

6. Le politiche di cui al comma 5 sono approvate preventivamente dal consiglio di amministrazione. Il consiglio di amministrazione riesamina le politiche almeno una volta l'anno in concomitanza con la revisione di cui al comma 3 e, in ogni caso, apporta le modifiche necessarie in caso di variazioni significative del sistema di governo societario.

7. L'IVASS detta con regolamento disposizioni di dettaglio in materia di sistema di governo societario di cui alla presente Sezione.».

*Note all'art. 7:*

— Per i riferimenti normativi del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1212, si veda nelle note alle premesse.

— La direttiva 2007/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'esercizio di alcuni diritti degli azionisti di società quotate è pubblicata nella G.U.U.E. 14 luglio 2007, n. L 184.

**19G00056**

DECRETO LEGISLATIVO 14 maggio 2019, n. 50.

Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie.

## IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea;

Vista la legge 25 ottobre 2017, n. 163, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2016-2017, e, in particolare, l'articolo 1;

Vista la direttiva (UE) 2016/798, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione);

Vista la direttiva (UE) 2016/797, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione);

Visto il regolamento (UE) 2016/796, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004;

Vista legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;

Vista la legge 7 luglio 2016, n. 122, recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - legge europea 2015-2016, e, in particolare, l'articolo 18;

Vista la legge 23 luglio 2009, n. 99, recante disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia, e, in particolare, l'articolo 4;

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 il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione);

Visto il decreto legislativo del 10 agosto 2007, n. 162, recante attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

Visto l'articolo 1, comma 2, della legge 4 dicembre 2017, n. 172, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili;

Visto il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 14 febbraio 2019;

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

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

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione dell'8 maggio 2019;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per la pubblica amministrazione e dello sviluppo economico;

E M A N A

il seguente decreto legislativo:

### Capo I

#### DISPOSIZIONI GENERALI

#### Art. 1.

##### Finalità

1. Il presente decreto stabilisce disposizioni volte a sviluppare e a migliorare la sicurezza del sistema ferroviario nonché a migliorare l'accesso al mercato per la prestazione di servizi ferroviari.

#### Art. 2.

##### Ambito di applicazione

1. Il presente decreto si applica all'intero sistema ferroviario, che è suddiviso in sottosistemi di natura strutturale e funzionale e riguarda i requisiti di sicurezza del sistema nel suo complesso, compresa la gestione sicura dell'infrastruttura e del traffico, nonché l'interazione fra imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura e altri soggetti nel sistema ferroviario.



2. Restano ferme le specifiche competenze del Ministero dell'interno in materia di soccorso pubblico, difesa civile, prevenzione incendi e altre attività assegnate al Corpo nazionale dei vigili del fuoco, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di norme tecniche costruttive delle opere civili ed i compiti del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e del Ministero della salute, con particolare riferimento alle condizioni all'interno delle aree di cantiere.

3. Il presente decreto non si applica:

- a) alle metropolitane;
- b) ai tram e ai veicoli leggeri su rotaia, nonché alle infrastrutture utilizzate soltanto da tali veicoli;
- c) alle infrastrutture ferroviarie private, ivi compresi i binari di raccordo privati, utilizzate per fini non commerciali dal proprietario o da un operatore per le loro rispettive attività di trasporto merci o per il trasporto di persone, nonché ai veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture;
- d) alle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, utilizzate occasionalmente da veicoli ferroviari nelle condizioni operative del sistema di trasporto leggero su rotaia, ove è necessario il transito di quei veicoli soltanto a fini di connettività;
- e) ai veicoli utilizzati principalmente sulle infrastrutture per il trasporto leggero su rotaia, ma attrezzati con alcuni componenti ferroviari necessari per consentire il transito a tali veicoli su una sezione confinata e limitata di infrastruttura ferroviaria soltanto a fini di connettività.

4. Le reti ferroviarie isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario sono quelle concesse dallo Stato e quelle per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, adibite a servizi ferroviari locali ordinariamente espletati con distanziamento regolato da segnali, individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Nelle more dell'adozione del decreto di cui al primo periodo, sono da considerarsi isolate le reti che non figurano nell'Allegato A di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 216 del 15 settembre 2016. A tali reti e ai soggetti che operano su di esse, non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 7, 9, 10 e 11. Le modalità applicative degli articoli 6, 8, 13 e 17 sono disciplinate dall'ANSFISA, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, lettera bb). Sulle reti in cui esiste un solo soggetto integrato che gestisce l'infrastruttura ed effettua il servizio di trasporto in esclusiva sulla propria rete, i compiti e le responsabilità che il presente decreto attribuisce ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie sono da considerarsi attribuiti al soggetto integrato esercente. Le disposizioni di cui al presente comma sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle Province autonome di Trento e Bolzano compatibilmente con le norme dei rispettivi statuti e delle relative norme di attuazione.

5. Per le infrastrutture ferroviarie di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, nonché per i veicoli utilizzati esclusivamente su tali infrastrutture, non trovano applicazione le disposizioni di cui agli articoli 7, 9, 10 e 11. L'ANSFISA, tenendo conto delle caratteristiche delle ferrovie turistiche in base alla tratta ferroviaria, ai rotabili e al servizio di trasporto, indica le modalità applicative delle prescrizioni di cui agli articoli 6, 8, 13 e 17.

Art. 3.

### Definizioni

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

a) «sistema ferroviario»: gli elementi della rete ferroviaria e i veicoli elencati all'Allegato I del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria, facenti parte di tutte le reti ferroviarie sul territorio nazionale o che operano su di esse;

b) «gestore dell'infrastruttura»: il soggetto definito ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante recepimento della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;

c) «impresa ferroviaria»: il soggetto definito ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 112 del 2015 e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consiste nella prestazione di servizi di trasporto di merci ovvero passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione, incluse le imprese che forniscono solo la trazione;

d) «Specificazione tecnica di interoperabilità - STI» (*Technical specification for interoperability - TSI*): una regola tecnica adottata ai sensi della direttiva (UE) 2016/797, avente ad oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, allo scopo di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea;

e) «obiettivi comuni di sicurezza» (*Common safety target di seguito - CST*): i livelli minimi di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dal sistema nel suo insieme e, ove possibile, dalle diverse parti del sistema ferroviario;

f) «metodi comuni di sicurezza» (*Common safety method di seguito - CSM*): i metodi che descrivono la valutazione dei livelli di sicurezza, il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza e la conformità con altri requisiti in materia di sicurezza;

g) «Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali» (ANSFISA): l'organismo nazionale, istituito dal decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, operante come autorità nazionale preposta alla sicurezza con riferimento ai compiti previsti dal presente decreto riguardanti la sicurezza ferroviaria e che sostituisce l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), quale precedente organismo nazionale istituito come autorità nazionale preposta alla sicurezza dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;



h) «norme nazionali»: tutte le norme e le altre disposizioni vincolanti, emanate dalle competenti Autorità, che contengono requisiti in materia di sicurezza ferroviaria o requisiti tecnici diversi da quelli stabiliti dalle norme dell'Unione europea o internazionali, e che sono applicabili alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura o a terzi;

i) «sistema di gestione della sicurezza»: l'organizzazione, i provvedimenti e le procedure messi in atto da un gestore dell'infrastruttura o da un'impresa ferroviaria per assicurare la gestione sicura delle proprie operazioni;

l) «investigatore incaricato»: persona preposta all'organizzazione, allo svolgimento e al controllo di un'indagine;

m) «incidente»: un evento improvviso indesiderato o non intenzionale oppure una specifica catena di siffatti eventi, avente conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone in cui è coinvolto materiale rotabile in movimento, incendi e altro;

n) «incidente grave»: qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamento di treni che causa la morte di almeno una persona oppure il ferimento grave di cinque o più persone oppure seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente, nonché qualsiasi altro incidente con le stesse conseguenze avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; per «seri danni» si intendono i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo in almeno 2 milioni di euro;

o) «inconveniente»: qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario;

p) «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;

q) «cause»: ogni azione, omissione, evento o condizione oppure una combinazione di questi elementi, il cui risultato sia un incidente o un inconveniente;

r) «trasporto leggero su rotaia»: un sistema di trasporto ferroviario urbano ovvero suburbano con una resistenza alla collisione di C-III o C-IV (conformemente alla norma EN 15227:2011) e una resistenza massima del veicolo di 800 kN (sforzo longitudinale di compressione nella zona di accoppiamento); i sistemi di trasporto leggero su rotaia possono disporre di un tracciato proprio o condividerlo con il traffico stradale ed in generale non effettuano scambi di veicoli con traffico merci o passeggeri di lunga distanza;

s) «organismo di valutazione della conformità»: un organismo che è stato notificato o designato dallo Stato membro ai sensi del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria quale responsabile delle attività di valutazione della conformità rispettivamente alle norme dell'Unione europea o alle norme nazionali, fra cui taratura, prove, certificazione e ispezione;

t) «componenti di interoperabilità»: quelli definiti nel decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

u) «detentore»: persona fisica o giuridica che, essendo il proprietario del veicolo o avendo il diritto ad utilizzarlo, lo sfrutta in quanto mezzo di trasporto ed è registrato come tale nel registro dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797;

v) «soggetto responsabile della manutenzione» (*Entity in charge of maintenance - ECM*): soggetto responsabile della manutenzione di un veicolo, registrato in quanto tale nel registro dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797;

z) «veicolo»: veicolo ferroviario idoneo a circolare con ruote sulle linee ferroviarie, con o senza trazione; un veicolo si compone di uno o più sottosistemi strutturali e funzionali;

aa) «fabbricante»: qualsiasi persona fisica o giuridica che fabbrica un prodotto nella forma di componenti di interoperabilità, sottosistemi o veicoli, oppure lo fa progettare o fabbricare e lo commercializza con il proprio nome o marchio;

bb) «speditore»: impresa che spedisce le merci per proprio conto o per conto terzi;

cc) «consegnatario»: qualsiasi persona fisica o giuridica che riceve i beni ai sensi di un contratto di trasporto; se l'operazione di trasporto ha luogo senza un contratto di trasporto, il consegnatario è la persona fisica o giuridica che prende in consegna le merci all'arrivo;

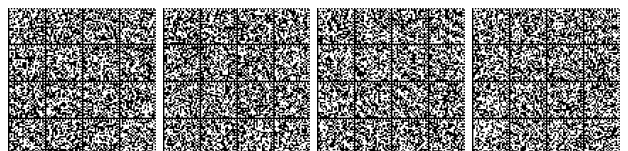
dd) «caricatore»: impresa che carica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili in o su un carro o un contenitore o che carica su un carro un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas a elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile;

ee) «scaricatore»: impresa che rimuove un contenitore, un contenitore per il trasporto alla rinfusa, un contenitore per gas a elementi multipli, un contenitore-cisterna o una cisterna mobile da un carro, oppure qualsiasi impresa che scarica merci imballate, piccoli contenitori o cisterne mobili da un carro o da contenitore, oppure qualsiasi impresa che scarica merci da una cisterna (carro-cisterna, cisterna amovibile, cisterna mobile o contenitore cisterna) o da un carrobatteria o un contenitore per gas a elementi multipli o da un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa o un contenitore per il trasporto alla rinfusa;

ff) «riempitore»: impresa che riempie con merci una cisterna (inclusi un carro-cisterna, un carro con cisterne amovibili, una cisterna mobile o un contenitore-cisterna), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, oppure un carro-batteria o un contenitore per gas a elementi multipli;

gg) «svuotatore»: impresa che rimuove merci da una cisterna (inclusi un carro-cisterna, un carro con cisterne amovibili, una cisterna mobile o un contenitore-cisterna), un carro, un grande contenitore o un piccolo contenitore per il trasporto alla rinfusa, oppure da un carro-batteria o un contenitore per gas a elementi multipli;

hh) «trasportatore»: impresa che effettua un'operazione di trasporto, con o senza contratto di trasporto;



ii) «ente appaltante»: ente, pubblico o privato, che ordina la progettazione ovvero la costruzione, il rinnovo o la ristrutturazione di un sottosistema;

ll) «tipo di attività»: la tipologia di servizio svolto, inerente il trasporto di passeggeri, inclusi i servizi ad alta velocità, il trasporto di merci, incluso il trasporto di merci pericolose, e i servizi di sola manovra;

mm) «portata dell'attività»: il rilievo dell'attività svolta caratterizzato dal numero di passeggeri ovvero volume delle merci e dalla dimensione stimata di un'impresa ferroviaria in termini di numero di dipendenti occupati nel settore ferroviario (vale a dire una micro, piccola, media o grande impresa);

nn) «area di esercizio»: la rete o le reti all'interno di uno o più Stati membri nel cui ambito un'impresa ferroviaria intende fare esercizio;

oo) «decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria»: il decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea;

pp) «Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (*European union agency for railways - ERA*)»: l'organismo di cui al regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016;

qq) «binari di raccordo privati»: binari ferroviari che collegano una infrastruttura ferroviaria privata con la rete del sistema ferroviario fino alla barriera tecnica atta ad evitare l'interferenza tra i movimenti effettuati all'interno del raccordo e quelli sulla rete ferroviaria stessa; sui binari di detto raccordo vengono effettuate movimentazioni di veicoli unicamente per gli scopi indicati all'articolo 2, comma 3, lettera c);

rr) «Organismo indipendente ferroviario (OIF)»: organismo di terza parte riconosciuto dall'ANSFISA per lo svolgimento di compiti afferenti alla sicurezza ferroviaria, quali l'effettuazione di valutazioni di conformità e di processo, qualifiche di laboratori, esecuzione di prove, nei relativi processi autorizzativi sulla base di norme nazionali non soggette a notifica, anche attraverso la stipula di specifici accordi con l'Ente unico nazionale di accreditamento di cui all'articolo 4 della legge 23 luglio 2009, n. 99;

ss) «disposizioni e prescrizioni di esercizio»: provvedimenti emanati dalle imprese ferroviarie e dai gestori infrastruttura nell'ambito delle competenze previste dai rispettivi sistemi di gestione della sicurezza e conformi alle norme nazionali, per disciplinare i processi interni e l'operatività del personale; le disposizioni di esercizio hanno carattere di generalità, mentre le prescrizioni di esercizio riguardano fattispecie particolari, riferibili a casi specifici.

tt) «Organismo investigativo nazionale (*National investigating body - NIB*)»: l'Organismo investigativo nazionale, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

## Capo II

### SVILUPPO E GESTIONE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

#### Art. 4.

#### *Ruolo dei soggetti del sistema ferroviario nello sviluppo e miglioramento della sicurezza ferroviaria*

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANSFISA, nell'ambito delle rispettive competenze:

a) garantiscono il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione del diritto dell'Unione europea e delle norme internazionali, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti;

b) provvedono affinché l'applicazione della normativa di riferimento avvenga in maniera trasparente e non discriminatoria, incoraggiando lo sviluppo di un sistema di trasporto ferroviario europeo unico.

2. L'ANSFISA provvede:

a) affinché le disposizioni relative allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza ferroviaria tengano conto dell'esigenza di un approccio sistemico;

b) 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, ciascuno per la propria parte di sistema, inducendoli a:

1) mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, comma 1, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, ove appropriato cooperando con i soggetti coinvolti;

2) applicare le norme dell'Unione europea e le norme nazionali;

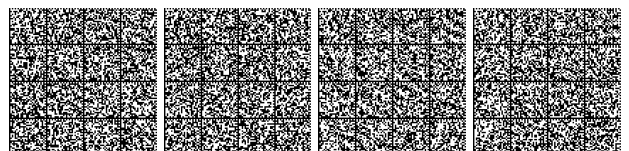
3) istituire sistemi di gestione della sicurezza ai sensi dell'articolo 8;

c) affinché ciascun gestore dell'infrastruttura e ciascuna impresa ferroviaria siano responsabili della propria parte di sistema e del relativo funzionamento in sicurezza, compresa la fornitura di materiali e l'appalto di servizi, nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e altri soggetti ai sensi del successivo comma 4, fatta salva la responsabilità civile ai sensi delle disposizioni giuridiche nazionali;

d) a elaborare e pubblicare sul proprio sito istituzionale i piani annuali di sicurezza che stabiliscono le misure al fine di conseguire gli obiettivi comuni di sicurezza (CST), indicando inoltre le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie sono tenuti a conseguire;

e) a supportare l'ERA nelle sue attività di monitoraggio dell'evoluzione della sicurezza ferroviaria a livello dell'Unione europea.

3. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura, ciascuno per la propria parte di sistema, sono responsabili del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano, compresa la fornitura



di materiale e l'appalto di servizi nei confronti di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi, e a tale fine:

a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio di cui all'articolo 6, comma 1, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, ove appropriato cooperando reciprocamente e con gli altri soggetti coinvolti;

b) tengono conto, nei loro sistemi di gestione della sicurezza, dei rischi associati alle attività di altri soggetti e di terzi;

c) obbligano per contratto, ove necessario, gli altri soggetti di cui al comma 4, che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, a mettere in atto misure di controllo del rischio;

d) provvedono affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio attraverso l'applicazione dei CSM relativi ai processi di monitoraggio, definiti nel CSM per il monitoraggio di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798, ed affinché ciò sia stabilito in accordi contrattuali da fornire su richiesta dell'ERA o dell'ANSFISA;

e) emettono prescrizioni e disposizioni di esercizio necessarie ai fini di cui alle lettere a) e b) del comma 2 dell'articolo 16.

4. Fatte salve le responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui al comma 3, i soggetti responsabili della manutenzione (ECM) e tutti gli altri soggetti la cui azione ha un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario, tra cui fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi, enti appaltanti, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori e svuotatori:

a) mettono in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando con altri soggetti;

b) assicurano che i sottosistemi, gli accessori, i materiali, le attrezzature e i servizi da loro forniti siano conformi ai requisiti e alle condizioni di impiego richiesti, affinché possano essere utilizzati in modo sicuro dall'impresa ferroviaria e dal gestore dell'infrastruttura interessati.

5. Le imprese ferroviarie, i gestori dell'infrastruttura e qualsiasi soggetto di cui al comma 4 che individui o sia informato di un rischio di sicurezza dovuto a difetti, non conformità nella costruzione o funzionamento difettoso di attrezzature tecniche, incluse quelle dei sottosistemi strutturali, nei limiti delle rispettive competenze:

a) adottano le misure correttive necessarie per far fronte al rischio di sicurezza individuato;

b) segnalano tali rischi alle pertinenti parti interessate, nonché all'ANSFISA e all'Organismo investigativo nazionale, per consentire loro di adottare le necessarie ulteriori misure correttive, in modo da garantire costantemente il funzionamento sicuro del sistema ferroviario. Lo scambio di informazioni tra i soggetti interessati, è attuato attraverso lo strumento informatico messo a disposizione dall'ERA a tale scopo, quando disponibile, oppure attraverso opportuni protocolli di relazione tra i vari soggetti interessati, stabiliti nei contratti o accordi tra le parti.

6. Nel caso di scambio di veicoli tra imprese ferroviarie, i soggetti interessati condividono tutte le informazioni pertinenti per lo svolgimento sicuro dell'esercizio, com-

presi, almeno, la situazione e la storia del veicolo interessato, elementi dei dossier di manutenzione ai fini della tracciabilità, la tracciabilità delle operazioni di carico e le lettere di vettura. I protocolli di relazione per lo scambio di informazioni tra i vari soggetti interessati sono stabiliti nei contratti o accordi tra le parti.

#### Art. 5.

##### *Indicatori comuni di sicurezza*

1. Per facilitare la valutazione della realizzazione degli obiettivi comuni di sicurezza (*Common safety target - CST*), di cui all'articolo 7 della direttiva (UE) 2016/798, e consentire il monitoraggio dell'evoluzione generale della sicurezza ferroviaria, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti acquisisce le informazioni sugli indicatori comuni di sicurezza (*Common safety indicator - CSI*) indicati nell'allegato I al presente decreto, mediante le relazioni di cui all'articolo 19.

#### Art. 6.

##### *Metodi comuni di sicurezza e obiettivi comuni di sicurezza*

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ANSFISA e le altre autorità nazionali eventualmente interessate apportano le necessarie modifiche alle norme nazionali di rispettiva competenza, nel rispetto dei metodi comuni di sicurezza (CSM) e delle modifiche agli stessi anche per attuare almeno gli obiettivi comuni di sicurezza (CST) ed ogni CST riveduto, secondo i calendari di attuazione ad essi acclusi. Tali modifiche sono considerate nella predisposizione e nell'aggiornamento dei piani annuali di sicurezza di cui all'articolo 4, comma 2, lettera d).

2. L'ANSFISA notifica alla Commissione europea le norme di cui al comma 1, ai sensi dell'articolo 7.

#### Art. 7.

##### *Norme nazionali in materia di sicurezza*

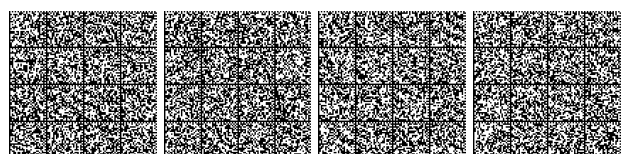
1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'ANSFISA per quanto di competenza, riesamina, anche ai fini di quanto previsto dall'articolo 19, comma 2, lettera b), le norme nazionali già notificate entro il 15 giugno 2016 ai sensi della direttiva 2004/49/CE e, con apposito provvedimento, indica conseguentemente le norme nazionali, diverse da quelle emanate con regolamento governativo o atto legislativo, che continuano ad applicarsi qualora:

a) rientrano in una delle tipologie di cui all'allegato II;

b) sono conformi al diritto dell'Unione europea, compresi in particolare le STI, i CST e i CSM;

c) non danno luogo a discriminazione arbitraria o a una dissimulata restrizione delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri.

