



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 3.3.2004
COM(2004) 142 definitivo

2004/0048 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**relativa alla certificazione del personale viaggiante addetto alla guida di locomotori e
treni sulla rete ferroviaria della Comunità**

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. IL QUADRO NORMATIVO COMUNITARIO

La creazione di un mercato unico dei servizi di trasporto ferroviario è un processo che richiede l'emanazione di un quadro di regole che stabiliscono norme di principio e modalità dell'apertura del mercato e della sua regolazione al livello europeo. A questo imperativo la Comunità ha risposto tramite l'adozione, nel 2001, del pacchetto normativo sulle infrastrutture ferroviarie¹. La direttiva 2001/12/CE, modificando alcune disposizioni della "direttiva madre" 91/440/CE, chiarisce ruoli e responsabilità dei vari soggetti operanti nel settore: imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura e organismi di controllo, cui è affidato il compito di gestire gli eventuali conflitti fra i primi due. La direttiva 2001/13/CE, che riguarda le licenze delle imprese ferroviarie, introduce il principio del reciproco riconoscimento autorizzando l'accesso al mercato a qualsiasi impresa titolare di una licenza in uno degli Stati membri che desideri effettuare servizi internazionali di trasporto di merci. Infine, la direttiva 2001/14/CE disciplina l'allocatione delle capacità e la tariffazione delle infrastrutture, i cui principi fondanti sono la trasparenza e la neutralità.

Parallelamente, il processo di costituzione del mercato unico dei servizi ferroviari di trasporto ha imposto l'eliminazione delle barriere "tecniche" che si frappongono allo sviluppo del traffico transeuropeo, garantendo al contempo un livello ottimale di sicurezza. Le direttive sull'interoperabilità ferroviaria² hanno permesso di avviare i lavori tecnici necessari per la definizione delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) indispensabili per la prestazione di servizi ferroviari paneuropei. Le STI "Alta velocità" sono state adottate il 30 maggio 2002, mentre la prima generazione delle STI convenzionali è in corso di elaborazione e dovrebbe essere adottata nel maggio 2004.

Nel gennaio 2002, nel presentare il Secondo pacchetto ferroviario³ la Commissione europea ha rafforzato il quadro legislativo comunitario relativo alla sicurezza ferroviaria, per tener conto delle esigenze determinate dalla definizione di una rete interoperabile tanto sul piano tecnico quanto su quello del personale che dovrà circolare su questa rete in regime di interoperabilità. Il Secondo pacchetto ferroviario si articola in quattro proposte legislative:

- una proposta di **direttiva sulla sicurezza ferroviaria** che riguarda la definizione degli elementi costitutivi essenziali del sistema di sicurezza per il gestore dell'infrastruttura e per le imprese ferroviarie. Si tratta di mettere a punto un approccio comune alla sicurezza e di predisporre un sistema comune per il rilascio, il contenuto e la validità dei certificati di

1 Il pacchetto comprende tre direttive: la direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, la direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, pubblicate nella GU L 75 del 15 marzo 2001.

2 Direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità, GU L 235 del 17 settembre 1996 e direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, GU L 110 del 20 aprile 2001.

3 Comunicazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento europeo, del 23 gennaio 2002: "Verso uno spazio ferroviario europeo integrato", COM(2002) 18.

sicurezza. Si intende anche introdurre, come negli altri settori, il principio fondamentale dell'indipendenza delle indagini tecniche in caso di incidenti.

- Una **modifica delle direttive sull'interoperabilità 96/48/CE e 2001/16/CE**. Al di là degli adeguamenti necessari per armonizzare le due direttive e per tener conto dell'esperienza acquisita in tale ambito, si tratta essenzialmente di definire il ruolo che svolgerà la futura Agenzia e di garantire la coerenza tra la rete sulla quale l'accesso sarà aperto e la rete sulla quale dovranno applicarsi le regole di interoperabilità.
- Una proposta di **regolamento che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea** che dovrà fornire il supporto tecnico ai lavori sull'interoperabilità e la sicurezza. I suoi settori di attività dovrebbero essere, per un verso, la definizione di norme comuni di sicurezza, l'approntamento e la gestione di un sistema di controllo delle prestazioni di sicurezza e, per altro verso, la gestione a lungo termine del sistema di elaborazione e di aggiornamento delle citate STI, come pure il controllo della loro applicazione pratica.
- Una proposta di **modifica della direttiva 91/440** allo scopo di estendere i diritti di accesso all'infrastruttura ai servizi di trasporto ferroviario all'interno di uno Stato membro ed accelerare l'apertura del mercato.

L'adozione definitiva di queste proposte dovrebbe avvenire all'inizio del 2004.

La proposta di direttiva sulla sicurezza ferroviaria prevede che i gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie istituiscano il loro sistema di gestione della sicurezza in modo che il sistema ferroviario sia in grado di raggiungere, come minimo, gli Obiettivi di Sicurezza Comuni, che sia conforme alle regole di sicurezza nazionali, nonché alle prescrizioni di sicurezza definite nelle STI, e che siano applicati gli elementi pertinenti dei Metodi di Sicurezza Comuni. Questo sistema di gestione della sicurezza prevede, fra l'altro, programmi di formazione del personale, nonché sistemi che consentano di mantenere a livelli ottimali le competenze del personale.

La direttiva dispone inoltre che - per poter accedere all'infrastruttura - un'impresa ferroviaria debba essere in possesso di un certificato di sicurezza. Il certificato in questione deve confermare l'approvazione delle disposizioni prese dall'impresa ferroviaria per soddisfare ai requisiti specifici prescritti per l'esercizio sicuro della rete considerata. I requisiti possono riguardare l'applicazione delle STI e le regole di sicurezza nazionali, l'accettazione dei certificati del personale e l'autorizzazione di mettere in servizio il materiale rotabile utilizzato dall'impresa ferroviaria stessa. Riguardo al personale, la certificazione si basa sulla documentazione che deve essere fornita dall'impresa ferroviaria per le varie categorie del personale proprio o dei suoi contraenti, ivi compresa la dimostrazione che detto personale soddisfa ai requisiti prescritti dalle STI o delle norme nazionali e che è stato debitamente certificato.

In relazione a quest'ultimo elemento, è subito emerso che era indispensabile adottare regole comuni per la certificazione dei macchinisti, allo scopo di agevolare la loro interoperabilità e migliorare la loro gestione. Queste regole comuni consentiranno in definitiva di agevolare la certificazione delle imprese ferroviarie, salvaguardandone gli elevati livelli di sicurezza e garantendo le condizioni della libera circolazione dei lavoratori nel settore ferroviario.

L'esame delle proposte del Secondo pacchetto ferroviario ha ribadito l'importanza di questo aspetto dell'interoperabilità per l'istituzione di un mercato ferroviario comunitario integrato;

per questo motivo, la Commissione si è impegnata, in occasione dell'accordo politico del Consiglio del 28 marzo 2003 sul Pacchetto stesso, a presentare al Parlamento europeo ed al Consiglio, prima della fine del 2003, una proposta relativa all'instaurazione di una patente europea di macchinista. La necessità di una tale proposta trova peraltro conferma nella seconda lettura del Parlamento europeo, che ha accettato di ritirare vari emendamenti a condizione che la Commissione si impegnasse in modo più deciso a presentare una proposta siffatta in tempi rapidi.

2. IL DIALOGO SOCIALE E I SUOI CONTRIBUTI ALLA DISCUSSIONE SUL PACCHETTO

Fin dal 1996 il gruppo di studio "Interoperabilità" del Comitato paritetico delle ferrovie⁴ aveva trasmesso alla Commissione europea un rapporto⁵ sugli aspetti sociali della politica ferroviaria europea. Le parti sociali che avevano contribuito alla redazione del rapporto vi sottolineavano **l'importanza della dimensione sociale e della dimensione tecnica dell'interoperabilità ai fini dell'accelerazione degli scambi commerciali su rotaia**. Le principali conclusioni del rapporto del 1996 erano le seguenti:

- necessità di armonizzare le competenze dei macchinisti e non la loro formazione;
- necessità che il gestore dell'infrastruttura stabilisca quali siano i requisiti da rispettare in materia di comunicazione tra il gestore stesso e il personale viaggiante;
- necessità che gli esami psicologici e medici diretti ad accertare le competenze vengano effettuati secondo un approccio uniforme.

Nelle loro conclusioni, le parti sociali ribadivano che la constatata convergenza di interessi poneva l'esigenza di una armonizzazione di queste competenze professionali al fine di definire un *processo di assicurazione della qualità* al livello comunitario.

Richiamandosi direttamente a questo primo rapporto e tenendo conto delle proposte della Commissione sul pacchetto "Infrastruttura" del 1998 e sull'interoperabilità del trasporto ferroviario convenzionale del 1999, il Comitato del dialogo settoriale ha approfondito l'argomento ed ha consegnato le sue conclusioni alla Commissione nel marzo 2000⁶. Le conclusioni indicavano, quali temi prioritari, la classificazione delle competenze, i possibili metodi di certificazione dei macchinisti, nonché il ruolo che dovrebbero svolgere i diversi soggetti operanti nel settore (Stati membri, gestori delle infrastrutture, imprese ferroviarie, istituzioni europee).

