF).

## **2. Aumento dell'1% dell'importo dei canoni**

La direttiva 2004/49 dispone che l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria debba essere indipendente dai gestori dell'infrastruttura, dalle imprese ferroviarie, dagli enti appaltanti e dall'Organismo Investigativo.

Non vi è dubbio che la costituzione di un soggetto indipendente che agisca *super partes* ed in piena trasparenza comporti costi aggiuntivi rispetto a quelli oggi sostenuti per esplicare le attività connesse alla sicurezza ferroviaria che devono transitare nell'Agenzia.

Dovendo garantire l'invarianza della spesa dello Stato, non è stato possibile far fronte ai maggiori costi se non prevedendo un leggero aumento dei canoni, volutamente limitato - proprio per tener conto delle difficoltà delle Regioni - all'accesso alla sola rete di RFI (mentre l'Agenzia è chiamata a svolgere i propri compiti connessi alla sicurezza anche per le reti regionali).

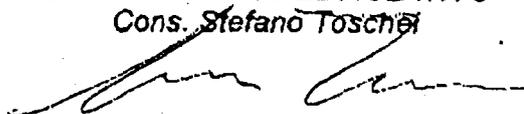
In linea di principio, d'altronde, la scelta di far gravare i maggiori costi su chi usufruisce maggiormente dei servizi del nuovo organismo (imprese di trasporto) appare la più corretta e conforme alla tendenza dell'ordinamento comunitario, come comprova la circostanza che tale criterio è utilizzato da altri Stati membri che hanno

già recepita la direttiva in questione, quali la Francia.

Peraltro, deve evidenziarsi che l'effetto concreto dell'aumento in questione è ben più ridotto: infatti, poiché il canone in questione incide, in media, meno del 20% sul costo complessivo di un treno, il previsto aumento dell'1% di detto canone determina un incremento del costo per le imprese ferroviarie, su rete RFI, minore dello 0,2%.

In conclusione, atteso che le osservazioni formulate dalle Regioni incidono, altresì, direttamente su profili (risorse economiche e personale) attribuiti alla competenza di altri Dicasteri, si rimette ai medesimi la valutazione finale sulla compatibilità di tali profili con il quadro generale ordinamentale.

IL CAPO UFFICIO LEGISLATIVO  
Cons. Stefano Toschi





*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI  
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME  
DI TRENTO E BOLZANO

Prot. 2869/07/3.1.8  
Codice sito 2103

Roma, 06 GIU. 2007

Al Presidente della Conferenza dei  
Presidenti delle Regioni e delle Province  
autonome  
C/o CINSEDO  
ROMA

All'Assessore della Regione  
Campania  
Coordinatore per materia  
NAPOLI

All'Assessore della Regione  
Piemonte  
Coordinatore per materia  
TORINO

All'Assessore della Regione  
Sicilia  
Coordinatore per materia  
PALERMO

Ai Presidenti delle Regioni e  
delle Province autonome di  
Trento e Bolzano  
LORO SEDI

e, p.c.

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per gli Affari giuridici e  
legislativi

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per le politiche europee  
- Gabinetto  
- Ufficio legislativo  
ROMA

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
Dipartimento per le riforme e innovazione  
nella pubblica amministrazione  
- Gabinetto  
- Ufficio legislativo  
ROMA



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI  
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE AUTONOME  
DI TRENTO E BOLZANO

Al Ministero della giustizia

- Gabinetto
- Ufficio legislativo

ROMA

Al Ministero delle infrastrutture

- Gabinetto
- Ufficio legislativo

ROMA

Al Ministero dell'economia e delle finanze

- Gabinetto
- Ufficio Legislativo
- Dipartimento RGS

ROMA

Al Ministero dei trasporti

- Gabinetto
- Ufficio legislativo

ROMA

Oggetto: Schema di decreto legislativo, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e 2004/51/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Si comunica che il Ministero dell'economia e delle finanze, con nota pervenuta il 6 giugno 2007 (All. 1), ha trasmesso le osservazioni del Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato in ordine alle richieste illustrate dalle Regioni nella riunione tecnica del 17 maggio u.s.

Il Direttore  
(Avv. Giuseppe Busia)



*Ministero  
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO  
ISPETTORATO GENERALE PER I RAPPORTI FINANZIARI  
CON L'UNIONE EUROPEA  
UFFICIO IV

Prot. N. 75599  
Rif. Prot. Entrata N. 72221  
Allegati:  
Risposta a nota del:

215  
5

- 5 GIU. 2007.

Roma,

All'Ufficio del coordinamento legislativo  
Ufficio legislativo - Economia  
S E D E

e p.c. All'Ufficio legislativo - Finanze  
S E D E

**OGGETTO:** Schema di decreto legislativo recante " Attuazione delle direttive 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e 2004/51/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie". Nota Ministero dei trasporti.

Si fa riferimento alla nota n. ANP/22/TRAS/7535 del 24 maggio scorso, con cui codesto Ufficio legislativo ha trasmesso, per il parere di competenza, la nota del Ministero dei trasporti n. 0008287 del 23/05/2007, recante elementi di risposta alle proposte emendative al provvedimento indicato in oggetto, presentate dalla Conferenza Stato-Regioni.

Al riguardo, sui punti di seguito evidenziati, si osserva che:

- ✓ **data di applicazione delle nuove norme alle ferrovie regionali** - risulta condivisibile il mantenimento dell'attuale norma che fissa in tre anni il termine di applicazione delle nuove disposizioni.
- ✓ **inserimento di personale delle ferrovie regionali nell'organico dell'Agenzia** - non è accoglibile la richiesta in parola, in quanto determina ulteriori oneri finanziari non quantificati e privi di copertura.
- ✓ **aumento dell'1% dell'importo dei canoni** - le precisazioni del Ministero dei trasporti risultano condivisibili dallo scrivente.

Il Ragioniere Generale dello Stato

*Conte*

of

alle stesse, pertanto, dovranno essere imputati i maggiori costi. Inoltre, va evidenziato che gli effetti economico-finanziari per le Regioni, derivanti dal predetto incremento, potranno essere regolati in sede di adeguamento dei corrispettivi del servizio di trasporto reso all'utente dalle imprese ferroviarie sia a livello nazionale che locale.

- Si rinvia all'Amministrazione proponente la valutazione dell'esigenza di coordinamento normativo tra il decreto legislativo in esame e il D.P.R. n. 753/1980, rappresentata dalle Regioni.

Infine, si esprime parere contrario alla richiesta d'inserimento di personale proveniente dalle ferrovie regionali, nella dotazione organica dell'Agenzia, in quanto verrebbero a determinarsi ulteriori oneri finanziari, non quantificati e privi di copertura.

Il Ragioniere Generale dello Stato



of