2. In esito al riesame di cui al comma 1, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'ANSFISA, con il provvedimento di cui al comma 1, e salvo quanto previsto dall'articolo 19, comma 2, lettera b), abroga o



dichiara inefficaci le norme nazionali diverse da quelle emanate con regolamento governativo o atto legislativo:

a) che non sono state notificate o che non soddisfano le condizioni specificate al comma 1. A tal fine, può avvalersi dello strumento di gestione delle norme di cui all'articolo 27, comma 4, del regolamento (UE) 2016/796 e può chiedere all'ERA di esaminare norme specifiche sulla base delle condizioni specificate al comma 1;

b) rese superflue dal diritto dell'Unione europea, comprese in particolare le STI, i CST e i CSM. A tal fine, può avvalersi dello strumento di gestione delle norme di cui all'articolo 27, comma 4, del regolamento (UE) 2016/796 e può chiedere all'ERA di esaminare norme specifiche sulla base delle condizioni specificate al comma 1.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ANSFISA, nelle materie di competenza, e salvo quanto previsto dall'articolo 19, comma 2, lettera b), possono stabilire nuove norme nazionali nei casi seguenti:

a) quando norme relative ai metodi di sicurezza esistenti non sono contemplate dai CSM;

b) quando norme di esercizio della rete ferroviaria non sono ancora oggetto di una STI;

c) come misura preventiva d'urgenza, in particolare a seguito di un incidente o inconveniente;

d) quando è necessario rivedere una norma già notificata;

e) quando norme relative ai requisiti del personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, tra cui criteri di selezione, idoneità sotto il profilo fisico e psicologico e formazione non sono ancora coperte da una STI o dal decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247.

4. Prima della prevista introduzione nel sistema giuridico di una nuova norma, i soggetti di cui al comma 3 presentano il relativo progetto alla Commissione europea e all'ERA affinché lo esaminino, motivandone l'introduzione, tramite il sistema informatico appropriato, in conformità all'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796, entro i termini di cui all'articolo 25, comma 1, di detto regolamento. Inoltre provvedono affinché il progetto di norma sia sufficientemente sviluppato per consentire all'ERA di svolgere il suo esame a norma dell'articolo 25, comma 2, del regolamento (UE) 2016/796.

5. In caso di misure preventive d'urgenza, l'ANSFISA può adottare e applicare una nuova norma immediatamente. L'ANSFISA notifica tale norma conformemente all'articolo 27, comma 2, del regolamento (UE) 2016/796, che è soggetta alla valutazione dell'ERA conformemente all'articolo 26, commi 1, 2 e 5 del suddetto regolamento.

6. L'ANSFISA notifica alla Commissione europea e all'ERA le norme nazionali adottate, utilizzando il sistema informatico appropriato a norma dell'articolo 27 del regolamento (UE) 2016/796.

7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, per il tramite dell'ANSFISA, affinché le norme nazionali in vigore siano facilmente accessibili, di dominio pubblico e redatte in termini comprensibili a tutte le parti interessate.

8. Norme e restrizioni di natura strettamente locale possono non essere notificate, ma in tal caso, sono riportate nel registro dell'infrastruttura di cui al decreto legislativo interoperabilità ferroviaria e, nelle more dell'istituzione del registro medesimo, sono pubblicate in altri luoghi specificati dal prospetto informativo della rete.

9. Le norme nazionali notificate a norma del presente articolo non sono soggette alla procedura di notifica di cui alla direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio.

10. Fatto salvo il comma 8, le norme nazionali non notificate a norma del presente articolo non si applicano ai fini del presente decreto.

#### Art. 8.

##### *Sistemi di gestione della sicurezza*

1. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza (SGS) al fine di garantire che il sistema ferroviario raggiunga almeno i CST, sia conforme ai requisiti di sicurezza contenuti nelle STI e che siano applicati gli elementi pertinenti dei CSM e le norme nazionali.

2. Il sistema di gestione della sicurezza (SGS) è documentato in tutti i suoi elementi pertinenti e descritto, in particolare, la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria. L'SGS indica come il controllo è garantito da parte della direzione a diversi livelli, come sono coinvolti il personale e i rispettivi rappresentanti a tutti i livelli e in che modo è promosso il miglioramento costante del sistema di gestione della sicurezza stesso. Inoltre, è necessario un chiaro impegno ad applicare in modo coerente le conoscenze e i metodi per la valutazione del rischio derivante dal fattore umano. Tramite il sistema di gestione della sicurezza, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie promuovono una cultura di reciproca fiducia e apprendimento, nella quale il personale è incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza e, allo stesso tempo, è garantita la riservatezza.

3. Il sistema di gestione della sicurezza si compone dei seguenti elementi essenziali:

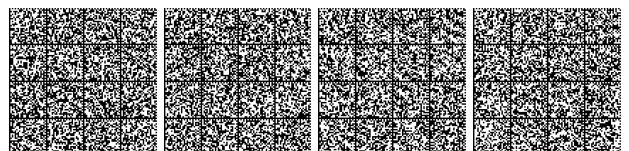
a) una politica sulla sicurezza, approvata esclusivamente dall'organo amministrativo di vertice dell'organizzazione e comunicata a tutto il personale;

b) obiettivi di tipo qualitativo e quantitativo dell'organizzazione per il mantenimento e il miglioramento della sicurezza, nonché piani e procedure per conseguire tali obiettivi;

c) procedure atte a soddisfare gli standard tecnici e operativi in vigore, nonché altre condizioni prescrittive così come previste nelle STI, nelle norme nazionali e all'Allegato II, in altre norme pertinenti o in decisioni dell'ANSFISA;

d) procedure volte ad assicurare la conformità agli standard e alle altre prescrizioni durante le operazioni e durante il ciclo di vita delle attrezzature;

e) procedure e metodi per l'individuazione e la valutazione dei rischi e l'attuazione delle misure di controllo del rischio quando un cambiamento nelle condizioni di



esercizio oppure l'introduzione di nuovo materiale comporti nuovi rischi per l'infrastruttura o per l'interfaccia uomo-macchina-organizzazione;

f) pianificazione dell'attività formativa del personale e di sistemi atti a garantire che il personale mantenga le proprie competenze e che i compiti siano svolti conformemente ad esse, incluse disposizioni con riguardo all'idoneità fisica e psicologica;

g) disposizioni atte a garantire un livello sufficiente di informazione all'interno dell'organizzazione e fra differenti organizzazioni del sistema ferroviario;

h) procedure e modelli per la documentazione delle informazioni in materia di sicurezza e procedura per il controllo delle informazioni essenziali in materia di sicurezza;

i) procedure volte a garantire che gli incidenti, gli inconvenienti, i «quasi incidenti» e altri eventi pericolosi siano segnalati, indagati e analizzati, e che siano adottate le necessarie misure preventive;

l) piani di intervento, di allarme e informazione in caso di emergenza, concordati con le autorità pubbliche competenti;

m) pianificazione di audit interni regolari del sistema di gestione della sicurezza.

4. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie includono nel sistema di gestione della sicurezza qualsiasi altro elemento necessario a coprire i rischi per la sicurezza, in conformità alla valutazione dei rischi derivanti dalla loro attività.

5. Il sistema di gestione della sicurezza è adattato in funzione del tipo, delle dimensioni, dell'area di esercizio e delle altre condizioni dell'attività svolta.

6. Il sistema garantisce il controllo di tutti i rischi connessi all'attività del gestore dell'infrastruttura o dell'impresa ferroviaria, compresi i servizi di manutenzione, fatto salvo l'articolo 13, la fornitura del materiale e il ricorso a imprese appaltatrici.

7. Fatte salve le vigenti norme nazionali e internazionali in materia di responsabilità, il sistema di gestione della sicurezza tiene parimenti conto, ove opportuno, dei rischi generati dalle attività di altri soggetti ai sensi dell'articolo 4.

8. 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 consente alle imprese ferroviarie di operare nel rispetto delle STI nonché delle norme nazionali e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza.

9. I sistemi di gestione della sicurezza sono concepiti in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura e con i servizi di emergenza, in modo da facilitare l'intervento rapido dei servizi di soccorso, e con qualsiasi altro soggetto che possa essere coinvolto in una situazione di emergenza, ivi compresi altri gestori dell'infrastruttura in caso di infrastrutture interconnesse. Per le infrastrutture transfrontaliere, la cooperazione tra i gestori dell'infrastruttura pertinenti facilita il coordinamento e la preparazione necessari dei servizi di emergenza competenti sui

due lati della frontiera. A seguito di un incidente grave, l'impresa ferroviaria coinvolta fornisce assistenza alle vittime in particolare nell'espletamento delle procedure di ricorso ai sensi del diritto dell'Unione europea, in particolare del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, fatti salvi gli obblighi di altre parti. Tale assistenza utilizza canali di comunicazione con i familiari delle vittime e comprende il sostegno psicologico alle vittime di incidenti e ai loro familiari.

10. Entro il 31 maggio di ogni anno, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie trasmettono all'ANSFISA una relazione annuale sulla sicurezza relativa all'anno solare precedente. Salvo il potere di ANSFISA, qualora lo ritenga necessario, di richiedere ulteriori elementi e chiarimenti, detta relazione contiene almeno:

a) i dati relativi alle modalità di conseguimento degli obiettivi di sicurezza interni dell'organizzazione e i risultati dei piani di sicurezza;

b) un resoconto dello sviluppo degli indicatori nazionali di sicurezza e dei CSI di cui all'articolo 5, se pertinente per il soggetto che trasmette la relazione;

c) i risultati degli audit di sicurezza interni;

d) le osservazioni in merito alle carenze e al malfunzionamento dell'esercizio ferroviario e della gestione dell'infrastruttura che rivestono un interesse per l'ANSFISA, compresa una sintesi delle informazioni fornite dai soggetti interessati ai sensi dell'articolo 4, comma 5, lettera b);

e) una relazione sull'applicazione dei pertinenti CSM.

### Capo III

#### CERTIFICATO E AUTORIZZAZIONE DI SICUREZZA

#### Art. 9.

##### *Certificato di sicurezza unico*

1. L'accesso all'infrastruttura ferroviaria è consentito solo alle imprese ferroviarie titolari del certificato di sicurezza unico.

2. Lo scopo del certificato di sicurezza unico è di fornire la prova che l'impresa ferroviaria interessata ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista. Il certificato specifica il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio.

3. Nella domanda di certificato di sicurezza unico, l'impresa ferroviaria precisa il tipo e la portata delle attività ferroviarie in oggetto e l'area di esercizio prevista. Tale domanda è accompagnata da un fascicolo contenente le prove documentali del fatto che:

a) l'impresa ferroviaria abbia elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza a norma dell'articolo 8 e soddisfi i requisiti previsti da STI, CSM, CST e da altre pertinenti disposizioni normative, nonché accordi internazionali laddove esistenti, ai fini del controllo dei rischi e della prestazione di servizi di trasporto sulla rete in condizioni di sicurezza;



b) l'impresa ferroviaria soddisfi i requisiti previsti dalle pertinenti norme nazionali notificate a norma dell'articolo 7.

4. Tutte le domande e le relative informazioni, le fasi delle pertinenti procedure e i rispettivi risultati, nonché le richieste e le decisioni della commissione di ricorso di cui all'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796, sono veicolate attraverso lo sportello unico (*One stop shop - OSS*) di cui all'articolo 12 di detto regolamento.

5. Al fine di rilasciare un certificato di sicurezza unico alle imprese ferroviarie che hanno un'area di esercizio in uno o più Stati membri, l'ERA:

a) valuta gli elementi di cui al comma 3, lettera a);

b) laddove l'area d'esercizio comprenda anche il territorio italiano, trasmette senza indugio l'intero fascicolo dell'impresa ferroviaria all'ANSFISA, per una valutazione degli elementi di cui al comma 3, lettera b). A tal fine, l'ANSFISA è autorizzata a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit e può chiedere pertinenti informazioni complementari. L'ERA e l'ANSFISA si coordinano per l'organizzazione di tali visite, audit e ispezioni.

6. Per la parte relativa all'area di esercizio in territorio italiano, quando l'ERA non sia d'accordo con una valutazione svolta dall'ANSFISA ai sensi del comma 5, lettera b), ne informa la stessa, motivando il suo disaccordo. L'ERA e l'ANSFISA cooperano al fine di raggiungere una valutazione mutuamente accettabile e, se necessario, possono decidere di coinvolgere il richiedente. Se non è possibile trovare un accordo entro un mese dalla data in cui l'ERA ha informato l'ANSFISA in merito al suo disaccordo, l'ERA prende una decisione definitiva, a meno che, nel solo caso di disaccordo su una valutazione negativa dell'ANSFISA, questa abbia presentato richiesta di arbitrato alla commissione di ricorso prevista all'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796. In tal caso, la commissione di ricorso decide se confermare il progetto di decisione dell'ERA entro un mese dalla richiesta dell'ANSFISA. Qualora la commissione di ricorso concordi con l'ERA, quest'ultima prende una decisione senza indugio. Qualora la commissione di ricorso concordi, invece, con la valutazione negativa dell'ANSFISA, l'ERA rilascia un certificato di sicurezza unico con un'area di esercizio che esclude le parti della rete che hanno ricevuto una valutazione negativa.

7. Entro un mese dal ricevimento da parte dell'ERA di una domanda di certificato di sicurezza unico, all'impresa ferroviaria è notificata la completezza del fascicolo oppure la richiesta di pertinenti informazioni supplementari, da fornire entro un termine ragionevole fissato dall'ERA stessa.

8. Qualora l'area di esercizio sia limitata al solo sistema ferroviario italiano, l'ANSFISA può rilasciare, sotto la propria responsabilità e su istanza del richiedente, un certificato di sicurezza unico. Le richieste di certificato e la relativa documentazione allegata sono redatte in lingua italiana. Per rilasciare tali certificati l'ANSFISA valuta il fascicolo in relazione a tutti gli elementi specificati al

comma 3 e applica le modalità pratiche di cui agli atti di esecuzione specificati all'articolo 10, comma 10, della direttiva (UE) 2016/798. Nell'ambito delle valutazioni, l'ANSFISA è autorizzata a procedere a visite e ispezioni sui siti dell'impresa ferroviaria, nonché ad audit. Entro un mese dal ricevimento della domanda, l'ANSFISA informa il richiedente che il fascicolo è completo oppure chiede le pertinenti informazioni complementari. Il certificato rilasciato dall'ANSFISA è altresì valido senza un'estensione dell'area di esercizio per le imprese ferroviarie che viaggiano verso le stazioni degli Stati membri confinanti con caratteristiche di rete e norme di esercizio omogenee rispetto alla rete di provenienza, quando tali stazioni sono vicine alla frontiera, a seguito della consultazione delle competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza. Tale consultazione può essere effettuata caso per caso o stabilita in un accordo transfrontaliero tra Stati membri o autorità nazionali preposte alla sicurezza. L'ANSFISA si assume la piena responsabilità dei certificati di sicurezza unici che rilascia. Un certificato rilasciato dall'ANSFISA a norma del presente articolo è rinnovato su richiesta dell'impresa ferroviaria a intervalli non superiori a cinque anni. Esso è aggiornato integralmente o parzialmente ogniqualvolta il tipo o la portata delle attività cambi in modo sostanziale. A tal fine il titolare del certificato informa senza indugio l'ANSFISA in merito ad ogni modifica rilevante delle condizioni che ne hanno consentito il rilascio. Il titolare notifica inoltre all'ANSFISA l'assunzione di nuove categorie di personale o l'acquisizione di nuove tipologie di veicoli. Per il rilascio del certificato di sicurezza l'ANSFISA applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

9. L'ERA o, nei casi di cui al comma 8, l'ANSFISA rilascia il certificato di sicurezza unico, o informa il richiedente della sua decisione negativa, entro un termine ragionevole e prestabilito e, comunque, non oltre quattro mesi dalla presentazione da parte del richiedente di tutte le informazioni obbligatorie e di eventuali informazioni supplementari richieste. L'ANSFISA applica le modalità pratiche sulla procedura di certificazione di cui all'atto di esecuzione specificato all'articolo 10, comma 10, della direttiva (UE) 2016/798. Qualunque decisione negativa riguardo al rilascio di un certificato o all'esclusione di una parte della rete sulla base della valutazione negativa di cui al comma 6 è adeguatamente motivata. Entro un mese dal ricevimento della decisione, il richiedente può presentare all'ERA o, nei casi di cui al comma 8, all'ANSFISA, una domanda di riesame della loro decisione. L'ERA o l'ANSFISA dispongono di un termine di due mesi dalla data di ricevimento della domanda di riesame per confermare o revocare la propria decisione. Se la decisione negativa dell'ERA è confermata, il richiedente può presentare ricorso, ai sensi dell'articolo 10, comma 12, della direttiva (UE) 2016/798, dinanzi alla commissione di ricorso designata a norma dell'articolo 55 del regolamento (UE) 2016/796. Se la decisione negativa dell'ANSFISA è confermata, il richiedente può presentare ricorso dinanzi all'autorità giudiziaria competente.





10. Ai fini del rilascio di un certificato di sicurezza unico aggiornato che copra l'estensione dell'area di esercizio, il richiedente presenta il fascicolo all'ERA integrato con i pertinenti documenti di cui al comma 3, concernenti l'area aggiuntiva di esercizio:

a) qualora sia già in possesso di un certificato di sicurezza unico rilasciato dall'ERA a norma dei commi da 5 a 7, dell'articolo 10, della direttiva (UE) 2016/798 e desideri estendere la propria area di esercizio;

b) qualora sia già in possesso di un certificato di sicurezza unico rilasciato da ANSFISA a norma del comma 8 del presente articolo e desideri estendere la propria area di esercizio ad un altro Stato membro;

c) qualora sia già in possesso di un certificato di sicurezza unico rilasciato a norma del comma 8, dell'articolo 10, della direttiva (UE) 2016/798 e desideri estendere la propria area di esercizio in Italia. Per la valutazione di cui al comma 3, lettera b), è consultata unicamente l'ANSFISA.

11. Se l'impresa ferroviaria riceve un certificato di sicurezza unico dall'ANSFISA, e desidera estendere l'area di esercizio all'interno del territorio nazionale, integra il fascicolo con i pertinenti documenti di cui al comma 3 concernenti l'area aggiuntiva di esercizio. Attraverso lo sportello unico di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) 2016/796, presenta il fascicolo all'ANSFISA, che rilascia un certificato di sicurezza unico aggiornato che copre l'area di esercizio estesa dopo aver seguito le procedure di cui al comma 8.

12. L'ANSFISA può prescrivere la revisione dei certificati di sicurezza unici da essa rilasciati in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza.

13. L'ANSFISA viene informata dall'ERA del rilascio, rinnovo, modifica o revoca di un certificato di sicurezza unico che include aree di esercizio nel territorio italiano. Nei casi di cui al comma 8, l'ANSFISA comunica all'ERA il rilascio di certificati di sicurezza unici entro due settimane, nonché immediatamente il rinnovo, la modifica o la revoca degli stessi. A tal fine indica la denominazione e la sede dell'impresa ferroviaria, la data di rilascio, il tipo, la portata, la validità e l'area di esercizio del certificato e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

#### Art. 10.

*Cooperazione tra ANSFISA, ERA e le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza per il rilascio dei certificati di sicurezza unici.*

1. Per le attività di cui all'articolo 9, comma 5, l'ANSFISA e l'ERA concludono uno o più accordi di cooperazione a norma dell'articolo 76 del regolamento (UE) 2016/796, prima che l'ERA svolga i compiti di certificazione in conformità all'articolo 31, comma 3, della direttiva (UE) 2016/798. Gli accordi di cooperazione sono accordi specifici o accordi quadro e possono coinvolgere anche una o più autorità nazionali preposte alla sicurezza.

2. Gli accordi di cooperazione contengono una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per i risul-

tati da ottenere, i limiti di tempo per la loro realizzazione e una ripartizione delle tariffe. Possono includere altresì specifiche disposizioni sulla cooperazione nel caso di reti che necessitano di conoscenze specifiche per ragioni geografiche o storiche, al fine di ridurre gli oneri e i costi amministrativi a carico del richiedente.

#### Art. 11.

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

1. Per poter gestire e far funzionare un'infrastruttura ferroviaria, ogni gestore dell'infrastruttura deve ottenere un'autorizzazione di sicurezza dall'ANSFISA. Le richieste e la relativa documentazione allegata sono redatte in lingua italiana. L'ANSFISA definisce i requisiti delle autorizzazioni di sicurezza e i documenti prescritti sotto forma di linee guida per la compilazione della domanda.

2. L'autorizzazione di sicurezza attesta l'accettazione del sistema di gestione della sicurezza del gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 8, e contiene le procedure e le disposizioni per soddisfare i requisiti necessari per la progettazione, la manutenzione e il funzionamento, in condizioni di sicurezza, dell'infrastruttura ferroviaria, compresi la manutenzione e il funzionamento del sistema di controllo del traffico e di segnalamento. Tale autorizzazione può contenere limitazioni ovvero prescrizioni per parti limitate dell'infrastruttura.

3. L'autorizzazione di sicurezza ha una validità di cinque anni e può essere rinnovata su richiesta del gestore dell'infrastruttura. Essa è aggiornata integralmente o parzialmente ogniqualvolta sono apportate modifiche sostanziali ai sottosistemi infrastruttura, segnalamento od energia ovvero ai principi che ne disciplinano il funzionamento e la manutenzione. Il gestore dell'infrastruttura informa senza indugio l'ANSFISA in merito ad ogni modifica apportata.

4. L'ANSFISA può prescrivere la revisione dell'autorizzazione di sicurezza in seguito a modifiche sostanziali del quadro normativo in materia di sicurezza. Inoltre, se ritiene che il titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'ANSFISA revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione.

5. L'ANSFISA decide in merito a una domanda di autorizzazione di sicurezza senza indugio e in ogni caso entro quattro mesi dal ricevimento di tutte le informazioni prescritte e delle informazioni supplementari richieste che sono state presentate dal richiedente.