Più recentemente, la Comunità europea delle ferrovie (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) sono giunte ad un accordo sulle condizioni sociali che hanno

⁴ Comitato istituito nel 1984 con l'obiettivo di assistere la Commissione nell'elaborazione e nella realizzazione della politica sociale comunitaria onde migliorare ed armonizzare le condizioni di vita e di lavoro nel settore ferroviario.

Attualmente il dialogo sociale al livello di settore si svolge secondo le disposizioni della decisione della Commissione del 20 maggio 1998 relativa all'istituzione di comitati di dialogo settoriale destinati a favorire il dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 25 del 12.8.1998). Nel settore ferroviario, un **Comitato di dialogo sociale** è stato istituito nel 1999: vi partecipano rappresentanti della Communauté Européenne du Rail (CER) e della Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF).

⁵ Gruppo di studio "Interoperabilità" del Comitato paritario delle ferrovie, gruppo di lavoro n. 1 "Aspetti sociali della politica ferroviaria europea", ottobre 1996.

⁶ Railway Social Dialogue (ETF/CER), Joint Study Group on Interoperability, Final Report, March 2000.

rilievo per il mercato ferroviario europeo. I negoziati, che erano iniziati nel febbraio 2003, quando la presente proposta era già inserita nel programma di lavoro della Commissione per il 2003, si sono incentrati sulle condizioni di lavoro del personale viaggiante addetto ai servizi transfrontalieri di trasporto su ferrovia e sulla licenza europea di macchinista. L'accordo suddetto mira ad istituire un sistema transitorio di licenze europee⁷, in anticipo rispetto all'attuazione della direttiva che qui si propone. L'accordo ribadisce gli obiettivi generali sottesi all'istituzione di una licenza europea di macchinista:

- facilitare l'interoperabilità del personale addetto alla condotta dei treni in modo da intensificare il traffico ferroviario internazionale;
- mantenere ed accrescere il livello di sicurezza e, a tal fine, garantire il livello di qualità delle prestazioni del personale di condotta, assicurando e verificandone i livelli di competenza adeguati alle reti europee utilizzate;
- concorrere all'efficacia dei metodi di gestione dei macchinisti in servizio di interoperabilità per le compagnie ferroviarie;
- ridurre i rischi di *dumping* sociale.

Mentre la questione delle condizioni di lavoro del personale viaggiante rientra perfettamente nella previsione dell'articolo 137 del trattato e la sua disciplina può dunque essere oggetto di una decisione del Consiglio ex articolo 139 del trattato stesso, la questione della licenza si ricollega alla sicurezza ed all'interoperabilità del sistema ferroviario. Le esigenze imperative della sicurezza pubblica e dell'uniformità nella definizione di requisiti minimi e di condizioni di rilascio della licenza impongono l'istituzione di un quadro normativo chiaro a livello europeo, che dovrà a sua volta essere perfettamente coordinato con i vari elementi che compongono il Secondo pacchetto ferroviario in materia di interoperabilità e di sicurezza.

Nel redigere la presente proposta la Commissione si è in gran parte ispirata al citato accordo CER/ETF sulla licenza europea per macchinisti, con particolare riferimento ai requisiti minimi prescritti in materia di idoneità fisica e psicologica, verifica periodica obbligatoria, nonché per la descrizione delle competenze che un macchinista deve obbligatoriamente possedere. La sola differenza di rilievo tra l'accordo concluso dalle parti sociali e la presente proposta risiede nel carattere "comunitario" della proposta stessa, poiché la certificazione proposta dalla Commissione si articola in due parti:

- la prima parte è costituita dalla licenza UE, la quale contempla i requisiti minimi e comunitari valevoli su tutto il territorio dell'UE. Questa licenza è rilasciata dall'autorità ed appartiene al macchinista;
- la seconda parte è costituita dall'attestato complementare armonizzato, che contempla i requisiti particolari del servizio che ciascun macchinista è autorizzato a svolgere, ed ha quindi validità più limitata. L'attestato è rilasciato dall'impresa ferroviaria.

A mano a mano che verrà realizzato lo spazio ferroviario unico nell'UE, gli aspetti comunitari tenderanno a prevalere. Inoltre, la seconda parte del certificato potrebbe essere integrata nella licenza utilizzando, ad esempio una *smart card*.

⁷ Accordo tra CER/ETF sulla licenza europea per macchinisti addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera, 27 gennaio 2004.

L'accordo CER-ETF contempla esclusivamente la licenza rilasciata dall'impresa ferroviaria, la quale resta di proprietà dell'impresa ferroviaria ed è legata al contratto di lavoro. Inoltre, la licenza non si sostituisce ai regolamenti nazionali sulla certificazione dei macchinisti.

3. LO STUDIO DELLA COMMISSIONE

Nel 2002 la Commissione ha ordinato uno studio sulla formazione e le competenze richieste al personale ferroviario addetto ad operazioni transfrontaliere⁸.

Le conclusioni dello studio, presentate nel novembre 2002, hanno messo in luce l'estrema diversità delle normative nazionali sulle modalità di certificazione dei macchinisti, le complicazioni amministrative che ne derivano per il rilascio di più certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie che vogliono operare sulle reti di Stati membri diversi e, infine, le difficoltà operative che ne scaturiscono per l'organizzazione dei servizi transfrontalieri.

Lo studio ha confermato che il personale di bordo addetto ad operazioni transfrontaliere, come pure il personale incaricato dell'ispezione del materiale rotabile proveniente da altri Stati membri o dall'estero, nonché il controllo (*dispatching*) dei treni effettuato con personale di bordo straniero, richiedono necessariamente conoscenze e formazione supplementari. Le competenze richieste variano in misura rilevante da un paese all'altro e concernono le lingue di lavoro, i regolamenti di servizio, la segnaletica, la conoscenza delle infrastrutture che i convogli devono percorrere, l'utilizzo dei diversi tipi di materiale rotabile e le procedure di emergenza.

Le raccomandazioni generali enunciate dallo studio sono tre:

- Necessità di definire e di attuare a livello comunitario (o a livello dei singoli Stati membri) una soglia minima di competenze per i macchinisti, allo scopo soprattutto di sostituire i sistemi di certificazione adottati dagli operatori ferroviari storici.
- Necessità di superare la tradizionale impostazione bilaterale dell'interoperabilità e di passare invece a una visione "multi-frontiera".
- Necessità di far leva sull'istituzione di sistemi armonizzati quali ERTMS/ETCS allo scopo di semplificare la formazione dei macchinisti, dei controllori e del personale di controllo-comando.

Più specificatamente, sono state formulate le seguenti raccomandazioni: definizione di prescrizioni minime per quanto attiene l'esame medico e i controlli periodici; specifiche comuni relative ai profili psicologici prescritti; specifiche comuni per le competenze che deve possedere il personale addetto ad operazioni transfrontaliere; nuovo approccio idoneo a garantire il monitoraggio del livello di competenza dei macchinisti certificati; utilizzo di un sistema di comunicazione semplificato, in parallelo con la conoscenza di base di una lingua comune; riconoscimento di diritti equivalenti ai macchinisti stranieri quando è attivo il sistema ERTMS/ECTS, ma restrizione dei diritti in presenza di criticità nelle condizioni operative; armonizzazione dei concetti ferroviari utilizzati nelle singole operazioni; definizione e applicazione di regole operative armonizzate al livello europeo.

⁸ ATKINS: Training and staff requirements for railway staff in cross-border operations; Final Report, 28 November 2002.

Alla lettura delle conclusioni e delle raccomandazioni dello studio citato balza evidente la necessità di emanare una normativa comunitaria per la certificazione dei macchinisti. Fondandosi sui due rapporti scaturiti dal dialogo sociale e dallo studio testé citato, e in ottemperanza agli impegni assunti, la Commissione ha quindi avviato un vasto processo di consultazione diretto a valutare la fattibilità di una proposta legislativa in tale settore.

4. LA SITUAZIONE NELLE ALTRE MODALITÀ DI TRASPORTO

Nell'elaborare la presente proposta la Commissione ha attinto alla legislazione comunitaria vigente o in preparazione negli altri settori di trasporto. L'introduzione di sistemi per la certificazione dei macchinisti a livello comunitario risponde sempre alle stesse esigenze:

- garantire la libertà di circolazione dei macchinisti sul territorio dell'UE in conseguenza dell'apertura dei mercati di trasporto;
- garantire un livello di sicurezza ottimale sulle reti ferroviarie.

Nel settore marittimo la Commissione ha già istituito un sistema analogo a quello della presente proposta, armonizzando le condizioni per il rilascio dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità nel settore della navigazione interna⁹. La Commissione ha recentemente presentato una proposta di direttiva¹⁰ intesa a modificare la direttiva 2001/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, introducendo un sistema comunitario di riconoscimento dei titoli professionali di idoneità rilasciati da paesi terzi. Le disposizioni proposte mirano a garantire che i marittimi dei paesi terzi che prestano servizio a bordo di navi comunitarie ricevano una formazione e conseguano titoli professionali conformi alle prescrizioni internazionali minime.

Nel settore dei trasporti stradali, mentre la direttiva 2003/59/CE relativa alla qualifica iniziale ed alla formazione continua dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri è da poco entrata in vigore, la Commissione ha proposto una revisione della normativa europea sulla patente di guida¹¹. Questa rifusione propone tra l'altro, di generalizzare il modello di patente europea, di instaurare il principio della validità amministrativa limitata, di armonizzare le periodicità dei controlli medici per i conducenti professionisti, di istituire prescrizioni minime per la qualifica iniziale e la formazione degli esaminatori.