6. L'ANSFISA notifica all'ERA, senza indugio e in ogni caso entro due settimane, 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 il periodo di validità dell'autorizzazione di sicurezza e, in caso di revoca, la motivazione della decisione.

7. Nel caso di infrastrutture transfrontaliere, l'ANSFISA coopera con le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza ai fini del rilascio delle autorizzazioni di sicurezza, anche nel rispetto di eventuali accordi cogenti tra Stati ed autorità nazionali.



8. Per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza l'ANSFISA applica diritti commisurati ai costi sostenuti per l'istruttoria, per le verifiche, per i controlli e per le procedure di certificazione.

#### Art. 12.

##### *Accesso alle strutture di formazione*

1. L'ANSFISA provvede affinché le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura nonché il loro personale addetto a compiti di sicurezza essenziali beneficino di un accesso equo e non discriminatorio alle strutture di formazione, qualora tale formazione sia necessaria per l'esercizio dei servizi sul sistema ferroviario. I servizi di formazione comprendono la formazione relativa alla necessaria conoscenza delle linee, alle regole e procedure d'esercizio, al sistema di controllo-comando e segnalamento ed alle procedure d'emergenza applicate sulle linee. Qualora i servizi di formazione non includano esami e il rilascio di certificati, l'ANSFISA provvede affinché il personale delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura abbiano accesso alle procedure per il rilascio dei certificati. L'ANSFISA provvede affinché i servizi di formazione soddisfino i requisiti contenuti rispettivamente nella direttiva 2007/59/CE, nelle STI o nelle norme nazionali di cui all'articolo 7, comma 3, lettera e) del presente decreto.

2. L'ANSFISA provvede al riconoscimento delle strutture di formazione e vigila sulla loro attività. Nel caso in cui le strutture di formazione siano accessibili soltanto attraverso un'unica impresa ferroviaria o un unico gestore dell'infrastruttura, l'ANSFISA provvede affinché le altre imprese ferroviarie vi possano accedere ad un prezzo ragionevole e non discriminatorio, che sia proporzionato ai costi e che possa includere un margine di profitto.

3. All'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e personale addetto a compiti di sicurezza essenziali, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura possono tener conto, anche sulla base di quanto stabilito dall'ANSFISA, della formazione, delle qualifiche e dell'esperienza acquisite dagli stessi in precedenza presso altre imprese ferroviarie. A tal fine, detto personale ha diritto ad avere accesso, ottenere copia e trasmettere tutti i documenti che ne certifichino la formazione, le qualifiche e l'esperienza.

4. Ogni impresa ferroviaria e ogni gestore dell'infrastruttura è responsabile del livello di formazione e delle qualifiche del proprio personale incaricato di attività di sicurezza essenziali.

#### Art. 13.

##### *Manutenzione dei veicoli*

1. A ciascun veicolo, prima dell'utilizzo sulla rete, è assegnato dal detentore un soggetto responsabile della manutenzione (*Entity in charge of maintenance - ECM*) e tale soggetto è registrato nel registro dei veicoli conformemente all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797.

2. Fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura per il funzionamento sicuro di un treno quale prevista nell'articolo 4, il soggetto responsabile della manutenzione assicura che i veicoli della cui manutenzione è responsabile siano in condizioni sicure per la circolazione. A tal fine, l'ECM pone in essere un sistema di manutenzione per tali veicoli, mediante il quale:

a) assicura che i veicoli siano mantenuti in conformità al dossier di manutenzione di ciascun veicolo e ai requisiti in vigore, incluse le norme in materia di manutenzione e le disposizioni delle STI pertinenti;

b) mette in atto i necessari metodi di valutazione del rischio definiti nei pertinenti CSM, ove appropriato cooperando con altri soggetti;

c) provvede affinché le proprie imprese appaltatrici attuino misure di controllo del rischio attraverso l'applicazione dei CSM per il monitoraggio di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798 e affinché ciò sia stabilito in accordi contrattuali di cui è data comunicazione su richiesta dell'ERA o dell'ANSFISA;

d) assicura la tracciabilità delle attività di manutenzione.

3. Il sistema di manutenzione è composto dalle seguenti funzioni:

a) la funzione di «gestione», per supervisionare e coordinare le funzioni di manutenzione di cui alle lettere da b) a d) e assicurare lo stato di sicurezza del veicolo nel sistema ferroviario;

b) la funzione di «sviluppo della manutenzione», per gestire la documentazione relativa alla manutenzione, inclusa la gestione della configurazione, sulla base dei dati di progetto e di esercizio, così come delle prestazioni e dell'esperienza maturata;

c) la funzione di «gestione della manutenzione della flotta», per gestire la rimozione dall'esercizio del veicolo che è sottoposto a manutenzione e il suo ritorno in esercizio dopo la manutenzione;

d) la funzione di «esecuzione della manutenzione», per eseguire la necessaria manutenzione tecnica di un veicolo o di parti di esso, inclusa la documentazione relativa alla re-immissione in servizio.

4. Il soggetto responsabile della manutenzione assicura che tutte le funzioni di cui al comma 3 siano conformi ai requisiti e ai criteri di valutazione di cui all'allegato III ed effettua esso stesso la funzione di gestione, fatta salva la possibilità di esternalizzare le funzioni di manutenzione di cui alle lettere da b) a d) del medesimo comma, o loro parti, ad altri enti appaltanti, tra cui le officine di manutenzione.

5. Le officine di manutenzione applicano le sezioni pertinenti dell'allegato III, identificate negli atti di esecuzione adottati a norma dell'articolo 14, comma 8, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, che corrispondono a funzioni e attività che dovranno essere certificate.

6. Nel caso di carri merci, e, dopo l'adozione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 14, comma 8, lettera b), della direttiva (UE) 2016/798, nel caso di altri veicoli,



ciascun soggetto responsabile della manutenzione svolge la propria attività a seguito del rilascio di apposito certificato (certificato ECM), valido in tutta l'Unione europea, da parte di un organismo accreditato o riconosciuto o da un'autorità nazionale preposta alla sicurezza, nel rispetto delle seguenti condizioni:

a) i processi di accreditamento e di riconoscimento dei processi di certificazione si basano su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità;

b) il sistema di certificazione fornisce la prova che il soggetto responsabile della manutenzione ha posto in essere il sistema di manutenzione per assicurare la circolazione in condizioni di sicurezza dei veicoli della cui manutenzione è responsabile;

c) la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione è basata su una valutazione della capacità dello stesso di soddisfare i pertinenti requisiti e criteri di valutazione di cui all'allegato III e di applicarli in modo coerente. Esso comprende un sistema di supervisione per garantire l'ininterrotta conformità ai requisiti e ai criteri di valutazione summenzionati dopo il rilascio del certificato ECM;

d) la certificazione delle officine di manutenzione si basa sul rispetto delle pertinenti sezioni dell'allegato III applicate alle corrispondenti funzioni e attività che dovranno essere certificate.

7. Ove il soggetto responsabile della manutenzione sia un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, il rispetto delle condizioni di cui al comma 6 può essere verificato dall'ANSFISA nel corso dei procedimenti di cui agli articoli 9 o 11 e annotato sui certificati rilasciati in base ai medesimi articoli.

8. Le attività connesse con la valutazione del rischio di cui al comma 2, lettere b) e c), e quelle previste dall'articolo 8, comma 3, lettera e), svolte ai sensi del regolamento (UE) n. 402/2013 e successive modifiche, nonché le attività di cui al precedente comma 6, svolte ai sensi del regolamento (UE) n. 445/2011, sono effettuate da organismi di valutazione della conformità accreditati ai sensi del regolamento (CE) n. 765/2008. L'Ente unico nazionale di accreditamento svolge le attività periodiche di verifica del mantenimento dei requisiti da parte di detti organismi.

9. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoscrive con ANSFISA e l'Ente unico nazionale di accreditamento una o più convenzioni per disciplinare i procedimenti amministrativi e le attività di cui al comma 8, garantendo competenza, imparzialità, uniformità ed indipendenza. Con l'obiettivo di disporre di personale competente per garantire l'adeguata esecuzione dei compiti affidatigli, l'Ente unico nazionale di accreditamento utilizza anche le competenze specifiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ANSFISA, facendone richiesta alle rispettive Amministrazioni.

10. Gli oneri derivanti dall'espletamento delle suddette attività sono a carico degli organismi di valutazione della conformità.

## Art. 14.

### *Deroghe al sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione*

1. L'ANSFISA può identificare il soggetto responsabile della manutenzione, mediante misure alternative in deroga a quanto previsto dall'articolo 13 nei seguenti casi:

a) veicoli registrati in un Paese terzo e mantenuti a norma del diritto di tale Paese;

b) veicoli utilizzati su reti o linee il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione europea e per il quale il soddisfacimento dei requisiti di cui all'articolo 13, comma 2, è garantito da accordi internazionali con Paesi terzi;

c) carri merci e carrozze passeggeri in uso condiviso con Paesi terzi il cui scartamento sia differente da quello utilizzato sulla rete ferroviaria principale dell'Unione europea;

d) attrezzature militari e trasporti speciali che necessitano di un'autorizzazione specifica dell'ANSFISA prima della loro messa in servizio. In tal caso sono concesse deroghe per periodi non superiori ai cinque anni.

2. Le misure alternative di cui al comma 1 sono attuate mediante specifiche deroghe concesse dall'ANSFISA o dall'ERA all'atto della registrazione dei veicoli a norma dell'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797, per quanto riguarda l'identificazione del soggetto responsabile della manutenzione, ovvero al momento del rilascio di certificati di sicurezza unici e di autorizzazioni di sicurezza a imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura a norma degli articoli 9 e 11, per quanto riguarda l'identificazione o la certificazione del soggetto responsabile della manutenzione.

3. Le deroghe di cui al comma 2 sono identificate e motivate nella relazione annuale di cui all'articolo 19.

## Capo IV

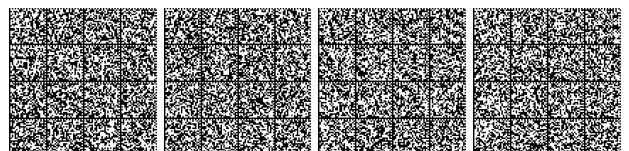
AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE  
E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI  
(ANSFISA)

## Art. 15.

### *Principi che regolano l'attività e il funzionamento dell'ANSFISA*

1. Nei limiti della propria dotazione organica, il funzionamento dell'ANSFISA, per le funzioni in ambito ferroviario è assicurato anche con l'utilizzazione di un numero non superiore a dodici unità di personale proveniente dai ruoli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in regime di comando, in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza necessari per l'espletamento delle funzioni assegnate.

2. L'ANSFISA utilizza anche gli immobili precedentemente in uso da parte di ANSF, con contratti, convenzioni e accordi stipulati ai sensi del decreto legislativo n. 162



del 2007. Al funzionamento dell'ANSFISA si provvede anche nei limiti delle seguenti risorse:

*a)* le entrate proprie, costituite dai proventi derivanti dall'esercizio delle attività dirette di servizio previste dal presente decreto e dagli introiti previsti nel proprio regolamento. Tali entrate sono riscosse direttamente dall'ANSFISA e vengono destinate all'implementazione delle attività e delle dotazioni istituzionali;

*b)* l'incremento dell'1 per cento dei canoni di accesso alla rete ferroviaria, corrisposti dalle imprese ferroviarie ai gestori dell'infrastruttura, dalla data di entrata in vigore del presente decreto. I gestori delle infrastrutture erogano all'ANSFISA l'importo corrispondente al suddetto incremento dei canoni in due rate semestrali, nei mesi di maggio e novembre, sulla base della programmazione annuale dei traffici. Con la prima rata dell'anno successivo viene conguagliato l'importo relativo all'esatto consuntivo dell'anno precedente. Entro il 28 febbraio di ciascun anno, i gestori presentano ad ANSFISA la dichiarazione dei pagamenti previsti per l'anno corrente e per i due anni successivi;

*c)* per le reti per le quali non è previsto un canone di accesso, ANSFISA fissa i criteri in base ai quali gli esercenti corrispondono gli importi alla medesima a copertura degli oneri per i servizi resi. Tali oneri sono determinati in relazione alla natura della rete interessata e rispondono a criteri di trasparenza, equità, pertinenza ed efficienza. Inoltre, nella determinazione degli oneri medesimi, l'ANSFISA consulta gli enti pubblici territoriali competenti e, per gli aspetti di competenza, l'Autorità di regolazione dei trasporti;

*d)* uno stanziamento pari a euro 5.686.476 per l'anno 2019 e euro 7.686.476 a decorrere dall'anno 2020, iscritto su apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### Art. 16.

##### *Compiti in ambito ferroviario dell'ANSFISA*

1. L'ANSFISA, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, è preposta alla sicurezza del sistema ferroviario italiano, ha poteri di regolamentazione tecnica di settore e detta, in conformità con le disposizioni dell'Unione europea e con quelle assunte dall'ERA, i principi e i criteri per la sicurezza del sistema ferroviario, operando con indipendenza di giudizio e di valutazione, nel rispetto della normativa dell'Unione europea e nazionale in materia. L'ANSFISA è indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, soggetto richiedente o appaltante e qualsiasi soggetto che aggiudica appalti pubblici di servizi e promuove il miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario tenendo conto in modo organico dell'integrazione di tutti i sottosistemi coinvolti nella realizzazione e nella gestione della sicurezza ferroviaria.

2. Con specifico riferimento al settore ferroviario, l'ANSFISA, tenuto conto di quanto stabilito dall'articolo 7, comma 3, è incaricata di svolgere i seguenti compiti:

*a)* promuovere il riordino e sovrintendere all'emanazione di norme tecniche e standard anche con riguardo al trasporto di merci e passeggeri, anche su proposta motivata dei soggetti di cui all'articolo 4, nonché vigilare sulla relativa applicazione;

*b)* controllare, promuovere e, se necessario disporre, che i gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie emanino disposizioni e prescrizioni di esercizio, in coerenza con il quadro normativo nazionale di cui alla lettera *a)*;

*c)* stabilire i principi 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 dei sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra, costitutivi del sistema ferroviario, a norma del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

*e)* rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo a norma del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

*f)* coadiuvare l'ERA nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca delle autorizzazioni d'immissione sul mercato del veicolo a norma dell'articolo 21, comma 5, della direttiva (UE) 2016/797 e delle autorizzazioni del tipo di veicoli a norma dell'articolo 24 della medesima direttiva;

*g)* supervisionare che sul territorio nazionale i componenti di interoperabilità siano conformi ai requisiti essenziali fissati nel decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

*h)* assicurare che la numerazione dei veicoli sia stata assegnata a norma del decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

*i)* coadiuvare l'ERA nel rilascio, nel rinnovo, nella modifica e nella revoca dei certificati di sicurezza unici rilasciati a norma dell'articolo 10, comma 5, della direttiva (UE) 2016/798;

*l)* rinnovare, modificare e revocare i certificati di sicurezza unici da essa rilasciati a norma dell'articolo 9, comma 8;

*m)* rinnovare, modificare e revocare le autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma dell'articolo 11;

*n)* garantire la supervisione delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura a norma dell'articolo 17;

*o)* rilasciare, rinnovare, modificare e revocare le licenze di conduzione treni a norma del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247;

*p)* adottare senza ritardo le necessarie decisioni, qualora abbia un valido motivo per ritenere che un soggetto responsabile della manutenzione non soddisfi i requisiti previsti dalla normativa vigente, dandone comunicazione a tutti i soggetti interessati;

*q)* verificare che l'applicazione delle disposizioni e delle prescrizioni tecniche relative al funzionamento e alla manutenzione dei sottosistemi costitutivi del sistema ferroviario avvenga conformemente ai pertinenti requisiti essenziali;



r) rilasciare, su richiesta dell'interessato, l'auto-rizzazione all'utilizzo di un'applicazione generica dopo aver verificato le attività effettuate dall'organismo indipendente ferroviario prescelto dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nell'Unione europea, dall'ente appaltante, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura interessato;

s) verificare che i veicoli siano debitamente immatricolati e che le informazioni in materia di sicurezza contenute nei registri dei veicoli e dell'infrastruttura, istituiti a norma degli articoli 47 e 49 della direttiva (UE) 2016/797, siano complete e aggiornate;

t) tenere e aggiornare il registro nazionale dei veicoli di cui al decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria;

u) compiere attività di studio, ricerca e approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, anche recependo indicazioni emergenti dalle indagini e dalle procedure svolte dall'organismo investigativo nazionale 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 promuovere livelli più elevati di sicurezza delle ferrovie;

v) formulare proposte e osservazioni relative a problemi della sicurezza ferroviaria ad ogni soggetto o autorità competente;

z) impartire, ai gestori delle infrastrutture, alle imprese ferroviarie, e se del caso agli altri soggetti di cui all'articolo 4, direttive e raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine ad accorgimenti e procedure necessarie ovvero utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria;

aa) svolgere i compiti di cui alla legge 9 agosto 2017, n. 128, per le ferrovie turistiche e vigilare sulla sicurezza nel rispetto di quanto da essa stessa stabilito ai sensi degli articoli 6 e 7 della medesima legge e del presente decreto;

bb) svolgere i compiti derivanti dall'articolo 15-ter del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, per le reti funzionalmente isolate e rilasciare i certificati e le autorizzazioni di cui al Capo VI. A tal fine, l'ANSFISA valuta le misure mitigative o compensative proposte dai richiedenti sulla base di una analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del tipo di esercizio. Inoltre, con atti propri da emanare entro il 30 giugno 2019, l'ANSFISA disciplina per tali reti:

1) le modalità per ottenere da parte dei soggetti che operano sull'infrastruttura il necessario certificato di cui al Capo VI per lo svolgimento delle proprie funzioni;

2) le modalità applicative degli articoli 6, 8, 13 e 17, tenendo conto dei soggetti che vi operano, delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei veicoli e del tipo di esercizio;

3) le modalità applicative dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016;

4) tutti gli aspetti legati all'ottenimento dell'auto-rizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali e dei veicoli di cui al Capo VI;

5) le abilitazioni del personale con mansioni di sicurezza;

6) i principi di sicurezza e gli standard tecnici applicabili su tali reti;

7) le modalità di registrazione dei veicoli in un apposito registro informatico;

cc) riconoscere gli Organismi indipendenti ferroviari (OIF) definiti all'articolo 3, lettera rr);

dd) svolgere le attività di cui al decreto legislativo Interoperabilità ferroviaria con riguardo agli organismi di valutazione della conformità;

ee) partecipare alle attività che si svolgono nell'ambito dell'Unione europea e internazionale, nelle materie di competenza, e fornire qualificato supporto tecnico alle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con competenze nei medesimi ambiti;

ff) disciplinare le modalità di circolazione di particolari categorie di veicoli che circolano sull'infrastruttura ricadente nell'ambito di applicazione del presente decreto, compresi i veicoli storici.

3. Per lo svolgimento dei compiti di cui al comma 2, che comunque non possono essere trasferiti o appaltati ad alcun gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria o soggetto appaltante, l'ANSFISA 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'ANSFISA.

4. L'ANSFISA, per l'assolvimento dei propri compiti, può condurre le ispezioni, gli audit e le indagini che dovesse ritenere necessarie e accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, nonché, ove necessario, dei soggetti di cui all'articolo 4. Tale attività può essere svolta congiuntamente al personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'uopo designato, ferme restando le rispettive competenze e responsabilità. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti disciplina, con proprio decreto, le modalità di rilascio al personale dell'ANSFISA e del Ministero medesimo di un documento che garantisce l'accesso incondizionato all'infrastruttura, agli impianti e ai veicoli. Detto documento non costituisce titolo di viaggio ed è utilizzato durante le suddette attività.

5. L'ANSFISA collabora con le istituzioni e le autorità pubbliche, comprese quelle preposte alla regolazione economica del settore.

#### Art. 17.

##### *Supervisione*

1. L'ANSFISA vigila sul rispetto, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, dell'obbligo permanente di usare un sistema di gestione della sicurezza, di cui all'articolo 8. A tal fine e per la supervisione di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798, l'ANSFISA applica i principi enunciati nel pertinente CSM provvedendo affinché le attività di supervisione comprendano, in particolare, la verifica dell'applicazione, da parte delle imprese ferroviarie e dei



gestori dell'infrastruttura, del sistema di gestione della sicurezza, per monitorarne l'efficacia, di singoli elementi o di elementi parziali del sistema di gestione della sicurezza, fra cui le attività operative, i servizi di manutenzione, la fornitura di materiale e il ricorso a imprese appaltatrici, per monitorarne l'efficacia, nonché dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798. Le relative attività di supervisione si applicano anche ai soggetti responsabili della manutenzione, nel caso in cui questi siano anche imprese ferroviarie o gestori infrastruttura.

2. Almeno due mesi prima dell'inizio di qualsiasi nuova attività di trasporto ferroviario, le imprese ferroviarie ne informano l'ANSFISA per consentire a quest'ultima di pianificare le attività di supervisione. Le imprese ferroviarie forniscono inoltre una ripartizione delle categorie di personale e dei tipi di veicoli.

3. Il titolare di un certificato di sicurezza unico informa senza indugio l'ANSFISA in merito ad ogni modifica rilevante rispetto alle informazioni che hanno portato al rilascio del certificato stesso.

4. Il monitoraggio del rispetto delle norme relative all'orario di lavoro, ai tempi di guida e di riposo dei macchinisti è garantito dalle competenti strutture territoriali del Ministero del lavoro e delle politiche sociali che cooperano con l'ANSFISA al fine di consentire a quest'ultima di svolgere il proprio ruolo di supervisione della sicurezza ferroviaria.

5. Se l'ANSFISA constata che il titolare di un certificato di sicurezza unico non soddisfa più le condizioni per la certificazione, chiede all'ERA di limitare o revocare tale certificato. Tutte le competenti autorità nazionali preposte alla sicurezza sono informate immediatamente dall'ERA che, se decide di limitare o revocare il certificato di sicurezza unico, invia la propria motivata decisione. In caso di disaccordo tra l'ERA e l'ANSFISA si applica la procedura di arbitrato di cui all'articolo 9, comma 6. Se da questa risulta che il certificato di sicurezza unico non è né limitato né revocato le misure di sicurezza temporanee di cui al comma 6 sono sospese. Qualora sia stata l'ANSFISA a rilasciare il certificato di sicurezza unico a norma dell'articolo 9, comma 8, essa può limitare o revocare detto certificato motivando la propria decisione e informandone l'ERA. Il soggetto al quale l'ERA o l'ANSFISA abbiano limitato o revocato il certificato, ha il diritto di proporre ricorso a norma dell'articolo 9, comma 9.

6. Se, durante le attività di supervisione, l'ANSFISA individua un rischio grave per la sicurezza può in qualsiasi momento disporre misure di sicurezza temporanee, anche limitando o sospendendo immediatamente le relative operazioni. Se il certificato di sicurezza unico è stato rilasciato dall'ERA, l'ANSFISA la informa immediatamente e fornisce le prove a sostegno della sua decisione. Se l'ERA riscontra che il titolare di un certificato non soddisfa più le condizioni di certificazione limita o revoca immediatamente tale certificato. Se l'ERA riscontra che le misure applicate dall'ANSFISA sono sproporzionate può chiederle di revocare o di adattare tali misure. L'ERA e l'ANSFISA cooperano al fine di raggiungere una valutazione mutuamente accettabile e se necessario coinvolgono anche l'impresa ferroviaria nel processo. Qualora quest'ultima procedura fallisca le misure temporanee po-

ste in essere dall'ANSFISA restano in vigore. La decisione dell'ANSFISA concernente le misure di sicurezza temporanee è soggetta a sindacato giurisdizionale ai sensi dell'articolo 18, comma 4. Se la durata di una misura di sicurezza temporanea è superiore a tre mesi, l'ANSFISA chiede all'ERA di limitare o revocare il certificato di sicurezza unico e si applica la procedura di cui al comma 5.

7. L'ANSFISA sottopone a supervisione i sottosistemi infrastruttura, energia e controllo-comando e segnalamento a terra, e ne controlla la conformità con i requisiti essenziali. Se ritiene che il gestore dell'infrastruttura titolare dell'autorizzazione di sicurezza non soddisfi più le pertinenti condizioni, l'ANSFISA limita o revoca l'autorizzazione motivando la propria decisione. In caso di infrastrutture transfrontaliere, l'ANSFISA realizza le proprie attività di supervisione in cooperazione con le altre autorità nazionali preposte alla sicurezza competenti.

8. Nel sottoporre a supervisione l'efficacia dei sistemi di gestione della sicurezza dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, l'ANSFISA può tener conto delle prestazioni in termini di sicurezza dei soggetti di cui all'articolo 4, comma 4, del presente decreto e, se del caso, dei centri di formazione di cui al decreto legislativo n. 247 del 2010, nella misura in cui le loro attività abbiano un impatto sulla sicurezza ferroviaria. Il presente comma si applica fatta salva la responsabilità delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 4, comma 3, del presente decreto.

9. Nel caso in cui un'impresa ferroviaria eserciti la sua attività in più Stati membri, l'ANSFISA coopera con le autorità nazionali preposte alla sicurezza coinvolte per coordinare le proprie attività di supervisione, al fine di garantire la condivisione di informazioni essenziali sull'impresa ferroviaria in questione, in particolare per quanto riguarda i rischi noti e le prestazioni della stessa in materia di sicurezza. L'ANSFISA comunica tali informazioni anche alle altre autorità nazionali preposte alla sicurezza e all'ERA se constata che l'impresa ferroviaria non adotta le necessarie misure di controllo del rischio. Tale cooperazione garantisce che l'attività di supervisione abbia una copertura sufficiente e che siano evitate duplicazioni delle ispezioni e degli audit. Le autorità nazionali preposte alla sicurezza coinvolte possono elaborare insieme un piano di supervisione congiunto al fine di assicurare che gli audit e le altre ispezioni siano effettuati regolarmente, tenendo conto del tipo e della portata delle attività di trasporto in ciascuno degli Stati membri interessati.

10. L'ANSFISA può inviare notifiche al fine di richiamare i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, in caso di non conformità agli obblighi di cui al comma 1.

11. L'ANSFISA utilizza le informazioni raccolte dall'ERA durante la propria valutazione del fascicolo di cui all'articolo 10, comma 5, lettera a), della direttiva (UE) 2016/798, ai fini della supervisione di un'impresa ferroviaria dopo il rilascio del certificato di sicurezza unico, nonché quelle raccolte durante la procedura di autorizzazione di sicurezza a norma dell'articolo 11, ai fini della supervisione del gestore dell'infrastruttura.

12. Ai fini del rinnovo dei certificati unici di sicurezza rilasciati a norma dell'articolo 9, comma 8, e delle auto-



rizzazioni di sicurezza, l'ANSFISA utilizza le informazioni raccolte durante le attività di supervisione.

13. L'ANSFISA collabora con l'ERA al fine di adottare le disposizioni necessarie per coordinare e garantire lo scambio di tutte le informazioni di cui ai commi 10, 11 e 12.

#### Art. 18.

##### *Principi che regolano le decisioni*

1. L'ANSFISA svolge i propri compiti in modo non discriminatorio e trasparente, acquisendo il parere delle parti interessate e motivando le proprie decisioni.

2. L'ANSFISA risponde entro trenta giorni a tutte le richieste dei soggetti del sistema ferroviario, comunica le proprie richieste senza indugio ai medesimi soggetti e adotta tutte le proprie decisioni nei quattro mesi successivi alla trasmissione da parte del richiedente di tutte le informazioni pertinenti.

3. L'ANSFISA consulta tutti i soggetti e le parti interessate, compresi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti, i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale.

4. Le decisioni dell'ANSFISA sono soggette a sindacato giurisdizionale di fronte all'autorità giudiziaria competente.

5. L'ANSFISA avvia e promuove attività di cooperazione con le omologhe autorità nazionali preposte alla sicurezza, in particolare nell'ambito della rete istituita dall'ERA, al fine di armonizzare i loro criteri decisionali in tutta l'Unione europea.

#### Art. 19.

##### *Relazione annuale*

1. L'ANSFISA pubblica annualmente una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente sulle reti interconnesse del sistema ferroviario italiano e la trasmette, entro il 30 settembre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e all'ERA.

2. La relazione di cui al comma 1 rende conto dei seguenti aspetti:

a) evoluzione della sicurezza ferroviaria, compresa una sintesi a livello nazionale dei CSI, a norma dell'articolo 5, comma 1;

b) modifiche sostanziali intervenute nella legislazione e nella regolamentazione nazionale in materia di sicurezza ferroviaria, rappresentando, nel rispetto delle norme sulla produzione delle fonti, l'eventuale esigenza di apportare modifiche legislative e regolamentari nel settore di competenza, ulteriori rispetto all'ambito di cui all'articolo 7 commi 1 e 2;

c) evoluzione della certificazione di sicurezza e dell'autorizzazione di sicurezza;

d) risultati ed esperienza acquisita in relazione alla supervisione dell'attività dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, compresi il numero e l'esito delle ispezioni e degli audit;

e) deroghe decise a norma dell'articolo 14;

f) esperienza acquisita dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura nell'applicare i pertinenti CSM.

3. Con riferimento alle reti isolate dal punto di vista funzionale di cui all'articolo 2, comma 4, l'ANSFISA pubblica annualmente una relazione sulle attività svolte nell'anno precedente, e la trasmette, entro il 30 settembre, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale relazione contiene quantomeno informazioni circa l'evoluzione della sicurezza ferroviaria, delle certificazioni e delle autorizzazioni di cui al Capo VI, nonché i risultati e l'esperienza acquisita in relazione alla supervisione dell'attività dei soggetti che operano su tali reti, compresi il numero e l'esito delle ispezioni e degli audit.

4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 30 novembre di ogni anno, trasmette al Presidente del Consiglio dei ministri e al Parlamento la relazione sull'attività svolta dall'ANSFISA, relativamente all'anno precedente.

#### Capo V

##### INDAGINI SUGLI INCIDENTI E SUGLI INCONVENIENTI

#### Art. 20.

##### *Organismo investigativo nazionale*

1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti opera l'Organismo investigativo nazionale, di seguito «Organismo investigativo», costituito dalla Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime prevista dal vigente regolamento di organizzazione dello stesso Ministero. Al fine di garantirne la piena autonomia funzionale, l'Organismo investigativo è posto alle dirette dipendenze del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e non rientra tra gli uffici di diretta collaborazione.

2. L'Organismo investigativo assolve ai propri compiti in piena autonomia funzionale, organizzativa e contabile, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. L'Organismo investigativo, al quale è preposto quale responsabile il dirigente di livello generale della Direzione generale di cui al comma 1, si articola in un numero massimo di tre uffici di livello dirigenziale non generale. L'Organismo investigativo è indipendente dall'ANSFISA, da qualsiasi gestore dell'infrastruttura, impresa ferroviaria, organismo preposto alla determinazione dei diritti, organismo preposto alla ripartizione delle capacità e organismo di valutazione della conformità, da qualsiasi ente di regolamentazione delle ferrovie, nonché da qualsiasi altro soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con i compiti assegnati all'Organismo investigativo. Gli investigatori incaricati sono dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed esperti esterni designati dall'Organismo investigativo e godono delle garanzie di indipendenza necessarie, disciplinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

3. L'ANSFISA, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie hanno l'obbligo di segnalare immediatamente all'Organismo investigativo, tutti gli incidenti e inconvenienti che si verificano nel sistema ferroviario e



di fornire tutte le informazioni disponibili. Ove ne ricorrano i presupposti, le segnalazioni sono aggiornate non appena diventino disponibili le informazioni mancanti. Nelle ventiquattro ore successive essi provvedono inoltre a dar seguito alla segnalazione con un sommario rapporto descrittivo dell'incidente o dell'inconveniente. Sulla base delle segnalazioni ricevute relative a un incidente o a un inconveniente, l'Organismo investigativo valuta se avviare l'indagine entro due mesi dal ricevimento della segnalazione, nominando gli investigatori preposti all'indagine medesima.

4. Oltre ai compiti assegnatigli dal presente decreto, l'Organismo investigativo può indagare su incidenti e inconvenienti ferroviari diversi da quelli indicati nell'articolo 21 oppure su eventi sui sistemi di trasporto ad impianti fissi diversi dagli incidenti e inconvenienti ferroviari.

5. Ai sensi dell'articolo 15-ter, comma 4, lettera a) del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, l'Organismo investigativo provvede ad effettuare le investigazioni anche sugli incidenti occorsi sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario e adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché sugli incidenti che si verificano sui sistemi di trasporto ad impianti fissi, applicando i criteri e le procedure di investigazione definiti al presente Capo.

6. Ferme restando le specifiche competenze del Nucleo investigativo antincendi del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, l'Organismo investigativo può avvalersi anche dei corpi tecnici dello Stato e di altre organizzazioni specializzate, sulla base di apposite convenzioni. Inoltre, se necessario e purché non ne sia compromessa l'indipendenza, può richiedere l'assistenza degli organismi investigativi di altri Stati membri o dell'ERA, per consulenze o ispezioni tecniche, analisi o valutazioni.

7. L'Organismo investigativo istituisce, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, un elenco di esperti in materia di tecnica e normativa ferroviaria indipendenti dai gestori dell'infrastruttura, dalle imprese ferroviarie e dall'ANSFISA, anche esterni all'Amministrazione, che, in caso di incidenti, incidenti gravi e inconvenienti, possano essere individuati per svolgere il ruolo di investigatori incaricati. Gli esperti esterni possono provenire dall'Università, dal Genio ferroviario o avere maturato esperienze specifiche quali dipendenti non più in servizio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di imprese ferroviarie, gestori delle infrastrutture, aziende costruttrici, soggetti responsabili della manutenzione od organismi di valutazione della conformità. Al fine di poter garantire l'accesso alle migliori e più alte specializzazioni, l'incarico di investigatore è compatibile col regime di tempo pieno eventualmente svolto dagli esperti nella loro attività principale. L'incarico di investigatore è conferito agli esperti esterni previa verifica dei requisiti previsti dall'articolo 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni e dal decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39 per quanto attiene l'assenza di conflitto di interesse, l'inconferibilità e l'incompatibilità connessi all'incarico assegnato.

8. L'Organismo investigativo procede con gli organismi analoghi degli altri Stati membri ad un attivo scambio

di opinioni e di esperienze al fine di sviluppare metodi investigativi comuni, elaborare principi comuni di sorveglianza sull'attuazione delle raccomandazioni in materia di sicurezza e di adeguamento al progresso tecnico e scientifico. L'Organismo investigativo partecipa alle attività degli organismi di coordinamento europei e, nei limiti degli ordinari stanziamenti di bilancio, a seminari tecnici e conferenze di settore nazionali e internazionali. Con il sostegno dell'ERA, collabora inoltre, alla definizione del programma di valutazione di cui all'articolo 38, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/796, e vi partecipa in modo da monitorarne l'efficacia e l'indipendenza. L'Organismo investigativo pubblica sulla propria pagina del sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il programma comune di valutazione ed i relativi criteri di revisione e una relazione annuale sul programma, in cui siano messi in evidenza i punti di forza individuati e le proposte di miglioramento. Le relazioni sulla valutazione *inter pares* sono fornite a tutti gli organismi investigativi e all'ERA, secondo le modalità definite nel programma stesso. Tali relazioni sono pubblicate su base volontaria.

#### Art. 21.

##### *Obbligo di indagine*

1. L'Organismo investigativo, a seguito di incidenti gravi, svolge indagini con l'obiettivo di migliorare la sicurezza ferroviaria e la prevenzione di incidenti nel sistema ferroviario italiano.

2. Oltre che sugli incidenti gravi, l'Organismo investigativo può indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in simili circostanze, avrebbero potuto determinare incidenti gravi, tra cui in particolare guasti tecnici ai sottosistemi di natura strutturale o ai componenti di interoperabilità del sistema ferroviario italiano. L'Organismo investigativo decide se indagare in merito ad un siffatto incidente o inconveniente tenendo conto dei seguenti elementi:

- a) gravità dell'incidente o inconveniente;
- b) riconducibilità ad una serie di altri incidenti o inconvenienti pertinenti al sistema nel suo complesso;
- c) impatto dell'evento sulla sicurezza ferroviaria;
- d) richieste dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, dell'ANSFISA o delle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. La portata delle indagini e le procedure da seguire sono stabilite dall'Organismo investigativo, tenendo conto degli articoli 22 e 23 ed in funzione delle conclusioni che esso intende trarre dall'incidente o dall'inconveniente ai fini del miglioramento della sicurezza.

4. L'indagine non è sostitutiva di quelle che potrebbero essere svolte in merito dall'Autorità giudiziaria e non mira in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.

#### Art. 22.

##### *Disciplina del procedimento dell'indagine*

1. Gli investigatori incaricati di un'indagine svolgono il proprio compito nel modo più efficiente e nel più breve tempo possibile e agiscono, nei limiti del proprio manda-





to, in qualità di pubblici ufficiali, conducendo l'indagine in modo indipendente rispetto ad ogni eventuale inchiesta relativa a procedimenti penali pendenti sui medesimi fatti. L'attività degli investigatori è svolta in collaborazione con quella della polizia giudiziaria per acquisire la notizia di reato e assicurare le fonti di prova, secondo quanto stabilito dal codice di procedura penale. Ferme restando le disposizioni di cui al comma 2, ai soli fini dell'indagine, gli investigatori possono accedere a tutta la documentazione pertinente, ai locali, agli impianti e alle attrezzature dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, nonché, ove necessario, dei soggetti di cui all'articolo 4. Con successivo atto dell'Organismo investigativo è disciplinato il rilascio agli investigatori incaricati di un documento che garantisce ad essi l'accesso all'infrastruttura, agli impianti e ai veicoli, specificandone le modalità.

2. Nei casi in cui l'Autorità giudiziaria avvia un procedimento a seguito di un evento nel quale si ravvisino ipotesi di reato, la stessa Autorità autorizza gli investigatori incaricati a svolgere i compiti di cui al presente comma, assicurando la piena collaborazione tra gli investigatori incaricati dall'Organismo e le Autorità responsabili delle inchieste giudiziarie. Gli investigatori possono, previa espressa autorizzazione dell'Autorità giudiziaria procedente, accedere tempestivamente alle informazioni e alle prove pertinenti per l'indagine nelle modalità e nei limiti indicati dalla stessa Autorità giudiziaria. In particolare, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente, è consentito agli investigatori autorizzati di:

a) accedere immediatamente 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 senza limitazioni, 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) sentire il personale ferroviario coinvolto nell'incidente o nell'inconveniente e altri testimoni, garantendo la riservatezza dell'identità;

g) accedere a qualsiasi informazione o registrazione pertinente in possesso del gestore dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie e dei soggetti responsabili della manutenzione interessati, nonché dell'ANSFISA.

3. Ove l'Autorità giudiziaria abbia sequestrato eventuali prove, gli investigatori incaricati possono accedere a tali prove e possono utilizzarle nel rispetto degli obblighi di riservatezza previsti dal diritto nazionale e dell'Unione europea. A tal fine, l'autorizzazione di cui al comma 2 è rilasciata dal pubblico ministero nel corso delle indagini preliminari e dal giudice procedente, al termine del-

le stesse indagini. L'esercizio delle attività e dei poteri degli investigatori incaricati non ostacola l'indagine giudiziaria. Se l'esame o l'analisi di alcuni elementi di prova materiale rischia di modificare, alterare o distruggere tali elementi probatori, per essi è richiesto il preventivo accordo tra l'Autorità giudiziaria competente e gli investigatori incaricati. A tale fine, specifici accordi possono essere conclusi tra l'Organismo investigativo e l'Autorità giudiziaria per disciplinare gli aspetti riguardanti l'utilizzo e lo scambio di informazioni nonché le attività di cui al comma 2, nel rispetto della reciproca indipendenza.

4. Allorché l'indagine interessa veicoli autorizzati dall'ERA o imprese ferroviarie certificate dalla stessa, l'Organismo investigativo può richiedere all'ERA tutte le informazioni, le spiegazioni e le registrazioni che ritiene opportune.

## Art. 23.

### *Procedura investigativa*

1. L'Organismo investigativo compie indagini sugli incidenti e inconvenienti avvenuti nel territorio nazionale sui sistemi e sulle reti che rientrano nelle proprie competenze. Qualora non sia possibile stabilire in quale Stato membro si sia verificato l'incidente o l'inconveniente oppure qualora si sia verificato in un impianto o nei pressi di un impianto situato al confine fra due Stati membri, gli Organismi investigativi nazionali competenti decidono di comune accordo quale di essi svolgerà l'indagine oppure decidono di indagare in collaborazione tra loro. Se l'indagine non è condotta dall'Organismo nazionale, esso è comunque autorizzato a partecipare all'indagine stessa e ad avere accesso ai relativi risultati.

2. Gli Organismi investigativi di altri Stati membri sono, ove opportuno, invitati a partecipare ad un'indagine quando sia implicata nell'incidente o nell'inconveniente un'impresa ferroviaria che è stabilita e ha ottenuto una licenza di esercizio in uno di questi Stati membri, oppure, sia implicato nell'incidente o nell'inconveniente un veicolo registrato o mantenuto in uno di questi Stati membri. In tali casi, gli organismi investigativi degli altri Stati membri possono, se richiesto, assistere alla raccolta delle prove da parte dell'Organismo investigativo. Fermo restando il pieno rispetto della vigente normativa nazionale, agli organismi investigativi di Stati membri invitati è dato accesso per il tramite dell'Organismo investigativo nazionale, alle informazioni e alle prove necessarie che consentono loro di partecipare effettivamente all'indagine.

3. 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, pone in essere i mezzi e le risorse operative e tecniche necessarie per lo svolgimento dell'indagine, a cura e spese dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura interessati.

4. L'indagine è condotta nella massima trasparenza possibile, consentendo a tutte le parti coinvolte di esprimersi e di avere accesso ai risultati. In particolare, il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie coinvolti, l'ANSFISA, l'ERA, le vittime e i loro parenti, i proprie-



tari di beni danneggiati, i soggetti responsabili della manutenzione, i fabbricanti, i servizi di soccorso intervenuti e i rappresentanti del personale e degli utenti, forniscono all'Organismo investigativo le informazioni tecniche pertinenti per migliorare la qualità della relazione d'indagine. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 21, comma 4, l'Organismo investigativo tiene conto delle esigenze delle vittime e dei loro parenti e li tiene informati dell'indagine, dei relativi progressi e dei progetti di relazione. I soggetti coinvolti sopraindicati possono, per quanto fattibile, presentare per iscritto osservazioni e pareri sull'indagine.

5. L'Organismo investigativo conclude le proprie verifiche sul luogo dell'incidente il più rapidamente possibile, in modo da consentire al gestore dell'infrastruttura di ripristinarla al più presto ai servizi di trasporto ferroviario.

#### Art. 24.

##### *Relazioni dell'Organismo investigativo*

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 nonché alla pertinenza dei risultati dell'indagine. La relazione precisa la finalità dell'indagine a norma dell'articolo 21, comma 1, e contiene eventuali raccomandazioni in materia di sicurezza.

2. L'Organismo investigativo pubblica la relazione finale, almeno sul proprio sito istituzionale, nel più breve tempo possibile e comunque entro dodici mesi dalla data dell'evento. Se la relazione finale non può essere conclusa entro dodici mesi, l'Organismo investigativo pubblica una dichiarazione intermedia, specificando i progressi dell'indagine e le eventuali questioni di sicurezza emerse, con cadenza almeno annuale rispetto alla data dell'incidente. La relazione e le raccomandazioni in materia di sicurezza sono trasmesse ai soggetti di cui all'articolo 23, comma 4, nonché agli organismi e ai soggetti degli altri Stati membri eventualmente interessati. La relazione d'indagine è redatta conformemente al modello armonizzato stabilito dagli atti di esecuzione di cui al paragrafo 24, comma 2, della direttiva (UE) 2016/798.