Nel settore aereo la direttiva 91/670/CE¹² ha bensì istituito il principio del reciproco riconoscimento delle licenze del personale operante nel settore dell'aviazione civile, ma le sue disposizioni si sono rapidamente rivelate insufficienti quando sono iniziate le discussioni sulle proposte intese a realizzare il c.d. "cielo unico europeo". Infatti, il contenuto e i metodi della formazione, e i criteri di esame e di monitoraggio non risultano armonizzati. Perciò

9 Direttiva 96/50/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, riguardante l'armonizzazione delle condizioni di conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità nel settore della navigazione interna, GU L 235 del 17.9.1996, pag. 31.

10 Proposta di direttiva del PE e del Consiglio che modifica la direttiva 2001/25/CE del PE e del Consiglio concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare, COM(2003) 1.

11 Proposta di direttiva del PE e del Consiglio concernente la patente di guida (rifusione), COM(2003) 621 def.

12 Direttiva 91/670/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile, GU L 373 del 31.12.1991, pag. 88.

la Commissione, in una dichiarazione unilaterale, si è impegnata a presentare una proposta al Parlamento ed al Consiglio sui provvedimenti atti a rimediare alla scarsità di controllori di volo e ad armonizzare il sistema di rilascio delle licenze dei controllori aerei e del personale ATM, allo scopo di rafforzare la sicurezza.

La presente proposta di direttiva mira a dotare il settore ferroviario di norme che ricalcano nella sostanza quelle già vigenti o in preparazione negli altri settori del trasporto. In questo modo, come si è già detto, si renderà più agevole la certificazione delle imprese ferroviarie prevista dalla direttiva sulla sicurezza ferroviaria e al tempo stesso si garantirà un livello di sicurezza ottimale, creando condizioni che garantiscono la libera circolazione dei lavoratori in questo settore.

Come si evince dalla tabella sotto riportata, le condizioni di certificazione (livello di formazione, età, esami medici e psicologici, autorità che rilascia la licenza, ecc.) si basano su modelli relativamente simili, ancorché orientati alle specificità proprie di ciascuna modalità di trasporto (requisiti fisici, età, esperienza, conoscenza delle infrastrutture, ed altri ancora).

<i>Modalità di certificazione</i>	FERROVIA (disposizioni della proposta)	STRADA ¹³ 1. Quadro generale 2. Professionisti	ARIA ¹⁴ Controllori aerei	TRASPORTI MARITTIMI ¹⁵ 1. Gente di mare 2. Piloti
Procedimento di selezione: Requisiti prescritti	- Requisiti di età, di idoneità fisica e mentale, di istruzione scolastica	(1) Requisiti di età e di idoneità fisica secondo il tipo di veicolo interessato (2) Obbligo di disporre della patente "civile" corrispondente	- Requisiti di età, di conoscenze teoriche e linguistiche, di esperienza, di idoneità fisica e mentale	(1) Requisiti di età e di idoneità fisica e mentale (2) Come sopra, più esperienza professionale e conoscenza delle condizioni locali di navigazione
Programma di formazione ed esame	- Conoscenza delle materie inerenti la conduzione di un treno e conoscenza delle infrastrutture - Criteri severi in	(1) Conoscenze teoriche e pratiche delle norme di condotta (2) Conoscenza delle regole di sicurezza	(1) Formazione teorica e pratica "iniziale" per i controllori in formazione (2) Formazione "di	(1) Sono basati sui requisiti prescritti dalla Convenzione STCW ¹⁶ e sulla responsabilità specifica a bordo

13 Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/469/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 78/914/CEE del Consiglio, nonché la proposta di direttiva del PE e del Consiglio concernente la patente di guida (rifusione), COM(2003) 621 def.

14 I dati che figurano nella tabella sono tratti da uno studio tuttora in corso relativo all'istituzione di una licenza europea per i controllori aerei.

15 (1) – Direttiva 2001/25/CE del PE e del Consiglio, del 4 aprile 2001, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare, GU L 136 del 18.5.2001, pagg. 17-41.

Proposta di direttiva del PE e del Consiglio che modifica la direttiva 2001/25/CE, COM(2003) 1.

(2) – Direttiva 96/50/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, riguardante l'armonizzazione delle condizioni di conseguimento dei certificati nazionali di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nella Comunità nel settore della navigazione interna, GU L 235 del 17.9.1996, pag. 31.

16 Convenzione STCW sulle norme per la formazione della gente di mare, i titoli professionali e il servizio di guardia.

	<p>materia di conoscenze linguistiche</p> <p>- Criteri definiti in allegato</p>	<p>durante la marcia e la sosta</p> <p>- Criteri di esame definiti in allegato</p>	<p>unità” per i controllori (specifica all’unità e alla zona di attività)</p>	<p>(2) Conoscenza delle norme di navigazione e delle norme tecniche (motore, carico...)</p>
<p>- Organismo di formazione</p>	<p>- Gli istituti di formazione o gli altri organismi appositamente accreditati dall’autorità competente</p>	<p>(1) Organismi privati</p> <p>(2) Autorità competente designata dallo Stato membro</p>	<p>- L’autorità competente sorveglia e può delegare. Certifica gli organismi di formazione</p>	<p>(1) Istituto di formazione dei marittimi designato dallo Stato membro</p> <p>(2) Nessun organismo specifico</p>
<p>- Organismo esaminatore</p>	<p>- Gli istituti di formazione o gli altri organismi appositamente accreditati dall’autorità competente</p>	<p>(1) Armonizzazione della qualifica iniziale degli esaminatori</p> <p>(2) Autorità competente designata dallo Stato membro</p>	<p>(1) Formazione iniziale: organismo di formazione</p> <p>(2) Formazione dell’unità: esaminatori designati dall’autorità competente</p>	<p>(1) Autorità competente designata dallo Stato membro</p> <p>(2) Idem (metodo non definito)</p>
<p>- Rilascio della licenza</p>	<p>- Licenza: autorità competente</p> <p>- Attestato complementare armonizzato: impresa ferroviaria</p>	<p>(1) Autorità competente</p> <p>(2) Autorità competente</p>	<p>- Autorità nazionale competente, indipendente dai centri di formazione</p>	<p>(1) Autorità competente, direttamente o con la sua autorizzazione</p> <p>(2) Autorità competente</p>
<p>- Titolare della licenza</p>	<p>- Licenza: conducente</p> <p>- Attestato: la IF</p>	<p>- (1) e (2), il conducente</p>	<p>- Il controllore aereo</p>	<p>(1) La gente di mare</p> <p>(2) Il pilota</p>
<p>Struttura della licenza</p>	<p>- Modello comunitario: licenza, attestato complementare armonizzato</p>	<p>- (1) e (2), modello comunitario</p>	<p>- Non esiste modello comunitario. Reciproco riconoscimento</p>	<p>(1) Non esiste modello UE</p> <p>(2) Modello comunitario</p>

Sistema di monitoraggio e controllo	- Esame medico periodico - Controlli periodici (materiale rotabile e infrastruttura) - Formazione continua	(1) Validità amministrativa, soggetta a rinnovo (2) Controlli medici periodici armonizzati e formazione continua	- Controllo periodico delle idoneità fisiche e mentali (da rinnovare) - Numero minimo obbligatorio di ore di attività per il rinnovo	(1) Validità: 5 anni (2) Validità: fino a 65 anni di età
--	--	---	---	---

5. CONSULTAZIONE DURANTE LA FASE PRELEGISLATIVA

La Commissione ha consultato tutte le parti interessate sulla base di un apposito documento pubblicato sul suo sito “Europa” il 2 luglio 2003. Il documento è stato presentato formalmente durante un’audizione organizzata dalla stessa Commissione il 16 luglio 2003 a tutti i rappresentanti del settore: gestori dell’infrastruttura, imprese ferroviarie, parti sociali, società di servizi.

Il documento ha suscitato considerevole interesse, al punto che il sito Europa ha ricevuto - e pubblicato - una trentina di reazioni ufficiali. L’idea di una proposta legislativa diretta ad emanare norme comunitarie per la certificazione dei macchinisti è stata accolta favorevolmente. È stata tuttavia espressa l’esigenza di procedere con grande prudenza, in considerazione dell’incidenza economica della proposta, visto che questa prevede meccanismi di certificazione e di documentazione che sono tutti da costruire. Sono pervenuti inoltre numerosi commenti e osservazioni riguardanti, nel dettaglio, i meccanismi proposti e i requisiti minimi da verificare e di essi la Commissione ha tenuto largamente conto.

Al termine di questa consultazione e sulla scorta di tutti gli elementi sopra accennati, è apparso ineluttabile un intervento della Comunità volto a garantire l’uniformità e la trasparenza necessarie, definire un modello unico di certificazione basato sul principio del reciproco riconoscimento che lasci lo Stato membro di origine – in ossequio al principio di sussidiarietà – la competenza a rilasciare una licenza di base e all’impresa ferroviaria il diritto di rilasciare un attestato complementare armonizzato contenente le autorizzazioni specifiche.

Le disposizioni della presente proposta di direttiva si inseriscono nella politica comune dei trasporti e contribuiscono al conseguimento degli obiettivi delle politiche comunitarie di libera circolazione dei lavoratori, libertà di stabilimento e libera prestazione di servizi, evitando i rischi di distorsione della concorrenza.