3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'Organismo investigativo pubblica una relazione annuale che riferisce sulle indagini svolte nel corso dell'anno precedente, sulle raccomandazioni formulate in materia di sicurezza e sulle relative azioni intraprese.

#### Art. 25.

##### *Informazioni da trasmettere all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ERA*

1. Entro sette giorni dall'apertura di un'indagine, l'Organismo investigativo ne informa l'ERA. 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'ERA una copia della relazione finale di cui all'articolo 24, comma 2, e della relazione annuale di cui all'articolo 24, comma 3.

#### Art. 26.

##### *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, nell'ambito dei procedimenti dell'Autorità giudiziaria.

2. Le raccomandazioni sono indirizzate all'ANSFISA e, se il loro carattere lo richiede, all'ERA, ad altri soggetti interessati o autorità dello Stato o di altri Stati membri. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le autorità nazionali interessate e l'ANSFISA adottano, nell'ambito delle rispettive competenze, le misure necessarie per garantire che tutti i soggetti interessati tengano debitamente conto di dette raccomandazioni e che, ove opportuno, esse siano recepite con misure concrete da parte dei rispettivi destinatari.

3. L'ANSFISA, i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie e altre autorità o soggetti interessati oppure, se del caso, altri Stati membri destinatari delle raccomandazioni, comunicano all'Organismo investigativo, entro dodici mesi dalla ricezione delle raccomandazioni, le misure correttive adottate o da adottare a seguito di una data raccomandazione, nonché il relativo stato di aggiornamento, tramite apposita relazione da inviarsi almeno ogni dodici mesi, fino all'implementazione completa di dette misure correttive.

#### Art. 27.

##### *Sistema di segnalazione volontaria*

1. La segnalazione volontaria consiste in una comunicazione fatta direttamente all'Organismo investigativo di un evento che potrebbe non essere stato segnalato ai sensi dell'articolo 20, comma 2, dei «quasi incidenti» e di altre informazioni in materia di sicurezza che il soggetto che effettua la segnalazione ritiene rappresentino o possano rappresentare una situazione di rischio o danno potenziale.

2. L'Organismo investigativo può istituire e mantenere un sistema per la raccolta e l'elaborazione delle segnalazioni volontarie di cui al comma 1, anche sulla base delle linee guida dell'ERA in materia. A tal fine, l'Organismo investigativo utilizza, laddove possibile, i sistemi informatici già in essere, apportando le necessarie modifiche e integrazioni. Tale sistema ha come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti e non mira alla determinazione di colpe e responsabilità. In particolare, esso è finalizzato a promuovere una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproci in cui il personale dei gestori dell'infrastruttura, delle imprese ferroviarie, degli ECM e di tutti gli altri soggetti che hanno un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario sia incoraggiato a contribuire allo sviluppo e al miglioramento della sicurezza, garantendo l'anonimato della fonte e promuovendo la fiducia delle persone nel sistema di segnalazione. Le informazioni raccolte sono



fornite in forma aggregata alle Autorità ed Amministrazioni dello Stato che ne facciano richiesta, nel rispetto della normativa sulla protezione dei dati personali.

3. Con provvedimenti da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto, l'Organismo investigativo disciplina le modalità di comunicazione delle segnalazioni volontarie, le procedure messe in atto per la protezione dei dati personali e per assicurare la tutela della fonte di informazione, le procedure per il trattamento e l'analisi delle segnalazioni volontarie e le modalità di inserimento nella banca dati.

### Capo VI

#### RETI FUNZIONALMENTE ISOLATE

#### Art. 28.

##### *Certificato di idoneità all'esercizio*

1. Per poter svolgere le proprie attività sulle reti di cui all'articolo 2, comma 4, ogni soggetto che opera su di esse, deve ottenere un certificato di idoneità all'esercizio da parte dell'ANSFISA. Tale certificato prova che il soggetto richiedente ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista, corrispondente alla singola infrastruttura, o di gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto. Il suddetto certificato è unico nel caso dell'esercente.

2. La richiesta di certificato di idoneità e la relativa documentazione allegata sono redatte in lingua italiana.

3. Agli eventuali oneri per l'adeguamento infrastrutturale connesso al rilascio del certificato di cui al comma 1, o conseguenti alle prescrizioni in esso contenuto, si provvede con le risorse iscritte nel bilancio dello Stato a legislazione vigente, che potranno essere integrate in sede di riparto del Fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, nell'ambito della quota attribuita al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### Art. 29.

##### *Autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi strutturali e di veicoli*

1. Per poter aprire al pubblico esercizio linee ferroviarie nuove, rinnovate o ristrutturate, o parti di esse, ogni soggetto che gestisce l'infrastruttura, deve ottenere da parte dell'ANSFISA un'autorizzazione di messa in servizio dei sottosistemi strutturali che lo compongono.

2. Per poter circolare su tali reti, un veicolo ottiene un'autorizzazione di messa in servizio da parte dell'ANSFISA.

3. Le richieste di autorizzazione di cui ai commi 1 e 2, nonché la relativa documentazione allegata, sono redatte in lingua italiana.

### Capo VII

#### DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

#### Art. 30.

##### *Sanzioni*

1. Alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura e agli altri soggetti del sistema ferroviario di cui all'articolo 4, comma 4, che violano le direttive e le raccomandazioni adottate dall'ANSFISA a norma dell'articolo 16, comma 2, lettera z), in materia di gestione della circolazione ferroviaria, di funzionamento e manutenzione degli elementi del sistema ferroviario, di requisiti e qualificazione del personale impiegato in attività inerenti la sicurezza della circolazione ferroviaria, di certificati e autorizzazioni di sicurezza, rilasciati a norma del presente decreto, si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 10.000 a euro 100.000.

2. Le inosservanze da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori dell'infrastruttura e degli altri soggetti del sistema ferroviario di cui all'articolo 4, comma 4, delle disposizioni adottate dall'ANSFISA in materia di adeguamento dei sistemi di sicurezza ferroviaria, sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 200.000 per il mancato adeguamento alle misure di sicurezza indicate nelle disposizioni emanate dall'ANSFISA entro il termine prescritto. Per ogni giorno di ritardo, successivo al primo, nell'adeguamento alle misure di sicurezza, si applica un'ulteriore sanzione amministrativa pecuniaria pari al 10 per cento della sanzione da applicare.

3. Ai gestori delle infrastrutture e alle imprese ferroviarie o agli altri organismi qualificati di cui all'articolo 4, comma 4, che violano gli obblighi di fornire all'ANSFISA la necessaria assistenza tecnica, le informazioni o la documentazione richiesti si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 50.000.

4. Per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie da parte dell'ANSFISA si osservano, in quanto compatibili con quanto previsto dal presente articolo, le disposizioni contenute nel Capo I, Sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689.

5. I proventi derivanti dalle sanzioni sono versati all'entrata del bilancio dello Stato.

#### Art. 31.

##### *Disposizioni transitorie e finali*

1. Fino alla data di applicazione degli atti di esecuzione di cui all'articolo 24, comma 2, della direttiva (UE) 2016/798, l'Organismo investigativo utilizza per la relazione d'indagine il modello di cui all'allegato V del decreto legislativo n. 162/2007.

2. Fino al 16 giugno 2019, l'ANSFISA rilascia i certificati di sicurezza e le autorizzazioni di sicurezza ai sensi del decreto legislativo n. 162/2007. Tali certificati e autorizzazioni sono validi fino alla data di scadenza.

3. Per garantire la continuità del servizio ferroviario dopo l'entrata in vigore del presente decreto sulle reti di



cui all'articolo 2, comma 4, resta fermo il quadro regolatorio vigente fino all'adozione delle nuove disposizioni adottate dall'ANSFISA e i soggetti interessati sono autorizzati a proseguire la propria attività in virtù dei provvedimenti rilasciati dalle Autorità ed Amministrazioni competenti prima della data di cui al comma 4, fino al rilascio dei certificati e delle autorizzazioni ai sensi del Capo VI. Detti soggetti presentano all'ANSFISA, entro novanta giorni dalla data di cui al comma 4, istanza per il rilascio dei certificati e delle autorizzazioni ai sensi del Capo VI, secondo le modalità definite dall'Agenzia stessa. Alla data di entrata in vigore del presente decreto le competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informano ANSFISA dei procedimenti amministrativi in corso, ai fini del passaggio al nuovo regime.

4. Le competenze in materia di sicurezza ferroviaria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulle reti di cui al comma 3 e sui soggetti che operano su di esse, che siano in contrasto o in sovrapposizione con le competenze attribuite all'ANSFISA cessano a far data dal 1° luglio 2019.

5. Gli organismi di valutazione della conformità riconosciuti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del regolamento (UE) n. 445/2011 e quelli riconosciuti dall'ANSF o dall'ANSFISA ai sensi del regolamento (UE) n. 402/2013 prima della data di entrata in vigore del presente decreto, transitano al regime dell'accreditamento ai sensi dell'articolo 13, comma 8, entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Tali organismi continuano ad operare in virtù dei riconoscimenti rilasciati e alle condizioni per le quali sono stati rilasciati i relativi riconoscimenti, fino alla data di conclusione del suddetto processo di accreditamento e relativa comunicazione ai pertinenti organi dell'Unione europea da parte di ANSFISA. Le attività di verifica necessarie al passaggio all'accreditamento per i suddetti organismi sono svolte dall'Ente unico nazionale di accreditamento. I relativi oneri sono a carico degli organismi nel rispetto del principio di economicità. Le convenzioni di cui all'articolo 13, comma 9, disciplinano anche le modalità operative per gestire le attività di cui al primo paragrafo.

6. Ai sensi dell'articolo 12, comma 19, quarto periodo, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con legge 16 novembre 2018, n. 130, nelle more della piena operatività di ANSFISA, le funzioni e le competenze ad essa attribuite ai sensi del presente decreto sono svolte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) già istituita ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

7. Laddove necessario, alle modifiche e all'aggiornamento degli allegati tecnici al presente decreto si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

8. Il comma 3 dell'articolo 12, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, è sostituito dal seguente: «3. Con riferimento al settore ferroviario, l'Agenzia svolge i compiti e le funzioni, anche di regolamentazione tecnica, per essa previsti dai decreti legislativi recanti attuazione della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 sulla si-

curezza delle ferrovie e della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ed ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale, secondo quanto previsto dai medesimi decreti. Per le infrastrutture transfrontaliere specializzate, i compiti di autorità nazionale preposta alla sicurezza di cui al Capo IV della direttiva (UE) 2016/798 sono affidati, a seguito di apposite convenzioni, all'Agenzia o all'Autorità per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo».

#### Art. 32.

##### *Abrogazione*

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati:

a) l'articolo 18 della legge 7 luglio 2016, n. 122 recante «Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - legge europea 2015-2016»;

b) il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di recepimento delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE;

c) il decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, di recepimento della direttiva 2008/110/CE;

d) il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 giugno 2015, di recepimento della direttiva 2014/88/UE pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 170 del 24 luglio 2015;

e) il decreto 21 dicembre 2012 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di attuazione dell'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, per l'adozione di un sistema provvisorio per la certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri ferroviari adibiti al trasporto di merci - pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 60 del 12 marzo 2013;

f) le parole: «o ad apposito organismo binazionale», all'art. 12, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito con legge 16 novembre 2018, n. 130.

2. Continuano ad applicarsi le norme tecniche adottate in attuazione dei decreti di cui al comma 1 e restano efficaci, fino alla loro scadenza, tutti i negozi giuridici attivi e passivi posti in essere sia dall'ANSF sia dall'ANSFISA prima della data di entrata in vigore del presente decreto.

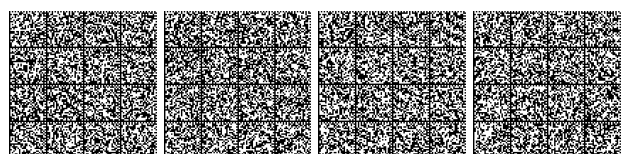
3. L'ANSFISA adotta tutte le misure necessarie al fine di modificare i decreti e le linee guida da essa emanate o già emanate dall'ANSF in contrasto con le disposizioni di cui al presente decreto.

#### Art. 33.

##### *Clausola di invarianza finanziaria*

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

2. Le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.



## Art. 34.

*Entrata in vigore*

1. Il presente decreto entra in vigore il 16 giugno 2019.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 maggio 2019

## MATTARELLA

CONTE, *Presidente del Consiglio dei ministri*

TONINELLI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

MOAVERO MILANESI, *Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*

BONAFEDE, *Ministro della giustizia*

TRIA, *Ministro dell'economia e delle finanze*

BONGIORNO, *Ministro per la pubblica amministrazione*

DI MAIO, *Ministro dello sviluppo economico*

Visto, il Guardasigilli: BONAFEDE

## ALLEGATO I

INDICATORI COMUNI DI SICUREZZA  
(COMMON SAFETY INDICATOR - CSI)

Gli indicatori comuni di sicurezza (Common safety indicators - CSI) devono essere comunicati ogni anno dall'ANSFISA.

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

Le definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti sono riportate in Appendice al presente allegato.

## 1. Indicatori relativi a incidenti.

1.1. Numero totale e relativo (per treni-chilometro) di incidenti gravi e suddivisione in base alle seguenti tipologie:

collisione di treno con veicolo ferroviario,

collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari,

deragliamento di treno,

incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello, e un'ulteriore ripartizione per i cinque tipi di passaggio a livello di cui al punto 6.2,

incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi,

incendio a bordo del materiale rotabile,

altro.

Ogni incidente significativo viene comunicato con riferimento al tipo di incidente primario anche nel caso in cui le conseguenze dell'incidente secondario siano più gravi (ad esempio, un deragliamento seguito da un incendio).

1.2. Numero totale e relativo (per treno-chilometro) di persone gravemente ferite e decedute per tipologia di incidente, suddiviso in base alle seguenti categorie:

passaggero (anche in relazione al numero totale di passeggeri-chilometri e di passeggeri per treno-chilometro),

dipendente o impresa appaltatrice,

utilizzatore del passaggio a livello,

persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria,

altra persona sul marciapiede,

altra persona che non si trova sul marciapiede.

## 2. Indicatori relativi alle merci pericolose.

Numero totale e relativo (per treno-chilometro) di incidenti che coinvolgono il trasporto di merci pericolose per ferrovia, suddiviso in base alle seguenti categorie:

incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario che trasporta merci pericolose, come definito in Appendice al presente allegato,

numero di detti incidenti nei quali vengono rilasciate merci pericolose.

## 3. Indicatori relativi ai suicidi.

Numero totale e relativo (per treno-chilometro) di suicidi e tentati suicidi.

## 4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti.

Numero totale e relativo (per treno-chilometro) di precursori di incidenti e suddivisione in base alle seguenti tipologie di precursore:

rotaia rotta,

deformazione del binario e altro disallineamento del binario,

guasto all'apparato di segnalamento laterale,

superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto,

superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto,

ruota rotta su materiale rotabile in servizio,

assile rotto su materiale rotabile in servizio.

Devono essere comunicati tutti i precursori, sia quelli che hanno dato luogo a incidenti, sia quelli senza conseguenze.



(Un precursore che ha causato un incidente significativo è segnalato anche tra gli indicatori relativi ai precursori; un precursore che non ha causato un incidente significativo è segnalato solo tra gli indicatori relativi ai precursori).

5. Indicatori per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti.

Costo totale e relativo (per treno-chilometro) in euro:

numero di decessi e lesioni gravi moltiplicato per il Valore della prevenzione di vittime (VPC, Value of Preventing a Casualty),

costo dei danni all'ambiente,

costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura,

costo dei ritardi conseguenti agli incidenti.

L'ANSFISA comunica l'impatto economico degli incidenti significativi.

Il VPC è il valore attribuito dalla società alla prevenzione degli incidenti mortali e, in quanto tale, non costituisce un riferimento per il risarcimento delle parti coinvolte in incidenti.

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

6.1. Percentuale di binari dotati di sistemi di protezione dei treni (Train protection systems - *TPS*) in funzione e percentuale di treno-chilometri che utilizzano sistemi di protezione dei treni a bordo, se tali sistemi prevedono:

allarme,

allarme e arresto automatico,

allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità,

allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità.

6.2. Numero di passaggi a livello (totale, per chilometro di linea e per chilometro di binari) dei seguenti cinque tipi:

a) passaggio a livello con misure di sicurezza passiva,

b) passaggio a livello con misure di sicurezza attiva:

i) manuale,

ii) automatico con allarme lato utente,

iii) automatico con protezione lato utente,

iv) protetto lato ferrovia.

## Appendice

Definizioni comuni per gli indicatori comuni di sicurezza e le modalità di calcolo dell'impatto economico degli incidenti.

1. Indicatori relativi a incidenti.

1.1. «Incidente significativo»: qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave, oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traf-

fico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi;

1.2. «danno significativo a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente»: danni quantificabili in 150.000 EUR o più;

1.3. «interruzione prolungata del traffico»: i servizi ferroviari su una linea principale sono sospesi per sei ore o più;

1.4. «treno»: uno o più veicoli ferroviari trainati da una o più locomotive o automotrici, oppure un'automotrice che viaggia da sola, che circolano identificati da un numero specifico o da una designazione specifica, da un punto d'origine fissato a un punto di destinazione fissato, inclusa una locomotiva isolata, ossia una locomotiva che viaggia da sola;

1.5. «collisione di treno con veicolo ferroviario»: una collisione frontale, laterale o posteriore fra una parte di un treno e una parte di un altro treno o veicolo ferroviario oppure con materiale rotabile di manovra;

1.6. «collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari»: una collisione fra una parte di un treno e oggetti fissi o temporaneamente presenti sopra o vicino al binario (ad eccezione di quelli che si trovano presso i passaggi a livello se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore che attraversa i binari), compresa la collisione con la linea aerea di contatto;

1.7. «deragliamento di treno»: tutti i casi in cui almeno una ruota di un treno esce dai binari;

1.8. «incidente al passaggio a livello»: qualsiasi incidente ai passaggi a livello che coinvolge almeno un veicolo ferroviario e uno o più veicoli che attraversano i binari, altri utilizzatori che attraversano i binari, quali i pedoni, oppure altri oggetti temporaneamente presenti sui binari o nelle loro vicinanze se smarriti da un veicolo o da un utilizzatore durante l'attraversamento dei binari;

1.9. «incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento»: gli incidenti che coinvolgono una o più persone urtate da un veicolo ferroviario o da un oggetto che vi è attaccato o che si è staccato dal veicolo. Sono incluse le persone che cadono dai veicoli ferroviari nonché le persone che cadono o che sono colpite da oggetti mobili quando viaggiano a bordo dei veicoli;

1.10. «incendio a bordo del materiale rotabile»: incendio o esplosione che si verifica in un veicolo ferroviario (compreso il relativo carico) durante il percorso fra la stazione di partenza e la destinazione, anche durante la sosta nella stazione di partenza, a destinazione o nelle fermate intermedie, nonché durante le operazioni di smistamento dei carri;

1.11. «altro (incidente)»: qualsiasi incidente diverso da una collisione del treno con un veicolo ferroviario, da una collisione del treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari, da un deragliamento del treno, da un incidente al passaggio a livello, da un incidente alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento o da un incendio a bordo del materiale rotabile;

1.12. «passeggero»: qualsiasi persona, escluso il personale del treno, che viaggia a mezzo ferrovia, compresi i passeggeri che tentano di salire o scendere da un treno in movimento, solo ai fini delle statistiche di incidente;



1.13. «dipendente o impresa appaltatrice»: qualsiasi soggetto la cui attività lavorativa sia collegata con una ferrovia e si trovi in servizio al momento dell'incidente, incluso il personale delle imprese appaltatrici e delle imprese appaltatrici indipendenti, l'equipaggio del treno e il personale che gestisce il materiale rotabile e le infrastrutture;

1.14. «utilizzatore del passaggio a livello»: chiunque utilizzi un passaggio a livello per attraversare la linea ferroviaria con qualsiasi mezzo di trasporto o a piedi;

1.15. «persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria»: qualsiasi persona presente negli impianti ferroviari, quando tale presenza è vietata, ad eccezione dell'utilizzatore dei passaggi a livello;

1.16. «altra persona sul marciapiede»: qualsiasi persona presente sul marciapiede che non rientra nelle categorie «passeggero», «dipendente o impresa appaltatrice», «utilizzatore del passaggio a livello», «altra persona che non si trova sul marciapiede» o «persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria»;

1.17. «altra persona che non si trova sul marciapiede»: qualsiasi persona che non si trova sul marciapiede e che non rientra nelle categorie «passeggero», «dipendente o impresa appaltatrice», «utilizzatore del passaggio a livello», «altra persona sul marciapiede» o «persona che attraversa indebitamente la sede ferroviaria»;

1.18. «decesso (persona deceduta)»: qualsiasi persona deceduta immediatamente o entro trenta giorni a seguito di un incidente. Sono esclusi i suicidi;

1.19. «lesione grave (persona gravemente ferita)»: qualsiasi ferito ricoverato in ospedale per più di ventiquattro ore a seguito di un incidente. Sono esclusi i tentativi di suicidio.

## 2. Indicatori relativi alle merci pericolose.

2.1. «Incidente riguardante il trasporto di merci pericolose»: qualsiasi incidente che è soggetto a dichiarazione a norma del RID/ADR, punto 1.8.5;

2.2. «merci pericolose»: le sostanze e gli articoli il cui trasporto è vietato a norma del RID o autorizzato soltanto alle condizioni ivi prescritte.

## 3. Indicatori relativi ai suicidi.

3.1. «Suicidio»: un atto autolesivo intenzionale tale da determinare il decesso, così come registrato e classificato dall'autorità nazionale competente;

3.2. «tentato suicidio»: un atto autolesivo intenzionale che causa gravi lesioni.

## 4. Indicatori relativi ai precursori di incidenti.

4.1. «Rotaia rotta»: qualsiasi rotaia separata in due o più pezzi, oppure qualsiasi rotaia da cui si stacca un pezzo di metallo, provocando un'apertura di oltre 50 mm di lunghezza e oltre 10 mm di profondità sulla superficie di rotolamento;

4.2. «deformazione del binario o altro disallineamento del binario»: qualsiasi difetto nella continuità del binario e nella geometria del binario che richiede la chiusura del binario o la riduzione immediata della velocità consentita;

4.3. «guasto all'apparato di segnalamento laterale»: qualsiasi guasto tecnico del sistema di segnalamen-

to (dell'infrastruttura o del materiale rotabile) che causa informazioni di segnalamento meno restrittive di quelle richieste;

4.4. «superamento segnale disposto a via impedita con superamento del punto protetto»: i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato e supera il punto protetto;

4.5. «superamento segnale disposto a via impedita senza superamento del punto protetto»: i casi in cui una parte del treno prosegue la marcia oltre il movimento autorizzato ma senza superare il punto protetto.

Per «movimento non autorizzato», di cui ai punti 4.4 e 4.5, si intende il superamento:

4.5.1 di un segnale a terra luminoso o un semaforo a via impedita oppure di un ordine di arrestarsi (STOP), quando non è in funzione un sistema di protezione del treno (Train protection system - *TPS*),

4.5.2 della fine di un'autorizzazione di movimento connessa alla sicurezza prevista nel sistema di protezione del treno,

4.5.3 di un punto comunicato mediante autorizzazione orale o scritta previsto nei regolamenti,

4.5.4 di pannelli di arresto (sono esclusi i respingenti fissi) o segnali manuali.

È escluso il caso in cui un veicolo senza unità di trazione agganciata o un treno senza macchinista non rispetta un segnale disposto a via impedita. È escluso il caso in cui, per qualsiasi ragione, il segnale non è disposto a via impedita in tempo per consentire al macchinista di arrestare il treno prima del segnale.

L'ANSFISA può notificare separatamente i quattro indici di movimento non autorizzato di cui ai punti da 4.5.1 a 4.5.4 e trasmette almeno un indicatore aggregato contenente dati sulle quattro voci.

4.6. «ruota rotta su materiale rotabile in servizio»: una rottura che interessa la ruota, creando un rischio di incidente (deragliamenti o collisione);

4.7. «assile rotto su materiale rotabile in servizio»: una rottura che interessa l'assile, creando un rischio di incidente (deragliamenti o collisione).

## 5. Metodologie comuni per il calcolo dell'impatto economico degli incidenti.

5.1. Il Valore della prevenzione di vittime (Value of preventing a casualty, *VPC*) è composto dai seguenti elementi:

1) valore intrinseco della sicurezza: valori della «disponibilità a pagare» (Willingness to pay - *WTP*) basati su studi delle preferenze dichiarate realizzati negli Stati membri nei quali sono applicati;

2) costi economici diretti ed indiretti: costi stimati nello Stato membro, costituiti dalle seguenti voci:

spese mediche e di riabilitazione,

spese legali e processuali, spese di polizia, indagini private relative agli incidenti, servizi di pronto intervento e costi amministrativi connessi all'assicurazione,

perdite di produzione: valore per la società dei beni e servizi che la persona in questione avrebbe potuto produrre se l'incidente non si fosse verificato.



Nel calcolare i costi degli incidenti mortali, i decessi e le lesioni gravi devono essere considerati separatamente (VPC diversi per decesso e lesione grave).

5.2. Principi comuni per calcolare il valore intrinseco della sicurezza e i costi economici diretti ovvero indiretti.

Per quanto riguarda il valore intrinseco della sicurezza, la determinazione dell'adeguatezza delle stime disponibili si basa sulle considerazioni seguenti:

le stime devono riguardare un sistema di valutazione della riduzione del rischio di mortalità nel settore dei trasporti e seguire un approccio basato sull'elemento «disponibilità a pagare» (Willingness to pay - *WTP*) secondo i metodi delle preferenze dichiarate,

il campione di intervistati utilizzato per i valori è rappresentativo della popolazione interessata. In particolare, il campione rispecchia la distribuzione di età e di reddito così come altre pertinenti caratteristiche socio-economiche ovvero demografiche della popolazione,

metodo per ottenere i valori *WTP*: lo studio è concepito in modo tale che le domande siano chiare e rilevanti per gli intervistati.

I costi economici diretti e indiretti devono essere calcolati in base ai costi reali sostenuti dalla società.

### 5.3. Definizioni

5.3.1. «Costo dei danni causati all'ambiente»: i costi che devono essere sostenuti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura, valutati sulla base della loro esperienza, per riportare l'area danneggiata allo stato in cui si trovava prima dell'incidente ferroviario;

5.3.2. «costo dei danni materiali al materiale rotabile o all'infrastruttura»: il costo della fornitura del nuovo materiale rotabile o della nuova infrastruttura con funzionalità e parametri tecnici identici a quelli danneggiati in modo irreparabile, e il costo del ripristino del materiale rotabile o dell'infrastruttura riparabile allo stato originario prima dell'incidente, che le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono stimare in base alla propria esperienza, compresi i costi relativi al noleggio di materiale rotabile a seguito della mancata disponibilità dei veicoli danneggiati;

5.3.3. «costo dei ritardi a seguito di un incidente»: il valore monetario dei ritardi subiti dagli utenti del trasporto ferroviario (passeggeri e clienti del comparto merci) a seguito di incidenti, calcolato in base al modello seguente:

$VT$  = valore monetario del risparmio dei tempi di percorrenza

- Valore del tempo per un passeggero di un treno (per un'ora)

$VT_p = [VT \text{ dei passeggeri che viaggiano per lavoro}] * [\text{percentuale media annua dei passeggeri che viaggiano per lavoro}] + [VT \text{ dei passeggeri che non viaggiano per lavoro}] * [\text{percentuale media annua dei passeggeri che non viaggiano per lavoro}]$

$VT_p$  è misurato in euro per passeggero e per ora

«passeggero che viaggia per lavoro»: un passeggero che viaggia in relazione alle proprie attività professionali, esclusi i pendolari.

- Valore del tempo per un treno merci (per un'ora)

$VT_F = [VT \text{ dei treni merci}] * [(\text{tonnellate-km}) / (\text{treno-km})]$

$VT_F$  è misurato in euro per tonnellata di merci e per ora

Media delle tonnellate di merci trasportate per treno in un anno =  $(\text{tonnellate-km}) / (\text{treno-km})$

$CM$  = costo di 1 minuto di ritardo di un treno

- Treno passeggeri

$CM_p = K1 * (VT_p / 60) * [(\text{passeggeri-km}) / (\text{treno-km})]$

Media del numero di passeggeri per treno in un anno =  $(\text{passeggeri-km}) / (\text{treno-km})$

- Treno merci

$CM_F = K2 * (VT_F / 60)$

I fattori  $K1$  e  $K2$  sono compresi fra il valore del tempo e quello del ritardo, come stimati negli studi delle preferenze dichiarate, per tenere conto del fatto che la perdita di tempo dovuta ai ritardi è percepita in modo molto più negativo del normale tempo di percorrenza.

- Costo dei ritardi a seguito di un incidente =  $CM_p * (\text{minuti di ritardo dei treni passeggeri}) + CM_F * (\text{minuti di ritardo dei treni merci})$

- Ambito di applicazione del modello

Per gli incidenti significativi il costo dei ritardi è calcolato come segue:

ritardi reali registrati sulle linee ferroviarie dove sono avvenuti gli incidenti misurati alla stazione terminale,

ritardi reali o, qualora ciò non fosse possibile, ritardi stimati sulle altre linee interessate.

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

6.1. «Sistema di protezione del treno» (Train protection system - *TPS*): un sistema che contribuisce a far rispettare i segnali e i limiti di velocità.

6.2. «Sistemi di bordo»: sistemi che aiutano il macchinista a osservare il segnalamento lungo la linea e il segnalamento in cabina di condotta, garantendo in tal modo una protezione dei punti protetti e il rispetto dei limiti di velocità.

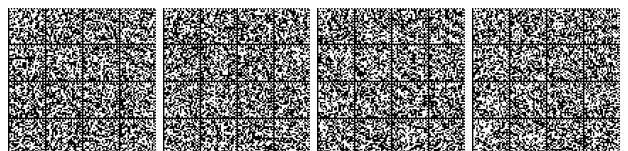
I sistemi di protezione del treno di bordo sono descritti come segue:

a) allarme, che garantisce un allarme automatico al macchinista;

b) allarme e arresto automatico, che garantiscono un allarme automatico al macchinista e l'arresto automatico al superamento di un segnale disposto a via impedita;

c) allarme e arresto automatico e controllo discreto della velocità, che garantiscono una protezione dei punti protetti, in cui «controllo discreto della velocità» indica il controllo della velocità in determinati punti (limitatori di velocità) in prossimità di un segnale;

d) allarme e arresto automatico e controllo continuo della velocità, che garantiscono la protezione dei punti protetti e il controllo continuo dei limiti di velocità della linea, in cui «controllo continuo della velocità» significa indicazione continua e rispetto della velocità massima consentita su tutte le sezioni della linea.





La tipologia *d*) è considerata un sistema di protezione automatica del treno (Automatic train protection - *ATP*).

6.3. «Passaggio a livello»: qualsiasi intersezione a livello tra una strada o un passaggio e una ferrovia, riconosciuta dal gestore dell'infrastruttura e aperta a utenti pubblici o privati. Sono esclusi i passaggi fra i marciapiedi nelle stazioni e i passaggi sui binari riservati al personale.

6.4. «Strada»: ai fini delle statistiche sugli incidenti ferroviari, qualsiasi strada, via o autostrada, pubblica o privata, compresi i sentieri e le piste ciclabili.

6.5. «Passaggio»: qualsiasi percorso, diverso da una strada, adibito al passaggio di persone, animali, veicoli o macchinari.

6.6. «Passaggio a livello passivo»: un passaggio a livello privo di qualsiasi forma di sistema di allarme o protezione che si attiva quando per l'utente è pericoloso attraversare il passaggio.

6.7. «Passaggio a livello attivo»: un passaggio a livello in cui all'arrivo del treno gli utenti sono protetti o avvertiti mediante l'attivazione di dispositivi quando è pericoloso attraversare il passaggio.

La protezione mediante l'uso di dispositivi fisici comprende:

barriere complete o semibarriere,  
cancelli.

Allarme mediante l'uso di attrezzature fisse ai passaggi a livello:

dispositivi visibili: luci,  
dispositivi sonori: campane, trombe, claxon, ecc.

I passaggi a livello attivi sono classificati come segue:

*a*) «manuale»: un passaggio a livello in cui la protezione o l'allarme lato utente sono attivati manualmente da un dipendente delle ferrovie;

*b*) «automatico con allarme lato utente»: un passaggio a livello in cui l'allarme lato utente è attivato dall'approssimarsi del treno;

*c*) «automatico con protezione lato utente»: un passaggio a livello in cui la protezione lato utente è attivata dall'approssimarsi del treno. Ciò comprende un passaggio a livello dotato sia di protezione che di allarme lato utente;

*d*) «protetto lato ferrovia»: un passaggio a livello in cui un segnale o un altro sistema di protezione del treno autorizza un treno a procedere se il passaggio a livello è completamente protetto lato utente ed è libero da ostacoli.

7. Definizioni delle basi di calcolo.

7.1. «Treno-km»: unità di misura che rappresenta lo spostamento di un treno su un percorso di un chilometro. Se disponibile viene utilizzata la distanza effettivamente percorsa; in caso contrario si utilizza la distanza di rete standard tra il punto d'origine e il punto di destinazione. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

7.2. «Passeggeri-km»: unità di misura che rappresenta il trasporto di un solo passeggero per ferrovia su una distanza di un chilometro. Va presa in considerazione solo la distanza sul territorio nazionale del paese dichiarante.

7.3. «Km di linea»: la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria nazionale il cui ambito di applicazione è stabilito all'art. 2. Per le linee ferroviarie a più binari va presa in considerazione solo la distanza fra il punto di origine e il punto di destinazione.

7.4. «Km di binario»: la lunghezza in chilometri della rete ferroviaria nazionale il cui ambito di applicazione è stabilito all'art. 2. Va preso in considerazione ogni binario di una linea ferroviaria a più binari.

ALLEGATO II

## NOTIFICA DELLE NORME NAZIONALI DI SICUREZZA

Le norme nazionali di sicurezza notificate a norma dell'art. 7, comma 1, lettera *a*), comprendono:

1. norme relative agli obiettivi e ai metodi di sicurezza in vigore a livello nazionale;

2. norme relative ai requisiti dei sistemi di gestione e di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie;

3. 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;

4. 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;

5. 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 non siano ancora oggetto di una STI;

6. norme relative alle indagini su incidenti e inconvenienti.

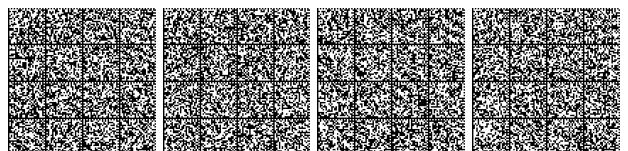
ALLEGATO III

## Requisiti e criteri di valutazione per le organizzazioni che chiedono un certificato ECM o un certificato relativo a funzioni di manutenzione esternalizzate da un soggetto responsabile della manutenzione.

La direzione dell'organizzazione è documentata in tutti i suoi elementi rilevanti e descrivere, in particolare, la ripartizione delle responsabilità in seno all'organizzazione e con i subappaltatori. Indica come il controllo sia garantito da parte della direzione a diversi livelli, come sono coinvolti il personale e i rispettivi rappresentanti a tutti i livelli e in che modo sia garantito il miglioramento costante.

I seguenti requisiti di base si applicano alle quattro funzioni di un soggetto responsabile della manutenzione (ECM) che devono essere coperte dall'organizzazione stessa o mediante disposizioni contrattuali:

1. Leadership: impegno allo sviluppo e all'attuazione del sistema di manutenzione dell'organizzazione e al continuo miglioramento della sua efficacia;



2. Valutazione del rischio: un'impostazione strutturata intesa a valutare i rischi associati alla manutenzione di veicoli, inclusi quelli derivanti direttamente dai processi operativi e dalle attività di altre organizzazioni o persone, nonché ad individuare le appropriate misure di controllo del rischio;

3. Monitoraggio: un'impostazione strutturata intesa a garantire che siano state adottate misure di controllo del rischio, che funzionino correttamente e che consentano di raggiungere gli obiettivi dell'organizzazione;

4. Miglioramento continuo: un'impostazione strutturata intesa ad analizzare le informazioni raccolte attraverso periodico monitoraggio, audit o altre fonti pertinenti, e ad utilizzare i risultati per acquisire conoscenze e adottare misure preventive o correttive al fine di mantenere o migliorare il livello di sicurezza;

5. Struttura e responsabilità: un'impostazione strutturata intesa a definire le responsabilità di individui e gruppi di esperti per garantire la realizzazione degli obiettivi dell'organizzazione in materia di sicurezza;

6. Gestione della competenza: un'impostazione strutturata intesa a garantire che i dipendenti abbiano le competenze necessarie per conseguire gli obiettivi dell'organizzazione in modo sicuro, efficiente ed efficace in tutte le circostanze;

7. Informazioni: un'impostazione strutturata intesa a garantire che le informazioni importanti siano a disposizione di quanti devono esprimere giudizi e prendere decisioni a tutti i livelli dell'organizzazione e garantire la completezza e l'adeguatezza delle informazioni;

8. Documentazione: un'impostazione strutturata intesa a garantire la tracciabilità di tutte le informazioni pertinenti;

9. Attività di imprese appaltatrici: un'impostazione strutturata intesa a garantire che le attività date in subappalto siano gestite in modo appropriato allo scopo di conseguire gli obiettivi dell'organizzazione e che tutte le competenze e i requisiti siano coperti;

10. Attività di manutenzione: un'impostazione strutturata intesa a garantire:

che tutte le attività di manutenzione che attengono alla sicurezza e i componenti critici per la sicurezza siano identificati e gestiti in modo corretto e che tutte le necessarie modifiche di tali attività di manutenzione che attengono alla sicurezza siano identificate, adeguatamente gestite sulla base dell'esperienza maturata e dell'applicazione dei metodi comuni di sicurezza per la valutazione dei rischi in conformità dell'art. 6, comma 1, lettera *a*), della direttiva (UE) 2016/798, nonché adeguatamente documentate;

la conformità ai requisiti essenziali per l'interoperabilità;

la realizzazione e il controllo di impianti, attrezzature e strumenti specificamente sviluppati e necessari per effettuare la manutenzione;

l'analisi della documentazione iniziale relativa al veicolo per sviluppare il primo dossier di manutenzione e garantirne la corretta esecuzione attraverso l'elaborazione di ordini di manutenzione;

che i componenti (incluse le parti di ricambio) e i materiali siano utilizzati come specificato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore; che essi siano immagazzinati, movimentati e trasportati in maniera adeguata come specificato negli ordini di manutenzione e nella documentazione del fornitore e siano conformi alle pertinenti norme nazionali e internazionali nonché ai requisiti dei relativi ordini di manutenzione;

che impianti, attrezzature e strumenti adeguati ed idonei siano determinati, identificati, forniti, registrati e tenuti a disposizione per consentire di effettuare i servizi di manutenzione secondo gli ordini di manutenzione e le altre specifiche applicabili, garantendo lo svolgimento in sicurezza della manutenzione, l'ergonomia e la protezione della salute;

che l'organizzazione disponga di processi per garantire che le sue apparecchiature di misurazione nonché tutti gli impianti, le attrezzature e gli strumenti siano correttamente utilizzati, tarati, conservati e mantenuti correttamente in conformità ai processi documentati.

11. Attività di controllo: un'impostazione strutturata intesa a garantire:

che i veicoli siano rimossi dall'esercizio per la manutenzione programmata, su condizione o correttiva a tempo debito, oppure ogniqualvolta vengono riscontrati dei difetti o altre necessità;

le necessarie misure di controllo della qualità;

che i compiti di manutenzione siano eseguiti in conformità agli ordini di manutenzione e sia pubblicato l'avviso di ritorno in esercizio che comprende eventuali restrizioni d'uso;

che eventuali casi di non conformità nell'applicazione del sistema di gestione che possano comportare incidenti, inconvenienti, «quasi incidenti» o altri eventi pericolosi siano comunicati, investigati e analizzati e che siano adottate le necessarie misure preventive in conformità del metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'art. 6, comma 1, lettera *c*), della direttiva (UE) 2016/798;

audit interni frequenti e processo di monitoraggio conforme al metodo comune di sicurezza per il monitoraggio di cui all'art. 6, comma 1, lettera *c*) della direttiva (UE) 2016/798.

#### NOTE

##### AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Per gli atti dell'Unione europea vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea (GUUE).

##### Note alle premesse:

— L'art. 76 della Costituzione stabilisce che l'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con deter-



minazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

— L'art. 87 della Costituzione conferisce, tra l'altro, al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

— La legge 24 dicembre 2012, n. 234 (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 4 gennaio 2013.

— Il testo dell'art. 1 della legge 25 ottobre 2017, n. 163 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2016-2017) pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 6 novembre 2017, n. 259, così recita:

«Art. 1 (Delega al Governo per l'attuazione di direttive europee).

— 1. Il Governo è delegato ad adottare, secondo i termini, le procedure, i principi e i criteri direttivi di cui agli articoli 31 e 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, i decreti legislativi per l'attuazione delle direttive elencate nell'allegato A alla presente legge.

2. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive elencate nell'allegato A sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica, affinché su di essi sia espresso il parere dei competenti organi parlamentari.

3. Eventuali spese non contemplate da leggi vigenti e che non riguardano l'attività ordinaria delle amministrazioni statali o regionali possono essere previste nei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive elencate nell'allegato A nei soli limiti occorrenti per l'adempimento degli obblighi di attuazione delle direttive stesse; alla relativa copertura, nonché alla copertura delle minori entrate eventualmente derivanti dall'attuazione delle direttive, in quanto non sia possibile farvi fronte con i fondi già assegnati alle competenti amministrazioni, si provvede mediante riduzione del fondo per il recepimento della normativa europea previsto dall'art. 41-bis della legge 24 dicembre 2012, n. 234. Qualora la dotazione del predetto fondo si rivelasse insufficiente, i decreti legislativi dai quali derivino nuovi o maggiori oneri sono emanati solo successivamente all'entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanziavano le occorrenti risorse finanziarie, in conformità all'art. 17, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196. Gli schemi dei predetti decreti legislativi sono, in ogni caso, sottoposti anche al parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari, ai sensi dell'art. 31, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234.»

— La direttiva (UE) 2016/798, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie (rifusione) è pubblicata nella G.U.U.E. 11 maggio 2017, n. L 120.

— La direttiva (UE) 2016/797, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) è pubblicata nella G.U.U.E. 11 maggio 2017, n. L 120.

— Il regolamento (UE) 2016/796, del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 è pubblicato nella G.U.U.E. 26 maggio 2016, n. L 138.

— La legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 30 novembre 1981, n. 329, S.O.