6. PRINCIPI FONDAMENTALI E STRUTTURA DELLA DIRETTIVA

6.1. Ambito d’applicazione

La Commissione ha deciso di limitare, in un primo tempo, l’attuazione della presente proposta di direttiva ai conducenti di treni addetti ai servizi transfrontalieri, i quali operano di fatto in regime di interoperabilità.

Durante i lavori preparatori l’attuazione della direttiva in due tappe distinte è emersa come l’opzione più appropriata. Occorre, in primo luogo, procedere alla rapida applicazione delle disposizioni relative alla certificazione dei macchinisti più direttamente interessati

dall'apertura del mercato ferroviario e che sono chiamati a svolgere la loro attività sul territorio di altri Stati membri. È proprio in questo contesto infatti, che le esigenze di sicurezza del sistema ferroviario assumono carattere imperativo ed urgente.

In un secondo tempo, sulla base di una relazione riguardante la prima tappa, la Commissione proporrà di estendere la licenza europea a tutti i conduttori di treni di qualsiasi categoria, tenendo conto delle eccezioni già previste dalla proposta di direttiva relativa alla sicurezza ferroviaria, che fa parte integrante del Secondo pacchetto ferroviario.

Allo stesso modo, gli altri agenti presenti a bordo dei treni, che partecipano indirettamente a garantire la sicurezza della circolazione, saranno trattati in un secondo momento.

6.2. Un modello unico per la certificazione dei macchinisti

Per garantire l'uniformità (nella forma e nel contenuto) dei documenti che dovranno attestare l'idoneità alla conduzione dei treni, la Comunità ha predisposto, nella proposta qui in commento, un modello comunitario di certificazione i cui vari elementi saranno reciprocamente riconosciuti dagli Stati membri.

Sul piano ideale, il macchinista dovrebbe essere in possesso di un documento unico sotto forma di *smart card*. Quest'ultima verrebbe rilasciata dall'autorità competente, mentre i vari elementi specifici relativi alle infrastrutture, al materiale rotabile e alle verifiche periodiche verrebbero registrati nel *chip*. Le registrazioni verrebbero effettuate dall'autorità competente stessa (o su delega di questa), dall'impresa ferroviaria o altri soggetti delegati all'uopo.

Tuttavia, nel corso della consultazione precedente la stesura della proposta, le imprese ferroviarie si sono opposte recisamente all'introduzione immediata di questa soluzione per le ragioni qui di seguito indicate:

- le specifiche della *smart card* non sono ancora disponibili;
- visto il gran numero di operazioni necessarie per l'aggiornamento della carta, l'autorità competente sarebbe costretta a delegare queste operazioni all'impresa ferroviaria, la quale dovrebbe dotarsi di un sistema di aggiornamento costoso;
- non è discernibile il valore aggiunto di un sistema siffatto, stante il numero ridotto di macchinisti addetti al traffico transfrontaliero.

Per questi motivi, la Commissione propone un'attuazione delle disposizioni della direttiva in due fasi:

- in via provvisoria, la certificazione porrà in essere due documenti: a) la licenza, carta di formato identico a quello della patente europea, rilasciata dall'autorità competente in base a criteri comunitari ed oggetto di mutuo riconoscimento da parte degli Stati membri; b) un attestato armonizzato, rilasciato dall'impresa ferroviaria presso la quale presta servizio il macchinista, il quale conferma che questi possiede le conoscenze specifiche necessarie (relative al materiale rotabile, all'infrastruttura, alle verifiche periodiche);
- a pieno regime, i due suddetti elementi confluiranno in una sola *smart card*, secondo specifiche funzionali e tecniche che saranno definite con la procedura del comitato.

Per garantire la massima coerenza al quadro normativo comunitario in materia di sicurezza ferroviaria, l'autorità incaricata di emettere la licenza sarà l'autorità nazionale preposta alla

sicurezza, la quale dovrà essere istituita a norma dell'articolo 15 della (proposta di) direttiva COM(2002) 21 sulla sicurezza ferroviaria. A questa stessa autorità spetterà il compito di istituire un registro nazionale delle licenze che dovrà consentire di registrare i dati essenziali dell'iter percorso da ciascun macchinista per conseguire e mantenere le sue competenze.

Il principio del reciproco riconoscimento da parte degli Stati membri delle licenze e attestati complementari armonizzati (secondo il modello comunitario) è lo strumento che consentirà di intensificare la mobilità dei macchinisti da uno Stato membro all'altro, come pure da un'impresa ferroviaria all'altra. Questa mobilità è indispensabile nella prospettiva della sempre maggiore apertura del mercato ferroviario dell'UE ed è in armonia con le varie libertà contemplate dal trattato in relazione alla creazione di un mercato ferroviario unificato.

6.3. Definizione dei requisiti minimi necessari per il conseguimento del certificato

Sulla scorta dei vari elementi che sono emersi durante la consultazione e sulla base dei numerosi lavori preparatori, i requisiti da prescrivere devono riguardare, come minimo, i limiti di età, l'idoneità fisica e psicologica dell'aspirante macchinista, la sua esperienza professionale e le sue conoscenze in determinate materie concernenti la guida di un convoglio ferroviario, ma anche la conoscenza delle infrastrutture che dovrà percorrere.

È importante sottolineare che la direttiva prescrive soltanto requisiti minimi; in altri termini uno Stato membro ha facoltà di dettare requisiti supplementari per il rilascio di certificati di conduzione sul proprio territorio. Tuttavia, se un macchinista certificato conformemente alle disposizioni della presente proposta di direttiva ha bisogno di una certificazione per accedere al territorio di tale Stato membro, quest'ultimo deve riconoscere le parti del certificato che corrispondono ai requisiti minimi definiti dalla direttiva e non potrà imporre altra esigenza che una formazione complementare riguardante l'infrastruttura interessata (conoscenza della linea, segnalamento, regolamento di esercizio, ecc.).

Per rispondere ad alcune inquietudini e mantenere elevato il livello di sicurezza del sistema ferroviario europeo sono stati fissati requisiti rigorosi relativamente alle conoscenze linguistiche degli aspiranti macchinisti. I conduttori devono possedere determinate conoscenze nella lingua o nelle lingue indicate dai gestori dell'infrastruttura interessata, conoscenze che devono consentir loro di comunicare attivamente ed efficacemente in situazioni di routine, in situazioni di emergenza o di criticità.

Per conservare il certificato il titolare è soggetto a controlli periodici dei requisiti minimi prescritti, in modo da garantire una qualità ottimale del servizio e rispondere ad evidenti imperativi di sicurezza.

Inoltre, nel riconoscere la qualità degli istituti di formazione e delle procedure di certificazione che già esistono al livello di Stati membri, la presente proposta di direttiva prevede che l'autorità di norma competente abbia facoltà di delegare alcuni dei compiti ad essa affidati. In altri termini, l'autorità, pur restando interamente responsabile, potrà delegare o appaltare ad altri soggetti la realizzazione di alcuni compiti, sempreché ciò avvenga nel rispetto di tre presupposti: assenza di conflitto di interessi, trasparenza e non discriminazione.

6.4. Formazione e valutazione delle competenze

La proposta di direttiva definisce, all'allegato V, un programma generale di formazione per l'acquisizione delle conoscenze professionali prescritte per il conseguimento della licenza. Il programma è integrato da obiettivi di formazione più specifici, riferiti al materiale rotabile ed alle infrastrutture; tutte queste conoscenze sono descritte negli allegati VI e VII e consentono di conseguire l'attestato complementare armonizzato.

Per far fronte alle eventuali carenze di strutture formative, gli Stati membri dovranno pubblicare il procedimento da seguire per il conseguimento della licenza, nonché accreditare gli organismi cui è affidata la formazione. I candidati dovranno potervi accedere senza alcuna discriminazione.

Gli Stati membri dovranno inoltre precisare il procedimento da seguire per la verifica delle competenze acquisite dai candidati. Per garantire la maggior trasparenza possibile ed evitare i conflitti di interesse, le commissioni esaminatrici dovranno essere costituite da persone accreditate dall'autorità nazionale di sicurezza.

6.5. Controlli e sanzioni

La validità e il contenuto della licenza e dell'attestato complementare armonizzato del macchinista dovranno poter essere, soggette in qualsiasi momento a controlli da effettuarsi a cura dell'autorità territorialmente competente.

Qualora un'autorità competente ritenga che una licenza rilasciata dalla a. c. di un altro Stato membro o che un attestato complementare armonizzato non soddisfi i requisiti minimi, la proposta di direttiva prevede una procedura che consente di contestare la certificazione, rivolgendosi in primo luogo all'autorità emittente (ovvero, all'impresa ferroviaria) e, successivamente, ove occorra, all'Agenzia e, infine, alla Commissione.

7. INCIDENZA ECONOMICA DELLA DIRETTIVA

7.1. Introduzione

L'incidenza economica del provvedimento è stata valutata con riferimento ad uno scenario plausibile (scenario di riferimento = evoluzione "naturale" del contesto nell'ipotesi che non esista la presente direttiva), a un secondo scenario di attuazione della direttiva, articolata come si è detto in due fasi e, successivamente valutando l'impatto – sul piano dei costi – dei due scenari, rapportati ai benefici che ne possono scaturire.