— Il testo dell'art. 18 della legge 7 luglio 2016, n. 122 (Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - legge europea 2015-2016) pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 8 luglio 2016, n. 158, così recita:

«Art. 18 (Disposizioni sanzionatorie 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 nazionale per la sicurezza delle ferrovie). — 1. Le inosservanze da parte degli operatori ferroviari delle disposizioni adottate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) in materia di sicurezza ferroviaria sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 20.000 qualora:

a) riguardino la gestione della circolazione ferroviaria, il funzionamento e la manutenzione degli elementi del sistema ferroviario;

b) riguardino i requisiti e la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria;

c) riguardino i certificati e le autorizzazioni di sicurezza rilasciate a norma degli articoli 14 e 15 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

1-bis. Le inosservanze da parte degli operatori ferroviari delle disposizioni adottate dall'ANSF in materia di adeguamento dei sistemi di sicurezza ferroviaria sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 20.000 a euro 200.000 per il mancato adeguamento alle misure di sicurezza indicate nelle disposizioni emanate dall'ANSF entro il termine prescritto. Per ogni giorno di ritardo, successivo al primo, nell'adeguamento alle misure di sicurezza, si applica un'ulteriore sanzione amministrativa pecuniaria pari al 10 per cento della sanzione da applicare.

2. Le inosservanze da parte degli operatori ferroviari degli obblighi di fornire all'ANSF assistenza tecnica, informazioni o documentazione sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 1.000 a euro 4.000.

3. L'accertamento delle violazioni e l'irrogazione delle relative sanzioni sono effettuati dall'ANSF, secondo le disposizioni di cui al capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689, in quanto applicabili. L'ANSF e il Ministero dell'interno - Dipartimento della pubblica sicurezza possono stipulare una convenzione per le attività di accertamento delle violazioni e di irrogazione delle relative sanzioni. Qualora il comportamento sanzionabile arrechi pregiudizio alla sicurezza del sistema ferroviario, l'ANSF può adottare le misure cautelari della sospensione totale o parziale dell'efficacia del titolo, o inibire la circolazione dei veicoli o l'utilizzo del personale sino alla cessazione delle condizioni che hanno comportato l'applicazione della misura stessa.

4. Senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente, il personale dell'ANSF incaricato dalla stessa di espletare gli accertamenti previsti assume nell'esercizio di tali funzioni la qualifica di pubblico ufficiale.

5. Per le procedure conseguenti all'accertamento delle violazioni, le impugnazioni e la tutela giurisdizionale si applicano le disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689. A tale fine il direttore dell'ANSF nomina un dirigente competente ad irrogare le sanzioni. Avverso l'accertamento è ammesso il ricorso al direttore dell'ANSF entro trenta giorni dalla contestazione o dalla notifica del provvedimento sanzionatorio.

6. La riscossione delle sanzioni è effettuata ai sensi dell'art. 27 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

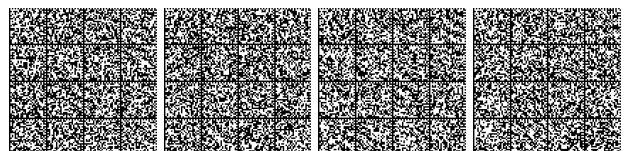
7. I proventi delle sanzioni sono devoluti allo Stato.»

— Il testo dell'art. 4 della legge 23 luglio 2009, n. 99 (Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia) pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 31 luglio 2009, n. 176, S.O., così recita:

«Art. 4 (Attuazione del capo II del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per la commercializzazione dei prodotti). — 1. Al fine di assicurare la pronta applicazione del capo II del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con i Ministri interessati, provvede, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con uno o più decreti di natura non regolamentare, alla adozione delle prescrizioni relative alla organizzazione ed al funzionamento dell'unico organismo nazionale autorizzato a svolgere attività di accreditamento in conformità alle disposizioni del regolamento comunitario, alla definizione dei criteri per la fissazione di tariffe di accreditamento, anche tenuto conto degli analoghi sistemi tariffari eventualmente adottati dagli altri Paesi dell'Unione europea, nonché alla disciplina delle modalità di controllo dell'organismo da parte dei Ministri concorrenti, anche mediante la previsione della partecipazione di rappresentanti degli stessi Ministeri ai relativi organi statuari.

2. Il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con i Ministri interessati, provvede con decreto di natura non regolamentare, entro tre mesi dalla data di adozione del decreto di cui al comma 1, alla designazione dell'unico organismo italiano autorizzato a svolgere attività di accreditamento. Il Ministero dello sviluppo economico, per il tramite del competente ufficio, è autorità nazionale referente per le attività di accreditamento, punto nazionale di contatto con la Commissione europea ed assume le funzioni previste dal capo II del citato regolamento non assegnate all'organismo nazionale di accreditamento.

3. Per l'accertamento delle strutture operanti nei diversi settori per i quali sia previsto l'accreditamento, il Ministero dello sviluppo economico e i Ministri interessati disciplinano le modalità di partecipazio-



ne all'organismo di cui al comma 1 degli organismi di accreditamento, già designati per i settori di competenza dei rispettivi Ministeri.

4. Dall'attuazione delle disposizioni del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri né minori entrate a carico della finanza pubblica. I Ministeri interessati provvedono all'attuazione del presente articolo con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.».

— Il decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto) è pubblicato nel S.O. alla *Gazzetta Ufficiale* 15 novembre 1980, n. 314.

— Il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 24 luglio 2015, n. 170.

— Il decreto legislativo del 10 agosto 2007, n. 162 (Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 8 ottobre 2007, n. 234, S.O.

— Il testo dell'art. 1 della legge 4 dicembre 2017, n. 172 (Conversione, con modificazioni, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili) pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 5 dicembre 2017, n. 284, così recita:

«Art. 1. — 1. Il decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. All'art. 162-ter del codice penale è aggiunto, in fine, il seguente comma: «Le disposizioni del presente articolo non si applicano nei casi di cui all'art. 612-bis».

3. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

— La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.».

— Il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 (Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 28 settembre 2018, n. 226.

— La legge 16 novembre 2018, n. 130 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 19 novembre 2018, n. 269, S.O.

*Note all'art. 2:*

— Il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 10 dicembre 1997, n. 287.

— Il testo dell'allegato A del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 agosto 2016 è pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 216 del 15 settembre 2016.

— La legge 9 agosto 2017, n. 128 (Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 23 agosto 2017, n. 196.

*Note all'art. 3:*

— Il testo dell'art. 3, comma 1, lettere a) e b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, citato nelle note alle premesse, così recita:

«Art. 3 (Definizioni). — 1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) impresa ferroviaria: qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attività principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto sia di merci sia di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;

b) gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura;

*Omissis».*

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/797, si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi della legge 16 novembre 2018, n. 130, si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi del regolamento (UE) 2016/796 si veda nelle note alle premesse.

— Per il testo dell'art. 4 della legge 23 luglio 2009, n. 99 si veda nelle note alle premesse.

*Note all'art. 4:*

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/798 si veda nelle note alle premesse.

*Note all'art. 5:*

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/798 si veda nelle note alle premesse.

*Note all'art. 7:*

— La direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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) è pubblicata nella G.U.U.E. 30 aprile 2004, n. L 164.

— Per i riferimenti normativi del regolamento (UE) 2016/796 si veda nelle note alle premesse.

— Il decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247 (Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 gennaio 2011, n. 16, S.O.

— La direttiva (UE) 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione (codificazione) (Testo rilevante ai fini del SEE) è pubblicata nella G.U.U.E. 17 settembre 2015, n. L 241.

*Note all'art. 8:*

— Il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario è pubblicato nella G.U.U.E. 3 dicembre 2007, n. L 315.

*Note all'art. 9:*

— Per i riferimenti normativi del regolamento (EU) 2016/796, si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/798 si veda nelle note alle premesse.

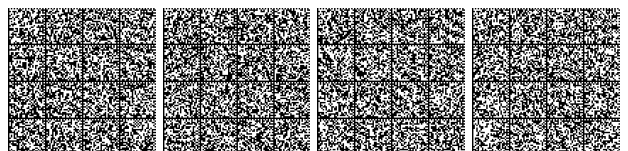
*Note all'art. 10:*

— Per i riferimenti normativi del regolamento (UE) 2016/796 si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/798 si veda nelle note alle premesse.

*Note all'art. 12:*

— La direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità è pubblicata nella G.U.U.E. 3 dicembre 2007, n. L 315.



*Note all'art. 13:*

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/797 si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/798 si veda nelle note alle premesse.

— Il regolamento (UE) n. 402/2013 regolamento di esecuzione della Commissione relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009 (Testo rilevante ai fini del *SEE*) è pubblicato nella G.U.U.E. 3 maggio 2013, n. L 121.

— Il regolamento (UE) n. 445/2011 della Commissione relativo ad un sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci e che modifica il regolamento (CE) n. 653/2007 (Testo rilevante ai fini del *SEE*) è pubblicato nella G.U.U.E. 11 maggio 2011, n. L 122.

— Il regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 è pubblicato nella G.U.U.E. 13 agosto 2008, n. L 218.

*Note all'art. 14:*

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/797 si veda nelle note alle premesse.

*Note all'art. 15:*

— Per i riferimenti normativi del decreto legislativo del 10 agosto 2007, n. 162 si veda nelle note alle premesse.

*Note all'art. 16:*

— Il testo dell'art. 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, citato nelle note alle premesse, così recita:

«Art. 12(Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali). —1. È istituita, a decorrere dal 1° gennaio 2019, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), di seguito Agenzia, con sede in Roma presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con possibilità di articolazioni territoriali, di cui una, con competenze riferite in particolare ai settori delle infrastrutture stradali e autostradali, avente sede a Genova. L'Agenzia ha il compito di garantire la sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali. Per quanto non disciplinato dal presente articolo si applicano gli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300.

2. A decorrere dalla data di cui al comma 19, quarto periodo, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) di cui all'art. 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, è soppressa e l'esercizio delle relative funzioni è attribuito all'Agenzia, che succede a titolo universale in tutti i rapporti attivi e passivi al predetto ente e ne acquisisce le risorse umane, strumentali e finanziarie. L'Agenzia è dotata di personalità giuridica e ha autonomia regolamentare, amministrativa, patrimoniale, organizzativa, contabile e finanziaria. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha poteri di indirizzo e vigilanza, che esercita secondo le modalità previste nel presente decreto.

3. Con riferimento al settore ferroviario, l'Agenzia svolge i compiti e le funzioni per essa previsti dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 ed ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale, secondo quanto previsto agli articoli 2 e 3, comma 1, lettera a), del citato decreto legislativo, e fatto salvo quanto previsto all'articolo 2, comma 3, del medesimo decreto legislativo n. 162 del 2007. Per le infrastrutture transfrontaliere specializzate i compiti di Autorità preposta alla sicurezza di cui al Capo IV della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, sono affidati, a seguito di apposite convenzioni internazionali, all'Agenzia, all'Autorità per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo o ad apposito organismo binazionale. L'Agenzia svolge anche i compiti di regolamentazione tecnica di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

4. Con riferimento alla sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, oltre all'esercizio delle funzioni già disciplinate dal decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 e fermi restando i compiti e le respon-

sabilità dei soggetti gestori, l'Agenzia, anche avvalendosi degli altri soggetti pubblici che operano in materia di sicurezza delle infrastrutture:

a) esercita l'attività ispettiva finalizzata alla verifica della corretta organizzazione dei processi di manutenzione da parte dei gestori, nonché l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, obbligando i gestori a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle infrastrutture;

b) promuove l'adozione da parte dei gestori delle reti stradali ed autostradali di Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture certificati da organismi di parte terza riconosciuti dall'Agenzia;

c) sovrintende alle ispezioni di sicurezza previste dall'art. 6 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 sulle infrastrutture stradali e autostradali, anche compiendo verifiche sulle attività di controllo già svolte dai gestori, eventualmente effettuando ulteriori verifiche in sito;

d) propone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'adozione del piano nazionale per l'adeguamento e lo sviluppo delle infrastrutture stradali e autostradali nazionali ai fini del miglioramento degli standard di sicurezza, da sviluppare anche attraverso il monitoraggio sullo stato di conservazione e sulle necessità di manutenzione delle infrastrutture stesse. Il Piano è aggiornato ogni due anni e di esso si tiene conto nella redazione ed approvazione degli strumenti di pianificazione e di programmazione previsti dalla legislazione vigente;

e) svolge attività di studio, ricerca e sperimentazione in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.

4-bis. Fermi restando i compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco disciplinati dall'articolo 19 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139, e dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151, sono trasferiti all'Agenzia le funzioni ispettive e i poteri di cui agli articoli 11, commi 1 e 2, e 12 del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, al fine di garantire la sicurezza delle gallerie situate sulle strade appartenenti alla rete stradale transeuropea. Le funzioni ispettive e i poteri di cui al periodo precedente sono esercitati dall'Agenzia anche per garantire la sicurezza delle gallerie situate sulle strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno e con il Ministero dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i requisiti minimi di sicurezza delle gallerie situate sulle strade non appartenenti alla rete stradale transeuropea, gli obblighi dei soggetti gestori e le relative sanzioni in caso di inosservanza delle disposizioni impartite dall'Agenzia, nonché i profili tariffari a carico dei gestori stessi, determinati sulla base del costo effettivo del servizio.

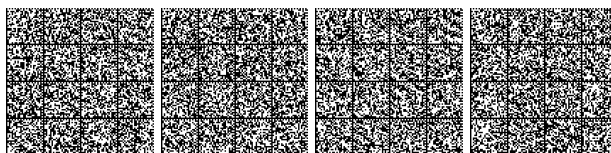
4-ter. All'art. 4, comma 5, del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, le parole: «ed effettua le ispezioni, le valutazioni e le verifiche funzionali di cui all'art. 11» sono soppresse.

4-quater. Sono trasferite all'Agenzia le funzioni ispettive e di vigilanza sui sistemi di trasporto rapido di massa esercitate dagli uffici speciali trasporti a impianti fissi (USTIF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'art. 9, commi 5 e 6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2014, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 297 del 23 dicembre 2014. A tal fine l'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile, con i contenuti di cui agli articoli 14 e 15 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, in quanto applicabili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono disciplinate le modalità per l'autorizzazione all'apertura dell'esercizio dei sistemi di trasporto rapido di massa di nuova realizzazione, tenendo conto delle funzioni attribuite all'Agenzia ai sensi del presente comma.

4-quinquies. All'art. 15 della legge 1° agosto 2002, n. 166, dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

«6-bis. A decorrere dal 1° giugno 2019, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferisce annualmente alle competenti Commissioni parlamentari sull'attuazione, da parte dei concessionari autostradali, degli interventi di verifica e di messa in sicurezza delle infrastrutture viarie oggetto di atti convenzionali.»

5. Ferme restando le sanzioni già previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, l'inosservanza da parte dei gestori



delle prescrizioni adottate dall'Agenzia, nell'esercizio delle attività di cui al comma 4, lettere a) e c), è punita con le sanzioni amministrative pecuniarie, anche progressive, accertate e irrogate dall'Agenzia secondo le disposizioni di cui al Capo I, Sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689. Per gli enti territoriali la misura della sanzione è compresa tra euro 5.000 e euro 200.000 ed è determinata anche in funzione del numero di abitanti. Nei confronti dei soggetti aventi natura imprenditoriale l'Agenzia dispone l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria fino al dieci per cento del fatturato realizzato nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente alla contestazione della violazione. In caso di reiterazione delle violazioni, l'Agenzia può applicare un'ulteriore sanzione di importo fino al doppio della sanzione già applicata entro gli stessi limiti previsti per la prima. Qualora il comportamento sanzionabile possa arrecare pregiudizio alla sicurezza dell'infrastruttura o della circolazione stradale o autostradale, l'Agenzia può imporre al gestore l'adozione di misure cautelative, limitative o interdittive, della circolazione dei veicoli sino alla cessazione delle condizioni che hanno comportato l'applicazione della misura stessa e, in caso di inottemperanza, può irrogare una sanzione, rispettivamente per gli enti territoriali e i soggetti aventi natura imprenditoriale, non superiore a euro 100.000 ovvero al tre per cento del fatturato sopra indicato.

6. Sono organi dell'Agenzia:

a) il direttore dell'agenzia, scelto in base a criteri di alta professionalità, di capacità manageriale e di qualificata esperienza nell'esercizio di funzioni attinenti al settore operativo dell'agenzia;

b) il comitato direttivo, composto da quattro membri e dal direttore dell'agenzia, che lo presiede;

c) il collegio dei revisori dei conti.

7. Il direttore è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ferma restando l'applicazione dell'art. 19, comma 8, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. L'incarico ha la durata massima di tre anni, è rinnovabile per una sola volta ed è incompatibile con altri rapporti di lavoro subordinato e con qualsiasi altra attività professionale privata anche occasionale. Il comitato direttivo è nominato per la durata di tre anni con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Metà dei componenti sono scelti tra i dipendenti di pubbliche amministrazioni ovvero tra soggetti ad esse esterni dotati di specifica competenza professionale attinente ai settori nei quali opera l'agenzia. I restanti componenti sono scelti tra i dirigenti dell'agenzia e non percepiscono alcun compenso aggiuntivo per lo svolgimento dell'incarico nel comitato direttivo. Il collegio dei revisori dei conti è composto dal presidente, da due membri effettivi e due supplenti iscritti al registro dei revisori legali, nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. I revisori durano in carica tre anni e possono essere confermati una sola volta. Il collegio dei revisori dei conti esercita le funzioni di cui all'art. 2403 del codice civile, in quanto applicabile. I componenti del comitato direttivo non possono svolgere attività professionale, né essere amministratori o dipendenti di società o imprese, nei settori di intervento dell'Agenzia. I compensi dei componenti degli organi collegiali sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze secondo i criteri e parametri previsti per gli enti ed organismi pubblici e sono posti a carico del bilancio dell'Agenzia.

8. Lo statuto dell'Agenzia è deliberato dal comitato direttivo ed è approvato con le modalità di cui al comma 10. Lo Statuto disciplina le competenze degli organi di direzione dell'Agenzia e reca principi generali in ordine alla sua organizzazione ed al suo funzionamento.

9. Il regolamento di amministrazione dell'Agenzia è deliberato, su proposta del direttore, dal comitato direttivo ed è sottoposto al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che lo approva, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze, ai sensi del comma 10. In particolare esso:

a) disciplina l'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia, attraverso la previsione di due distinte articolazioni competenti ad esercitare rispettivamente le funzioni già svolte dall'ANSF in materia di sicurezza ferroviaria e le nuove competenze in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, cui sono preposte due posizioni di ufficio di livello dirigenziale generale;

b) fissa le dotazioni organiche complessive del personale di ruolo dipendente dall'Agenzia nel limite massimo di 569 unità, di cui 42 di livello dirigenziale non generale e 2 uffici di livello dirigenziale generale;

c) determina le procedure per l'accesso alla dirigenza, nel rispetto del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

10. Le deliberazioni del comitato direttivo relative allo statuto e ai regolamenti che disciplinano il funzionamento dell'Agenzia sono approvate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze. L'approvazione può essere negata per ragioni di legittimità o di merito. Per l'approvazione dei bilanci e dei piani pluriennali di investimento si applicano le disposizioni del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998, n. 439. Gli altri atti di gestione dell'Agenzia non sono sottoposti a controllo ministeriale preventivo.

11. I dipendenti dell'ANSF a tempo indeterminato sono inquadrati nel ruolo dell'Agenzia e mantengono il trattamento economico fondamentale e accessorio, limitatamente alle voci fisse e continuative, corrisposto al momento dell'inquadramento e in applicazione di quanto previsto dal contratto collettivo nazionale di lavoro di cui al comma 16. Per i restanti contratti di lavoro l'Agenzia subentra nella titolarità dei rispettivi rapporti, ivi comprese le collaborazioni in corso che restano in vigore sino a naturale scadenza.

12. In ragione dell'esercizio delle funzioni di cui al comma 4, in aggiunta all'intera dotazione organica del personale dell'ANSF, è assegnato all'Agenzia un contingente di personale di 250 unità, destinato all'esercizio delle funzioni in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali e di 15 posizioni di uffici di livello dirigenziale non generale.

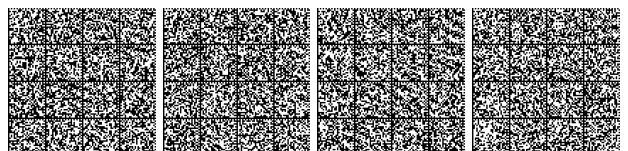
13. Nell'organico dell'Agenzia sono presenti due posizioni di uffici di livello dirigenziale generale.

14. In fase di prima attuazione e per garantire l'immediata operatività dell'ANSFISA, per lo svolgimento delle nuove competenze in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, sino all'approvazione del regolamento di amministrazione di cui al comma 9, l'Agenzia provvede al reclutamento del personale di ruolo di cui al comma 12, nella misura massima di 61 unità, mediante apposita selezione nell'ambito del personale dipendente da pubbliche amministrazioni, con esclusione del personale docente educativo ed amministrativo tecnico ausiliario delle istituzioni scolastiche, in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza richiesti per l'espletamento delle singole funzioni, e tale da garantire la massima neutralità e imparzialità. Per tale fase il personale selezionato dall'Agenzia è comandato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e da altre pubbliche amministrazioni, con oneri a carico delle amministrazioni di provenienza, per poi essere immesso nel ruolo dell'Agenzia con la qualifica assunta in sede di selezione e con il riconoscimento del trattamento economico equivalente a quello ricoperto nel precedente rapporto di lavoro e, se più favorevole, il mantenimento del trattamento economico di provenienza, limitatamente alle voci fisse e continuative, mediante assegno ad personam riassorbibile e non rivalutabile con i successivi miglioramenti economici a qualsiasi titolo conseguiti. L'inquadramento nei ruoli dell'Agenzia del personale proveniente dalle pubbliche amministrazioni comporta la riduzione, in misura corrispondente, della dotazione organica dell'amministrazione di provenienza con contestuale trasferimento delle relative risorse finanziarie.

15. L'Agenzia è autorizzata all'assunzione a tempo indeterminato di 205 unità di personale e 19 dirigenti nel corso dell'anno 2019 e di 134 unità di personale e 13 dirigenti nel corso dell'anno 2020 da inquadrare nelle aree iniziali stabilite nel regolamento di cui al comma 9.