La stima che qui si presenta ha dovuto fare i conti con la difficoltà di reperire determinati dati e si fonda quindi su varie ipotesi.

E invero:

- non esistono dati pubblici sulle spese sostenute dalle imprese ferroviarie per la formazione e la certificazione dei loro macchinisti;
- la direttiva qui proposta lascia un ampio margine di discrezionalità per la sua attuazione negli Stati membri, cosa che implica teoricamente un numero infinito di scenari prospettabili;

- lo scenario di riferimento, che tiene conto dell'evoluzione del quadro normativo in assenza dell'attuazione della presente proposta è pressoché impossibile da descrivere con precisione, in un contesto in cui gli Stati membri siano lasciati totalmente liberi di legiferare in questo settore.

7.2. Scenario di riferimento

Durante la consultazione precedente l'elaborazione della proposta, vari Stati hanno indicato l'intenzione di introdurre in tempi brevi una normativa nazionale per la certificazione dei macchinisti e alcuni hanno segnalato di aver già istituito un quadro legislativo al riguardo. Questa tendenza andrà generalizzandosi poiché la futura direttiva sulla sicurezza ferroviaria chiede agli Stati membri di dettare le regole nazionali per la certificazione delle imprese ferroviarie. Se al livello europeo non venisse presa nessuna iniziativa, ci si troverebbe in una situazione caratterizzata da 15 e successivamente 25 procedure nazionali di certificazione, molto probabilmente diverse le une dalle altre, che tutte risentiranno delle prassi tradizionali delle singole compagnie ferroviarie nazionali.

In uno scenario siffatto, le soluzioni devono essere preparate caso per caso, in relazione alle operazioni transfrontaliere che devono essere organizzate, come descritto nel rapporto finale dello studio ATKINS citato al capitolo 3. I macchinisti sarebbero in un primo momento formati e certificati in uno Stato, poi dovrebbero seguire un nuovo ciclo di formazione/certificazione in ciascuno degli Stati in cui andrebbero a prestare servizio. Una situazione del genere significherebbe, per gli interessati, dover assoggettarsi volta per volta ad una serie di formazioni, senza seguire una strategia predefinita, con conseguenti duplicazioni, ripetizioni, diseconomie e perdita di tempo.

7.3. Scenario relativo all'attuazione della direttiva

La direttiva proposta sarà attuata in due fasi successive:

- Fase 1: in primo luogo, applicazione delle sue disposizioni ai macchinisti che operano in servizio transfrontaliero;
- Fase 2: in un secondo momento, applicazione delle sue disposizioni a tutti gli altri macchinisti.

Per quanto riguarda il ruolo dell'autorità competente, esistono due ipotesi principali:

- L'autorità competente svolge soltanto un ruolo di "autorità di controllo". I compiti relativi all'assegnazione della licenza sono delegati a un'impresa ferroviaria, tranne che per i macchinisti di imprese concorrenti. Il registro viene istituito da questa impresa o da un soggetto terzo, come il gestore delle infrastrutture. Le imprese ferroviarie rilasciano gli attestati armonizzati complementari.
- L'autorità competente svolge integralmente il proprio ruolo di autorità emittente e di autorità di controllo. Attribuisce le licenze ed istituisce il registro, eventualmente dandone in appalto la parte tecnica ed informatica. Le imprese ferroviarie rilasciano gli attestati armonizzati complementari.

Quale che sia la soluzione prevista, l'incidenza economica sarà diversa da un soggetto all'altro, ma, globalmente, le spese saranno all'incirca le stesse.

7.4. Altre ipotesi

7.4.1. Numero di macchinisti da certificare

Si calcola che nell'Unione europea a 25 i macchinisti siano circa 200 000. Quelli interessati dalla prima fase (gli addetti al traffico transfrontaliero) rappresentano al massimo il 5% di questa cifra, cioè 10 000 macchinisti. È previsto un incremento annuo del 5% in seguito all'aumento del traffico transfrontaliero, pari a 500 macchinisti all'anno. Con una percentuale di rinnovi prevista del 5% all'anno, vi saranno altri 500 macchinisti all'anno. Pertanto, nella fase 1 si dovranno certificare 1 000 macchinisti, che passeranno però a 10 000 nella fase 2.

Visto il numero di macchinisti da certificare, è possibile una sovrapposizione delle due fasi: in altri termini, si potrà cominciare a certificare gli altri macchinisti prima di aver interamente certificato quelli addetti al traffico transfrontaliero.

7.4.2. Costo degli esaminatori

Posto che per esaminare 50 macchinisti occorre un esaminatore, occorreranno 20 esaminatori indipendenti nella fase 1 e 200 nella fase 2. Queste persone dovranno essere assunte fra i macchinisti in servizio, con un aumento di spesa stimato in 1 000 €/per macchinista nella fase 1 e 500 € nella fase 2, più un importo fisso all'inizio di ciascuna fase.

7.4.3. Costi di accreditamento

Questi costi si basano sull'ipotesi seguente: una persona per Stato membro per un periodo di un anno per mettere in piedi il sistema nella fase 1, il doppio nella fase 2. A questi va aggiunto un decimo di persona all'anno/per anno/per Stato membro per il mantenimento del sistema.

7.4.4. Costi di produzione della licenza

Il modello proposto corrisponde al modello di patente europea per i trasporti stradali. La patente europea, che è una tessera in plastica, dovrà essere prodotta in milioni di esemplari per altrettanti macchinisti, con un costo di produzione stimato intorno a 20 centesimi di euro per esemplare.

7.4.5. Vantaggi conseguenti alla riduzione della durata della formazione

Il citato studio ATKINS del 2002 dimostra che, nell'ambito dei servizi transfrontalieri presi in considerazione, i macchinisti possono attraversare le frontiere nazionali solo dopo aver seguito corsi di formazione di notevole impegno. La presente direttiva ha appunto lo scopo di ridurre la durata della formazione di questi macchinisti, grazie alla presa in considerazione, fin dall'inizio, dell'aspetto internazionale della loro attività, nonché quello di ridurre le verifiche che necessariamente ne risulteranno. Si è valutato che il tempo di formazione risparmiato rispetto alla durata media di formazione di un macchinista sarà, come minimo del 10%.

7.4.6. Vantaggi conseguenti alla riduzione dei tempi di certificazione delle imprese ferroviarie

A norma della direttiva sulla sicurezza ferroviaria, ciascuna impresa ferroviaria deve chiedere un certificato di sicurezza che confermi l'accettazione delle disposizioni che essa ha preso per soddisfare i requisiti specifici necessari per l'esercizio di una determinata rete in condizioni di

sicurezza. I requisiti possono riguardare l'applicazione delle STI e le norme di sicurezza nazionali, le procedure di assegnazione dei certificati al personale e l'autorizzazione di messa in servizio del materiale rotabile impiegato dall'impresa stessa. Per quanto attiene il personale, la certificazione si fonda sulla documentazione fornita dall'impresa ferroviaria in ordine alla selezione delle varie categorie di personale o dei suoi contraenti, compresa la prova che detto personale possiede i requisiti prescritti dalle STI o dalle norme nazionali e che è in possesso della prescritta certificazione.

La presente direttiva ha lo scopo di accorciare i tempi necessari all'impresa ferroviaria per preparare la documentazione, come pure i tempi necessari per la valutazione della documentazione da parte dell'autorità nazionale di sicurezza.

Sulla base di un recente studio di NERA, per l'UE a 15 si possono prospettare le seguenti cifre:

- circa 800 000 dipendenti delle ferrovie europee
- costo salariale medio: 40 000 € all'anno
- massa salariale: 32 000 milioni di € all'anno
- le spese di personale rappresentano in media il 50% delle spese di esercizio
- spesa media di esercizio: 64 000 milioni di € all'anno
- i redditi rappresentano in media il 70% delle spese di esercizio, quindi circa 44 800 milioni di € all'anno
- il trasporto merci rappresenta all'incirca il 30% dei ricavi globali, quindi circa 13 440 milioni di € all'anno.

I benefici non saranno gli stessi per un'impresa "storica" e per un'impresa che entra nel mercato, ma il fatto di guadagnare un mese nella procedura di rilascio del certificato di sicurezza per operazioni transfrontaliere rappresenta un vantaggio sostanziale sia sotto il profilo del risparmio di spese amministrative che sotto quello delle spese di avvio. Tenuto conto delle cifre sopra riportate ed estrapolando da UE15 a UE25 sulla base del criterio della popolazione (NERA ha stimato che il rapporto tra i livelli di traffico è all'incirca lo stesso che tra livelli di popolazione) si può ragionevolmente ipotizzare un beneficio medio annuo di 5,3 milioni di €.

7.4.7. Vantaggi conseguenti alla riduzione dei rischi

La selezione e la formazione dei macchinisti è di competenza delle imprese ferroviarie. La presente proposta impone condizioni minime per la selezione e la formazione dei macchinisti, nonché una procedura per il rilascio del certificato corrispondente. Si può quindi affermare che la presente direttiva consente di ridurre alcuni rischi sul piano della sicurezza ferroviaria, come quelli rappresentati dalle imprese che non osservano i requisiti minimi in materia di selezione e formazione del personale o determinati elementi della procedura di certificazione.

Ad esempio, un gruppo di lavoro dell'UIMC (Union Internationale des Services médicaux des Chemins de fer) ha recentemente studiato la questione dell'esame psicologico del personale

che esercita funzioni legate alla sicurezza. Nel suo rapporto del settembre 2003 l'UIMC raccomanda il ricorso sistematico a test psicologici al momento della selezione e dell'esame medico dopo i 50 anni di età, ma anche ogniqualvolta sorgano dubbi circa l'idoneità dell'interessato a disimpegnare funzioni essenziali sul piano della sicurezza. Dal rapporto emerge che vari incidenti si sarebbero potuti evitare qualora fossero stati presi i provvedimenti consequenziali dopo che dei test avevano messo in luce certi indizi.

Si può quindi affermare che l'obbligo di ricorrere ad esaminatori accreditati, di definire requisiti minimi da rispettare, di verificare regolarmente taluni criteri e di certificare il personale, rispettando alcune tappe fondamentali, sono tutti elementi che concorrono a ridurre i rischi di errori, di incidenti e altri tipi di inconvenienti.

Ovviamente, è difficile quantificare l'entità dei vantaggi suddetti. A titolo d'esempio, il vantaggio che ECORYS ha valutato nell'analisi costi-benefici nell'applicazione della direttiva 2001/16/CE per l'attuazione di ERTMS su un periodo di 20 anni è di 6,5 milioni di €; si tratta del valore netto attuale (*Net Present Value*) che si basa su una riduzione del numero di vittime valutato in 14. È un valore che non tiene conto dei benefici derivanti dalla diminuzione del numero di feriti gravi e dei danni materiali e si limita alle conseguenze economiche sul territorio di UE15. Un'altra fonte è rappresentata dall'analisi economica effettuata per la STI controllo-comando e segnalamento "alta velocità" nel 2000, dal quale risulta un valore netto attuale di 3,7 milioni di €. Questi studi partono dall'ipotesi di un valore di 1,5 milioni di € per incidente mortale.

7.4.8. *Vantaggi scaturenti da una maggiore mobilità tra imprese*

Grazie a questa direttiva per i macchinisti sarà più facile farsi assumere da una nuova impresa; ci saranno cioè meno costi sociali in caso di chiusura o ristrutturazione di imprese. Tuttavia, vi potrebbe essere una maggiore mobilità dovuta all'iniziativa personale degli interessati, la quale potrebbe determinare costi di assunzione supplementari. La creazione di un autentico mercato dei macchinisti ferroviari nell'Unione europea è idonea a rendere questo mestiere più attraente. Il previsto recupero di dinamismo del mercato ferroviario europeo dovrebbe consentire di aumentare, in prospettiva, le possibilità di occupazione.

7.5. **Tabella comparativa**

(I valori sono espressi in EUR costanti, non scontati)

	Scenario di riferimento	Direttiva – Fase 1	Direttiva - Fase 2
Spese			
Spesa media di formazione di un macchinista	45 000 €	Nessun impatto	Nessun impatto
Obbligo di indipendenza dell'esame	circa 35 mio di €	ca. 1 000 €/macchinista cioè 1 mio di €/anno, più 1 mio di € nel 2007 Totale: 11 mio di €	ca. 500 €/macchinista cioè 5 mio di €/anno, più 10 mio di € nel 2009 Totale: 60 mio di €

Obbligo di accreditamento	circa 6 mio di €	1 mio di € nel 2006, più 0,1 mio di €/anno Totale: 2 mio di €	5 mio di € nel 2008, più 0,5 mio di €/anno Totale: 10 mio di €
Istituzione del registro e gestione	circa 34 mio di €	1 mio di € per Stato nel 2006, più 0,1 mio di € per Stato/anno Totale: 46 mio di €	0,1 mio di € all'anno per Stato Totale: 23 mio di €
Produzione di licenze carta (60 €/licenza)	circa 12 mio di €	Nulla	Nulla
Produzione di licenza UE	Nulla	2 mio di € nel 2006, poi 40 000 € all'anno Totale: 2,4 mio di €	200 000 € all'anno Totale: 2 mio di €
Produzione di attestati armonizzati	Nulla	60 000 € all'anno Totale: 0,6 mio di €	60 € per licenza Totale: 12 mio di €
TOTALE spese	circa 87 mio di €	62 mio di €	107 mio di €
Vantaggi			
Vantaggio: riduzione durata formazione macchinista 2° paese	Nulla	4,5 mio di €/anno Totale: 45 mio di €	4,5 mio di €/anno Totale: 45 mio di €
Vantaggio: riduzione di certificazione macchinista 2° paese	Nulla	0,1 mio di €/anno Totale: 1 mio di €	0,1 mio di €/anno Totale: 1 mio di €
Vantaggio: riduzione tempi certificazione impresa ferrov.	circa 26,5 mio di €	5,3 mio di € all'anno Totale: 53 mio di €	5,3 mio di € all'anno Totale: 53 mio di €
Vantaggio: riduzione dei rischi	circa 14 mio di €	7 mio di €	21 mio di €

Vantaggio: mobilità tra imprese	circa 20 mio di € per costi sociali	Nulla	Nulla
TOTALE dei vantaggi	Circa 20,5 mio di €	106 mio di €	120 mio di €
BILANCIO	- 66,5 mio di €	+ 44 mio di €	+ 13 mio di €

7.6. Conclusioni

In assenza di direttiva, il mantenimento della situazione attuale potrebbe determinare una perdita di 66,5 milioni di € per i 25 Stati membri negli anni a venire.

Se la proposta di direttiva sarà accolta, gli Stati membri non soltanto eviteranno la perdita suddetta, ma potrebbero anzi attendersi un beneficio di 44 milioni di € per la prima fase (certificazione dei macchinisti in servizio transfrontaliero) e di 13 milioni di € per la seconda fase (certificazione di tutti gli altri macchinisti).

8. COMMENTI AI SINGOLI ARTICOLI

Articolo 1

Questo articolo definisce gli obiettivi della proposta di direttiva e ribadisce le responsabilità dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie.

Articolo 2

Contiene le definizioni dei termini utilizzati nella direttiva.

Articolo 3

Precisa l'ambito di applicazione del provvedimento. Le persone prese in considerazione sono sia i macchinisti sia gli altri soggetti presenti sulle motrici o sui treni che direttamente o indirettamente partecipano alla loro guida e le cui qualifiche professionali concorrono conseguentemente a garantire la sicurezza della circolazione sulla rete. Durante la fase di consultazione precedente la redazione del provvedimento numerosi esperti ed autorità hanno chiesto l'emanazione di norme europee per la certificazione del personale adibito a mansioni essenziali sotto il profilo della sicurezza; queste richieste sono state oggetto di emendamenti da parte del Parlamento europeo in sede di prima e seconda lettura del Secondo pacchetto ferroviario.

Articolo 4

Precisa il modello comunitario di certificazione e fa rinvio all'allegato I. Il modello si articola in tre parti: la licenza propriamente detta, attestato complementare armonizzato e dati che devono figurare nel registro nazionale.

Articolo 5

Precisa i soggetti abilitati a rilasciare la licenza e l'attestato armonizzato.

Articolo 6

Precisa l'ambito di validità della licenza e dell'attestato complementare armonizzato.

Articoli da 7 a 11

Definiscono i requisiti che devono essere osservati per conseguire la licenza e l'attestato complementare armonizzato.

Articolo 14

Precisa le condizioni che devono essere osservate dal macchinista per poter conservare la licenza e l'attestato complementare armonizzato. Si tratta in particolare di verifiche periodiche, come gli esami medici e la verifica della conoscenza delle linee.

Articolo 15

Precisa quali conseguenze comporti, per la licenza, il fatto che il macchinista cessa dal servizio o passi alle dipendenze di un'altra impresa ferroviaria.

Articoli da 16 a 19

Precisano i compiti spettanti alle autorità competenti per il rilascio delle licenze e le norme relative alla loro delega a terzi.

Articolo 20

Precisa le prescrizioni da osservare per la registrazione dei dati durante l'*iter* di certificazione dei conducenti.

Articoli da 21 a 24

Fissano le procedure relative alla formazione del personale, agli esami e alle valutazioni indipendenti.

Articolo 25

Contiene le disposizioni applicabili agli altri agenti presenti sul locomotore o sul treno, che direttamente o indirettamente partecipano alla sua guida e le cui qualifiche professionali concorrono quindi a garantire la sicurezza della circolazione.

Articoli 26 e 27

Riguardano i controlli che l'autorità competente può effettuare, nonché le sanzioni penali che gli Stati membri devono istituire.

Articolo 28

Contempla le possibilità di deroga. Le eccezioni autorizzate sono identiche a quelle previste dalla direttiva sulla sicurezza ferroviaria.

Articoli 29 e 30

Contengono le disposizioni abituali relative alla modifica degli allegati ed alla procedura del comitato. Va osservato che il comitato competente sarà quello istituito dalle direttive sull'interoperabilità, il quale sarà anche competente per la direttiva sulla sicurezza ferroviaria.

Articolo 31

L'Agenzia ferroviaria europea ha il compito di vigilare sull'attuazione della presente direttiva e di preparare un rapporto sull'evoluzione della certificazione. Il rapporto consentirà di prendere i provvedimenti necessari prima di applicare la direttiva a tutti i macchinisti e agli altri agenti.

Articoli 32 e 33

Disposizioni abituali relative al recepimento della direttiva nell'ordinamento nazionale.