16. Al personale e alla dirigenza dell'Agenzia si applicano le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e il contratto collettivo nazionale di lavoro del personale del comparto funzioni centrali, secondo le tabelle retributive dell'ENAC.

17. Al fine di assicurare il corretto svolgimento delle attività di cui al presente articolo, all'Agenzia è garantito l'accesso a tutti i dati riguardanti le opere pubbliche della banca dati di cui all'art. 13, nonché ai dati ricavati dal sistema di monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali di cui all'art. 14.



18. Agli oneri del presente articolo, pari a complessivi 14.100.000 euro per l'anno 2019, e 22.300.000 euro a decorrere dall'anno 2020 si provvede ai sensi dell'art. 45.

19. In sede di prima applicazione, entro novanta giorni dalla data di cui al comma 1, lo Statuto e i regolamenti di cui ai commi 8 e 9 sono adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per la pubblica amministrazione. Fino all'adozione dei nuovi regolamenti continuano ad applicarsi i regolamenti già emanati per l'ANSF. Gli organi dell'ANSF rimangono in carica fino alla nomina degli organi dell'Agenzia. Nelle more della piena operatività dell'Agenzia, la cui data è determinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo, ove già esistenti, continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati.

20. La denominazione «Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie» è sostituita, ovunque ricorre, dalla denominazione «Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali» (ANSFISA).

21. L'Agenzia si avvale del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato ai sensi dell'art. 1 del testo unico di cui al regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611.

22. Tutti gli atti connessi con l'istituzione dell'Agenzia sono esenti da imposte e tasse.

23. L'art. 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 è abrogato.».

— Per i riferimenti normativi della legge 16 novembre 2018, n. 130, si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/797 si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/798 si veda nelle note alle premesse.

Per i riferimenti normativi del decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247 si veda nelle note all'art. 7.

Per i riferimenti normativi della legge 9 agosto 2017, n. 128 si veda nelle note alle premesse.

Il testo dell'art. 15-ter del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili) pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 16 ottobre 2017, n. 242 così recita:

«Art. 15 (*Incremento contratto di programma RFI*). — 1. È autorizzata la spesa di 420 milioni di euro per l'anno 2017 per il finanziamento del contratto di programma - parte investimenti 2017 - 2021 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa.

1-bis. All'art. 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: «e i relativi eventuali aggiornamenti» sono soppresse;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. Per gli eventuali aggiornamenti ai contratti di cui al comma 1 che non comportino modifiche sostanziali e siano sostanzialmente finalizzati al recepimento delle risorse finanziarie recate dalla legge di bilancio o da altri provvedimenti di legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti trasmette una informativa al Parlamento. Nel caso di modifiche sostanziali si procede, invece, nei modi e nei termini di cui ai commi 1 e 2. Per sostanziali si intendono le modifiche che superano del 15 per cento le previsioni riportate nei contratti di programma di cui al comma 1, con riferimento ai costi e ai fabbisogni sia complessivi che relativi al singolo programma o progetto di investimento».

1-ter. All'art. 1 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, il comma 7 è sostituito dal seguente:

«7. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa consultazione delle parti interessate, definisce la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. In sede di prima applicazione, tale strategia è definita nel Documento di economia e finanza, nell'Allegato concernente fabbisogni e progetti di infrastrutture, sino all'approvazione del primo documento pluriennale di pianificazione di cui all'art. 201 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50,

e successive modificazioni, che definisce, tra l'altro, la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria».

1-quater. I contratti di servizio in ambito di obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di passeggeri sul territorio nazionale sono stipulati fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa ferroviaria individuata sulla base della vigente normativa di settore, previa acquisizione del parere del CIPE sullo schema di contratto proposto dall'Amministrazione. Tali contratti sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

1-quinquies. Al fine di garantire la continuità dei servizi essenziali del sistema di trasporto su gomma e ferro, è attribuito alla regione Piemonte un contributo straordinario dell'importo complessivo di 40 milioni di euro, di cui 35 milioni di euro per l'anno 2017 e 5 milioni di euro per l'anno 2018, per far fronte alla situazione finanziaria della Società GTT S.p.A.

1-sexies. Agli oneri derivanti dal comma 1-quinquies, pari a 35 milioni di euro per l'anno 2017 e a 5 milioni di euro per l'anno 2018, si provvede mediante corrispondente utilizzo del Fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2014-2020. I predetti importi, tenuto conto della localizzazione territoriale della misura di cui al comma 1-quinquies, sono portati in prede-duzione dalla quota spettante alla medesima regione Piemonte a valere sulle risorse della citata programmazione 2014-2020.

1-septies. Al fine di attuare la misura di sostegno al trasporto ferroviario merci di cui all'art. 1, comma 294, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, è autorizzata la spesa di 4,5 milioni di euro per l'anno 2017. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2017-2019, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2017, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.».

Note all'art. 17:

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/798 si veda nelle note alle premesse.

— Il decreto legislativo 30 dicembre 2010, n. 247 (Attuazione della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 gennaio 2011, n. 16, S.O.

Note all'art. 20:

— Per il testo dell'art. 15-ter del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 si veda nelle note all'art. 16. Per i riferimenti normativi della legge 4 dicembre 2017, n. 172 si veda nelle note alle premesse.

— Il testo dell'art. 53 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche) pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 9 maggio 2001, n. 106, S.O. così recita:

«Art. 53 (*Incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi - Art. 58 del decreto legislativo n. 29 del 1993, come modificato prima dall'art. 2 del decreto legge n. 358 del 1993, convertito dalla legge n. 448 del 1993, poi dall'art. 1 del decreto-legge n. 361 del 1995, convertito con modificazioni dalla legge n. 437 del 1995, e, infine, dall'art. 26 del decreto legislativo n. 80 del 1998 nonché dall'art. 16 del decreto legislativo n. 387 del 1998*). — 1. Resta ferma per tutti i dipendenti pubblici la disciplina delle incompatibilità dettata dagli articoli 60 e seguenti del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, salva la deroga prevista dall'art. 23-bis del presente decreto, nonché, per i rapporti di lavoro a tempo parziale, dall'art. 6, comma 2, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 17 marzo 1989, n. 117 e dall'art. 1, commi 57 e seguenti della legge 23 dicembre 1996, n. 662. Restano ferme altresì le disposizioni di cui agli articoli 267, comma 1, 273, 274, 508 nonché 676 del decreto legislativo 16 aprile 1994, n. 297, all'art. 9, commi 1 e 2, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, all'art. 4, comma 7, della legge 30 dicembre 1991, n. 412, ed ogni altra successiva modificazione ed integrazione della relativa disciplina.



1-bis. Non possono essere conferiti incarichi di direzione di strutture deputate alla gestione del personale a soggetti che rivestano o abbiano rivestito negli ultimi due anni cariche in partiti politici o in organizzazioni sindacali o che abbiano avuto negli ultimi due anni rapporti continuativi di collaborazione o di consulenza con le predette organizzazioni.

2. Le pubbliche amministrazioni non possono conferire ai dipendenti incarichi, non compresi nei compiti e doveri di ufficio, che non siano espressamente previsti o disciplinati da legge o altre fonti normative, o che non siano espressamente autorizzati.

3. Ai fini previsti dal comma 2, con appositi regolamenti, da emanarsi ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono individuati gli incarichi consentiti e quelli vietati ai magistrati ordinari, amministrativi, contabili e militari, nonché agli avvocati e procuratori dello Stato, sentiti, per le diverse magistrature, i rispettivi istituti.

3-bis. Ai fini previsti dal comma 2, con appositi regolamenti emanati su proposta del Ministro per la pubblica amministrazione e la semplificazione, di concerto con i Ministri interessati, ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, sono individuati, secondo criteri differenziati in rapporto alle diverse qualifiche e ruoli professionali, gli incarichi vietati ai dipendenti delle amministrazioni pubbliche di cui all'art. 1, comma 2.

4. Nel caso in cui i regolamenti di cui al comma 3 non siano emanati, l'attribuzione degli incarichi è consentita nei soli casi espressamente previsti dalla legge o da altre fonti normative.

5. In ogni caso, il conferimento operato direttamente dall'amministrazione, nonché l'autorizzazione all'esercizio di incarichi che provengano da amministrazione pubblica diversa da quella di appartenenza, ovvero da società o persone fisiche, che svolgano attività d'impresa o commerciale, sono disposti dai rispettivi organi competenti secondo criteri oggettivi e predeterminati, che tengano conto della specifica professionalità, tali da escludere casi di incompatibilità, sia di diritto che di fatto, nell'interesse del buon andamento della pubblica amministrazione o situazioni di conflitto, anche potenziale, di interessi, che pregiudichino l'esercizio imparziale delle funzioni attribuite al dipendente.

6. I commi da 7 a 13 del presente articolo si applicano ai dipendenti delle amministrazioni pubbliche di cui all'art. 1, comma 2, compresi quelli di cui all'articolo 3, con esclusione dei dipendenti con rapporto di lavoro a tempo parziale con prestazione lavorativa non superiore al cinquanta per cento di quella a tempo pieno, dei docenti universitari a tempo definito e delle altre categorie di dipendenti pubblici ai quali è consentito da disposizioni speciali lo svolgimento di attività libero-professionali. Sono nulli tutti gli atti e provvedimenti comunque denominati, regolamentari e amministrativi, adottati dalle amministrazioni di appartenenza in contrasto con il presente comma. Gli incarichi retribuiti, di cui ai commi seguenti, sono tutti gli incarichi, anche occasionali, non compresi nei compiti e doveri di ufficio, per i quali è previsto, sotto qualsiasi forma, un compenso. Sono esclusi i compensi derivanti:

- a) dalla collaborazione a giornali, riviste, enciclopedie e simili;
- b) dalla utilizzazione economica da parte dell'autore o inventore di opere dell'ingegno e di invenzioni industriali;
- c) dalla partecipazione a convegni e seminari;
- d) da incarichi per i quali è corrisposto solo il rimborso delle spese documentate;
- e) da incarichi per lo svolgimento dei quali il dipendente è posto in posizione di aspettativa, di comando o di fuori ruolo;
- f) da incarichi conferiti dalle organizzazioni sindacali a dipendenti presso le stesse distaccati o in aspettativa non retribuita;
- f-bis) da attività di formazione diretta ai dipendenti della pubblica amministrazione nonché di docenza e di ricerca scientifica.

7. I dipendenti pubblici non possono svolgere incarichi retribuiti che non siano stati conferiti o previamente autorizzati dall'amministrazione di appartenenza. Ai fini dell'autorizzazione, l'amministrazione verifica l'insussistenza di situazioni, anche potenziali, di conflitto di interessi. Con riferimento ai professori universitari a tempo pieno, gli statuti o i regolamenti degli atenei disciplinano i criteri e le procedure per il rilascio dell'autorizzazione nei casi previsti dal presente decreto. In caso di inosservanza del divieto, salve le più gravi sanzioni e ferma restando la responsabilità disciplinare, il compenso dovuto per le prestazioni eventualmente svolte deve essere versato, a cura dell'erogante o, in difetto, del percettore, nel conto dell'entrata del bilancio dell'am-

ministrazione di appartenenza del dipendente per essere destinato ad incremento del fondo di produttività o di fondi equivalenti.

7-bis. L'omissione del versamento del compenso da parte del dipendente pubblico indebito percettore costituisce ipotesi di responsabilità erariale soggetta alla giurisdizione della Corte dei conti.

8. Le pubbliche amministrazioni non possono conferire incarichi retribuiti a dipendenti di altre amministrazioni pubbliche senza la previa autorizzazione dell'amministrazione di appartenenza dei dipendenti stessi. Salve le più gravi sanzioni, il conferimento dei predetti incarichi, senza la previa autorizzazione, costituisce in ogni caso infrazione disciplinare per il funzionario responsabile del procedimento; il relativo provvedimento è nullo di diritto. In tal caso l'importo previsto come corrispettivo dell'incarico, ove gravi su fondi in disponibilità dell'amministrazione conferente, è trasferito all'amministrazione di appartenenza del dipendente ad incremento del fondo di produttività o di fondi equivalenti.

9. Gli enti pubblici economici e i soggetti privati non possono conferire incarichi retribuiti a dipendenti pubblici senza la previa autorizzazione dell'amministrazione di appartenenza dei dipendenti stessi. Ai fini dell'autorizzazione, l'amministrazione verifica l'insussistenza di situazioni, anche potenziali, di conflitto di interessi. In caso di inosservanza si applica la disposizione dell'art. 6, comma 1, del decreto legge 28 marzo 1997, n. 79, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 maggio 1997, n. 140, e successive modificazioni ed integrazioni. All'accertamento delle violazioni e all'irrogazione delle sanzioni provvede il Ministero delle finanze, avvalendosi della Guardia di finanza, secondo le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni ed integrazioni. Le somme riscosse sono acquisite alle entrate del Ministero delle finanze.

10. L'autorizzazione, di cui ai commi precedenti, deve essere richiesta all'amministrazione di appartenenza del dipendente dai soggetti pubblici o privati, che intendono conferire l'incarico; può, altresì, essere richiesta dal dipendente interessato. L'amministrazione di appartenenza deve pronunciarsi sulla richiesta di autorizzazione entro trenta giorni dalla ricezione della richiesta stessa. Per il personale che presta comunque servizio presso amministrazioni pubbliche diverse da quelle di appartenenza, l'autorizzazione è subordinata all'intesa tra le due amministrazioni. In tal caso il termine per provvedere è per l'amministrazione di appartenenza di quarantacinque giorni e si prescinde dall'intesa se l'amministrazione presso la quale il dipendente presta servizio non si pronuncia entro dieci giorni dalla ricezione della richiesta di intesa da parte dell'amministrazione di appartenenza. Decorso il termine per provvedere, l'autorizzazione, se richiesta per incarichi da conferirsi da amministrazioni pubbliche, si intende accordata; in ogni altro caso, si intende definitivamente negata.

11. Entro quindici giorni dall'erogazione del compenso per gli incarichi di cui al comma 6, i soggetti pubblici o privati comunicano all'amministrazione di appartenenza l'ammontare dei compensi erogati ai dipendenti pubblici.

12. Le amministrazioni pubbliche che conferiscono o autorizzano incarichi, anche a titolo gratuito, ai propri dipendenti comunicano in via telematica, nel termine di quindici giorni, al Dipartimento della funzione pubblica gli incarichi conferiti o autorizzati ai dipendenti stessi, con l'indicazione dell'oggetto dell'incarico e del compenso lordo, ove previsto.

13. Le amministrazioni di appartenenza sono tenute a comunicare tempestivamente al Dipartimento della funzione pubblica, in via telematica, per ciascuno dei propri dipendenti e distintamente per ogni incarico conferito o autorizzato, i compensi da esse erogati o della cui erogazione abbiano avuto comunicazione dai soggetti di cui al comma 11.

14. Al fine della verifica dell'applicazione delle norme di cui all'art. 1, commi 123 e 127, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, e successive modificazioni e integrazioni, le amministrazioni pubbliche sono tenute a comunicare al Dipartimento della funzione pubblica, in via telematica, tempestivamente e comunque nei termini previsti dal decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, i dati di cui agli articoli 15 e 18 del medesimo decreto legislativo n. 33 del 2013, relativi a tutti gli incarichi conferiti o autorizzati a qualsiasi titolo. Le amministrazioni rendono noti, mediante inserimento nelle proprie banche dati accessibili al pubblico per via telematica, gli elenchi dei propri consulenti indicando l'oggetto, la durata e il compenso dell'incarico nonché l'attestazione dell'avvenuta verifica dell'insussistenza di situazioni, anche potenziali, di conflitto di interessi. Le informazioni relative a consulenze e incarichi comunicate dalle amministrazioni al Dipartimento della funzione





pubblica, nonché le informazioni pubblicate dalle stesse nelle proprie banche dati accessibili al pubblico per via telematica ai sensi del presente articolo, sono trasmesse e pubblicate in tabelle riassuntive rese liberamente scaricabili in un formato digitale standard aperto che consenta di analizzare e rielaborare, anche a fini statistici, i dati informatici. Entro il 31 dicembre di ciascun anno il Dipartimento della funzione pubblica trasmette alla Corte dei conti l'elenco delle amministrazioni che hanno omesso di trasmettere e pubblicare, in tutto o in parte, le informazioni di cui al terzo periodo del presente comma in formato digitale standard aperto. Entro il 31 dicembre di ciascun anno il Dipartimento della funzione pubblica trasmette alla Corte dei conti l'elenco delle amministrazioni che hanno omesso di effettuare la comunicazione, avente ad oggetto l'elenco dei collaboratori esterni e dei soggetti cui sono stati affidati incarichi di consulenza.

15. Le amministrazioni che omettono gli adempimenti di cui ai commi da 11 a 14 non possono conferire nuovi incarichi fino a quando non adempiono. I soggetti di cui al comma 9 che omettono le comunicazioni di cui al comma 11 incorrono nella sanzione di cui allo stesso comma 9.

16. Il Dipartimento della funzione pubblica, entro il 31 dicembre di ciascun anno, riferisce al Parlamento sui dati raccolti, adotta le relative misure di pubblicità e trasparenza e formula proposte per il contenimento della spesa per gli incarichi e per la razionalizzazione dei criteri di attribuzione degli incarichi stessi.

16-bis. La Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della funzione pubblica può disporre verifiche del rispetto delle disposizioni del presente articolo e dell'art. 1, commi 56 e seguenti, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, per il tramite dell'Ispektorato per la funzione pubblica. A tale fine quest'ultimo opera d'intesa con i Servizi ispettivi di finanza pubblica del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato.

16-ter. I dipendenti che, negli ultimi tre anni di servizio, hanno esercitato poteri autoritativi o negoziali per conto delle pubbliche amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, non possono svolgere, nei tre anni successivi alla cessazione del rapporto di pubblico impiego, attività lavorativa o professionale presso i soggetti privati destinatari dell'attività della pubblica amministrazione svolta attraverso i medesimi poteri. I contratti conclusi e gli incarichi conferiti in violazione di quanto previsto dal presente comma sono nulli ed è fatto divieto ai soggetti privati che li hanno conclusi o conferiti di contrattare con le pubbliche amministrazioni per i successivi tre anni con obbligo di restituzione dei compensi eventualmente percepiti e accertati ad essi riferiti.»

— Il decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39 (Disposizioni in materia di inconfirmità e incompatibilità di incarichi presso le pubbliche amministrazioni e presso gli enti privati in controllo pubblico, a norma dell'art. 1, commi 49 e 50, della legge 6 novembre 2012, n. 190) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 19 aprile 2013, n. 92.

— Per i riferimenti normativi del regolamento (UE) 2016/796 si veda nelle note alle premesse.

*Note all'art. 24:*

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/798 si veda nelle note alle premesse.

*Note all'art. 28:*

— Il testo dell'art. 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021) pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 31 dicembre 2018, n. 302, S.O., così recita:

«95. Nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un fondo da ripartire con una dotazione di 740 milioni di euro per l'anno 2019, di 1.260 milioni di euro per l'anno 2020, di 1.600 milioni di euro per l'anno 2021, di 3.250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, di 3.300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028 e di 3.400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2033.»

*Note all'art. 30:*

— Le Sezioni I e II del Capo I, della legge 24 novembre 1981, n. 689, citata nelle note alle premesse, sono così rubricati:

«Capo I LE SANZIONI AMMINISTRATIVE

Sezione I Principi generali

Sezione II Applicazione».

*Note all'art. 31:*

— Per i riferimenti normativi della direttiva (UE) 2016/798 si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi del regolamento (UE) n. 445/2011 si veda nelle note all'art. 13.

— Per i riferimenti normativi del regolamento (UE) n. 402/2013 si veda nelle note all'art. 13.

— Per il testo dell'art. 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 si veda nelle note all'art. 16.

— Per i riferimenti normativi della legge 16 novembre 2018, n. 130 si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 si veda nelle note alle premesse.

*Note all'art. 32:*

— Per il testo dell'art. 18 della legge 7 luglio 2016, n. 122 si veda nelle note alle premesse.

— Per i riferimenti normativi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, si veda nelle note alle premesse.

— Il testo dell'art. 3 del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43 (Attuazione della direttiva 2008/110/CE che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie.) pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 15 aprile 2011, n. 87, così recita:

«Art. 3 (Sistema di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione di carri merci). — 1. Al fine di dare rapida attuazione al sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dello sviluppo economico, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono dettate disposizioni che tengano conto dell'accordo internazionale sottoscritto a Bruxelles il 14 maggio 2009. Tale decreto disciplina le modalità di riconoscimento degli Organismi di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione e la determinazione delle tariffe a carico dei predetti Organismi per le attività di riconoscimento, rinnovo e vigilanza svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base del costo effettivo delle prestazioni. Le tariffe sono aggiornate almeno ogni due anni.

2. Nelle more di entrata in vigore del regolamento adottato dalla Commissione europea sulla base della Raccomandazione dell'ERA di cui all'art. 1, paragrafo 8, della direttiva 2008/110/CE, il decreto di cui al comma 1 disciplina anche:

a) i requisiti dell'Organismo di Certificazione;

b) le modalità di certificazione del soggetto responsabile della manutenzione;

c) i requisiti del soggetto responsabile della manutenzione;

d) i compiti del soggetto responsabile della manutenzione;

e) le modalità del rilascio e del rinnovo del certificato di soggetto responsabile della manutenzione nonché la relativa validità.

3. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 1 la verifica della capacità di svolgere le funzioni di responsabile della manutenzione, laddove lo stesso sia una impresa ferroviaria o un gestore della infrastruttura, è effettuata dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, in base alle competenze previste dalla legislazione vigente, secondo le procedure di cui agli articoli 14 e 15 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e deve essere indicata sui certificati specificati in tali procedure.»

— Per il testo dell'art. 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109 si veda nelle note all'art. 16.

— Per i riferimenti normativi della legge 16 novembre 2018, n. 130 si veda nelle note alle premesse.

19G00057