Articolo 34

Si propone un'attuazione per gradi delle disposizioni della direttiva; in primo luogo il suo recepimento e l'istituzione dei registri nazionali; successivamente, la certificazione dei macchinisti addetti ai servizi transfrontalieri e, infine, la certificazione degli altri macchinisti e degli altri agenti interessati. L'articolo precisa parimenti le disposizioni riguardanti i macchinisti che esercitano la loro professione o che seguono un processo di certificazione conforme alla normativa vigente prima dell'entrata in vigore della presente direttiva.

ALLEGATO I

L'allegato descrive il modello comunitario di ciascuno degli elementi costitutivi della certificazione: la licenza, l'attestato complementare armonizzato e i dati che devono figurare nel registro.

ALLEGATO II

Stabilisce le mansioni del macchinista.

ALLEGATO III

Precisa i requisiti di base per la selezione dei macchinisti: durata dell'istruzione scolastica, esami medici, prove di conoscenza delle lingue. Sono anche precisate le verifiche periodiche cui saranno soggetti. L'allegato attinge largamente all'accordo delle parti sociali firmato il 27 gennaio 2004.

ALLEGATO IV

Contiene i criteri da osservare per il programma generale di formazione e per gli esami relativi.

ALLEGATO V

Contiene gli obiettivi in materia di conoscenze professionali generali. Questo allegato attinge largamente all'accordo firmato dalle parti sociali il 27 gennaio 2004.

ALLEGATO VI

Definisce gli obiettivi in materia di conoscenze professionali relativi al materiale rotabile. Attinge largamente all'accordo firmato dalle parti sociali il 27 gennaio 2004.

ALLEGATO VII

Precisa gli obiettivi in materia di conoscenza professionale connessi alle infrastrutture. Attinge largamente all'accordo firmato dalle parti sociali il 24 gennaio 2004.

9. SUSSIDIARIETÀ

La direttiva qui proposta mira a istituire una regolamentazione comune in tema di certificazione del personale viaggiante addetto alla guida dei locomotori e dei treni adibiti al trasporto di passeggeri e di merci. La sua attuazione agevererà l'interoperabilità dei macchinisti con l'obiettivo di incrementare il traffico ferroviario internazionale, mantenere ed accrescere livelli di sicurezza e, per questo tramite, garantire il livello di qualità delle prestazioni del personale di condotta, garantendo e verificando la sussistenza di livelli di competenza adeguati alle reti europee utilizzate; consentirà inoltre alle imprese ferroviarie di gestire con maggiore efficacia i macchinisti in regime di interoperabilità e a ridurre il rischio di dumping sociale.

Poiché questi obiettivi non possono essere realizzati sufficientemente dagli Stati membri, come ha dimostrato lo studio realizzato dalla Commissione nel 2002 (cfr. il capitolo 3), e possono essere meglio realizzati a livello comunitario, come risulta dalla valutazione dell'impatto economico di cui al capitolo 7, la Comunità può prendere misure in conformità del principio di sussidiarietà ex art. 5 del trattato. In conformità del principio di proporzionalità di cui allo stesso articolo, la direttiva non va al di là di quanto è necessario per conseguire tali obiettivi.

10. IMPATTO FINANZIARIO

La presente proposta non contiene una scheda finanziaria.

Un comitato già istituito (direttiva 96/48/CE, articolo 21) sarà utilizzato per le procedure decisionali previste da questa proposta. Le spese relative ad eventuali riunioni supplementari saranno imputate alla linea di bilancio relativa a tale comitato.

Le spese che graveranno sull'Agenzia sono sostenute da quest'ultima. Esse sono già parzialmente contabilizzate nella scheda finanziaria che accompagna la proposta di regolamento (COM(2002) 23) che istituisce l'Agenzia, il quale fa parte del Secondo pacchetto ferroviario. Sarà cura del direttore esecutivo dell'Agenzia, nell'osservanza del citato regolamento, proporre, ove necessario, eventuali stanziamenti supplementari in relazione alle concrete esigenze.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa alla certificazione del personale viaggiante addetto alla guida di locomotori e treni sulla rete ferroviaria della Comunità

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71,

vista la proposta della Commissione¹⁷,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹⁸,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁹,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato²⁰,

considerando quanto segue:

- (1) A norma della direttiva 2004/xxx/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ..., relativa alla sicurezza ferroviaria²¹, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie stabiliscono il proprio sistema di gestione della sicurezza in modo da consentire al sistema ferroviario di conseguire, come minimo, gli obiettivi di sicurezza comuni, di conformarsi alle norme di sicurezza nazionali ed alle prescrizioni di sicurezza definite nelle specifiche tecniche di interoperabilità, e di applicare gli aspetti pertinenti/le disposizioni pertinenti dei metodi di sicurezza comuni. Il sistema di gestione della sicurezza prevede, tra l'altro programmi di formazione del personale e la predisposizione di meccanismi idonei a garantire il mantenimento dei livelli di competenza del personale e il conseguente espletamento delle sue mansioni.
- (2) La direttiva 2004/xxx/CE [sulla sicurezza ferroviaria] prevede che, per poter accedere all'infrastruttura ferroviaria, l'impresa ferroviaria deve essere in possesso di un certificato di sicurezza.
- (3) Ai sensi della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie²², le imprese ferroviarie titolari di una licenza fruiscono, dal 15 marzo 2003, del diritto di accedere alla rete ferroviaria transeuropea per il trasporto merci e, al più tardi a decorrere dal 2008, all'intera rete dei servizi

¹⁷ GU C del , pag. .

¹⁸ GU C del , pag. .

¹⁹ GU C del , pag. .

²⁰ GU C del , pag. .

²¹ GU L [...] del [...], pag. [...].

²² GU L 237 del 24.8.1991; direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 2003.

internazionali di trasporto ferroviario di merci. Inoltre, in base a quanto previsto dal Secondo pacchetto ferroviario²³, si propone di estendere tale diritto di accesso, oltre che all'insieme della rete suddetta anche a tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario. Questa estensione progressiva dei diritti di accesso porterà ineluttabilmente ad un aumento del volume dei trasporti transfrontalieri di merci per ferrovia. Ne deriverà una crescente domanda di macchinisti per i treni transfrontalieri, provvisti di una formazione adeguata e della relativa certificazione.

- (4) Uno studio realizzato nel 2002 dalla Commissione ha messo in luce la grande difformità delle normative nazionali relative alle modalità di certificazione dei conducenti. Per ovviare a questa situazione e salvaguardare in pari tempo l'attuale elevato livello di sicurezza del sistema ferroviario comunitario è opportuno adottare regole comunitarie per la certificazione del personale di condotta.
- (5) Le suddette regole comunitarie devono contribuire anche a realizzare le politiche comunitarie relative alla libera circolazione dei lavoratori, alla libertà di stabilimento ed alla libera prestazione dei servizi nell'ambito della politica comune dei trasporti, evitando di creare distorsioni della concorrenza.
- (6) A garanzia della necessaria uniformità e trasparenza, è opportuno che la Comunità definisca un modello di documentazione unico che attesti sia il possesso di alcuni requisiti e idoneità di base sia le competenze del personale di condotta, secondo modalità reciprocamente riconosciute dagli Stati membri, lasciando agli Stati membri la responsabilità del rilascio della licenza di base ed alle imprese ferroviarie quella del rilascio di un attestato complementare armonizzato.
- (7) Le norme comuni devono avere principalmente lo scopo di agevolare la mobilità dei macchinisti fra gli Stati membri e da una impresa ferroviaria all'altra e, in termini generali, agevolare il riconoscimento della licenza e dell'attestato complementare armonizzato da parte di tutti i soggetti operanti nel settore ferroviario. A tal fine è necessario dettare i requisiti minimi che il richiedente deve soddisfare per ottenere la licenza di base e l'attestato complementare armonizzato.
- (8) I requisiti che il richiedente deve obbligatoriamente possedere riguardano, quanto meno, l'età minima per poter condurre un treno, l'idoneità fisica e psicologica, l'esperienza professionale e conoscenze di talune materie relative alla condotta dei treni, nonché la conoscenza delle infrastrutture che dovrà percorrere.
- (9) La presente direttiva non deve compromettere l'applicazione delle disposizioni della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali e alla libera circolazione di tali dati²⁴, né quelle del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e organismi comunitari, nonché alla libera circolazione di tali dati²⁵.

²³ Comunicazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento europeo "Verso uno spazio ferroviario europeo integrato" del 23 gennaio 2002, COM(2002) 18.

²⁴ GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31.

²⁵ GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

- (10) Il complesso delle informazioni contenute nella licenza, nell'attestato complementare armonizzato e nei registri deve essere utilizzato dalle autorità nazionali preposte alla sicurezza per agevolare la valutazione della certificazione del personale prevista dagli articoli 10 e 11 della direttiva 2004/xxx/CE sulla sicurezza ferroviaria ed accelerare il rilascio dei certificati di sicurezza previsti dagli articoli medesimi.
- (11) È opportuno adottare i provvedimenti necessari per l'attuazione della presente direttiva in conformità con la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante le modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione²⁶.
- (12) Gli Stati membri devono predisporre le sanzioni e i controlli appropriati in relazione alle infrazioni alle disposizioni nazionali emanate per l'attuazione della presente direttiva.
- (13) Ai fini del buon funzionamento del trasporto ferroviario, è necessario che i macchinisti che esercitavano già la loro professione prima dell'entrata in vigore della presente direttiva conservino i diritti che hanno acquisito durante un periodo transitorio.
- (14) Poiché l'attuazione di un quadro normativo comune in materia di certificazione del personale di condotta dei locomotori e dei treni addetti al trasporto dei passeggeri e di merci non può essere realizzato dai singoli Stati membri, la Comunità può prendere delle misure, in conformità del principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. In conformità del principio di proporzionalità di cui all'articolo suddetto, la direttiva non va oltre quanto è necessario per conseguire tali obiettivi,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

²⁶ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

Capo I

Finalità, ambito di applicazione e definizioni

Articolo 1 *Finalità*

La presente direttiva stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione del personale viaggiante addetto alla condotta dei locomotori e dei treni sulla rete ferroviaria della Comunità. Stabilisce inoltre i compiti che incombono alle autorità competenti degli Stati membri, ai macchinisti e agli altri soggetti operanti nel settore, con particolare riferimento alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture ed ai centri di formazione.

L'impiego di personale viaggiante certificato a norma della presente direttiva non dispensa le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dall'obbligo di istituire un sistema di monitoraggio e di controllo interno delle competenze e dei comportamenti del rispettivo personale viaggiante ai sensi dell'articolo 9 e dell'allegato III della direttiva 2004/xxx/CE [relativa alla sicurezza ferroviaria]. Il certificato non esonera l'impresa ferroviaria né il gestore dell'infrastruttura dalle responsabilità che ad essi incombono in materia di sicurezza, con particolare riferimento alla formazione del loro personale.

Articolo 2 *Definizioni*

Ai fini della presente direttiva, i seguenti termini sono così definiti:

- a) “autorità competente”: l'autorità incaricata dallo Stato membro di rilasciare la licenza di macchinista previa constatazione che il candidato soddisfa ai requisiti prescritti. L'autorità in questione è l'autorità nazionale preposta alla sicurezza istituita dall'articolo 16 della direttiva 2004/xxx/CE [relativa alla sicurezza ferroviaria];
- b) “macchinista”: una persona capace di condurre in modo autonomo, responsabile e sicuro locomotori di manovra, treni adibiti a lavori e i treni per il trasporto di passeggeri e di merci su ferrovia. Le mansioni del macchinista sono indicate nell'allegato II della presente direttiva;
- c) “personale viaggiante”: ai fini della presente direttiva, il personale viaggiante è costituito dai macchinisti e dagli “altri agenti”, presenti sul locomotore o sul treno, che partecipano indirettamente alla condotta e le cui qualifiche professionali concorrono conseguentemente alla sicurezza della circolazione sulla rete;
- d) “gestore dell'infrastruttura”: il soggetto incaricato, in particolare, di creare e di mantenere in efficienza l'infrastruttura ferroviaria o una parte di questa, quale definita all'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE;
- e) “impresa ferroviaria”: qualsiasi impresa pubblica o privata la cui attività consista nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese in tale definizione le imprese che forniscono la sola trazione;

- f) “specifiche tecniche di interoperabilità” (STI): le specifiche adottate a norma delle direttive 96/48/CE²⁷ del Consiglio e 2001/16/CE²⁸ del Parlamento europeo e del Consiglio e che devono essere osservate onde assicurare l’interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo;
- g) “Agenzia”: l’Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento [(CE) n. .../2004 [del Parlamento europeo e del Consiglio]]²⁹;
- h) “certificato di sicurezza”: il certificato rilasciato a un’impresa ferroviaria dall’autorità nazionale preposta alla sicurezza, a norma dell’articolo 10 della direttiva 2004/xxx/CE [relativa alla sicurezza ferroviaria];
- i) “autorizzazione di sicurezza”: il certificato rilasciato ad un gestore dell’infrastruttura dall’autorità preposta alla sicurezza, [a norma dell’articolo 11 della direttiva 2004/xxx/CE relativa alla sicurezza ferroviaria].

Articolo 3

Ambito di applicazione

La presente direttiva concerne la certificazione del personale viaggiante addetto alla condotta dei locomotori e dei treni sulla rete ferroviaria della Comunità per conto di un’impresa ferroviaria soggetta all’obbligo del certificato di sicurezza o di un gestore dell’infrastruttura soggetto all’obbligo dell’autorizzazione di sicurezza.

Capo II

Certificazione dei macchinisti

Articolo 4

Modello comunitario di certificazione

1. Ogni macchinista deve possedere l’idoneità e le qualifiche necessarie per assicurare la condotta di treni ed essere titolare della documentazione seguente:
 - a) Una licenza che identifica il macchinista, l’autorità che rilascia il certificato e la durata di validità di quest’ultimo. La licenza appartiene al macchinista ed è rilasciata, a domanda, al macchinista che soddisfa i requisiti minimi di idoneità fisica e psicologica, di formazione scolastica di base e di competenza professionale generale. La licenza rispetta le prescrizioni di cui all’allegato I;
 - b) Un attestato armonizzato che attesta che il titolare ha ricevuto la formazione complementare nell’ambito del sistema di gestione della sicurezza dell’impresa ferroviaria oppure, qualora i macchinisti siano impiegati dal gestore dell’infrastruttura, nell’ambito del sistema di gestione della sicurezza di quest’ultimo, e che indica le infrastrutture sulle quali il titolare è autorizzato a condurre, nonché il

²⁷ G U L [...] del [...].

²⁷ G U L 235 del 17.9.1996, pag. [...].

²⁸ G U L 235 du 17.9.1996, pag. 6.

²⁹ G U L [...] del [...].

materiale rotabile che il titolare è autorizzato a condurre. L'attestato armonizzato rispetta le prescrizioni dell'allegato I.

2. L'attestato complementare armonizzato autorizza la condotta in una o più delle seguenti categorie:
 - a) categoria A: locomotori di manovra e treni adibiti a lavori;
 - b) categoria B: trasporto di persone;
 - c) categoria C: trasporto di merci.
3. Per quanto attiene la licenza di cui al paragrafo 1, lettera a), il sistema generale di riconoscimento delle qualifiche professionali istituito con direttiva del Consiglio 92/51/CEE continua ad applicarsi al riconoscimento delle qualifiche professionali dei macchinisti cittadini di uno Stato membro che hanno ottenuto il loro titolo di formazione in un paese terzo. I macchinisti le cui qualifiche professionali sono riconosciute su tale base dovranno essere certificati a norma della presente direttiva.

Articolo 5

Soggetti abilitati ad emettere la licenza

1. La licenza di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) è rilasciata dall'autorità competente di cui all'articolo 2, lettera a). L'autorità competente ha facoltà di delegare questo compito sempreché siano osservate le disposizioni dell'articolo 17.
2. L'attestato armonizzato di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b) è rilasciato dall'impresa ferroviaria di cui il macchinista è dipendente o, eventualmente, dal gestore dell'infrastruttura.

Articolo 6

Reciproco riconoscimento

1. Quando sia munito della licenza e dell'attestato complementare armonizzato rilasciati a norma della presente direttiva, il macchinista può condurre i treni se ed in quanto l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura responsabile del trasporto in questione, sia in possesso di un certificato di sicurezza o di un'autorizzazione di sicurezza, ed unicamente sulla rete coperta tanto dall'attestato complementare armonizzato quanto dal certificato di sicurezza, o dall'autorizzazione di sicurezza.
2. Le licenze rilasciate da uno Stato membro a norma della presente direttiva sono oggetto di riconoscimento reciproco da parte degli altri Stati membri.

Capo III

Condizioni e procedura per il rilascio della licenza e dell'attestato complementare armonizzato

Articolo 7 *Requisiti minimi*

Per ottenere la licenza il richiedente deve possedere i requisiti minimi di cui agli articoli 8, 9 e 11, paragrafi 1 e 2.

Per ottenere l'attestato complementare armonizzato il richiedente deve essere titolare di una licenza e possedere requisiti minimi prescritti dall'articolo 10 e dall'articolo 11, paragrafi 1, 3 e 4.

Fermo il disposto dell'articolo 6, uno Stato membro può imporre l'osservanza di requisiti più severi per il rilascio delle licenze sul proprio territorio.

Articolo 8 *Età minima*

Il richiedente deve avere, come minimo, venti anni di età. È ammesso il rilascio di licenze a partire dall'età di diciotto anni, con validità limitata al territorio dello Stato membro che la rilascia.

Articolo 9 *Formazione e idoneità di base*

1. Il richiedente deve possedere una formazione di base equivalente al livello 3 di cui alla decisione 85/368/CEE del Consiglio³⁰ e possedere i requisiti specificati nell'allegato III.
2. Il richiedente deve comprovare la propria idoneità fisica e mentale superando un esame medico effettuato da un dottore in medicina riconosciuto dall'autorità competente. Tale esame comprende, come minimo, i criteri indicati nell'allegato III, punti 2.1 e 4.
3. Il richiedente deve dimostrare la propria idoneità psicologica superando un esame effettuato da uno psicologo riconosciuto dall'autorità competente. Tale esame comprende, come minimo, i criteri indicati nell'allegato III, punto 2.2.
4. Deve essere soddisfatto il requisito delle conoscenze linguistiche di base di cui al punto 5 dell'allegato III; esso è soggetto a verifica ogni volta che un macchinista debba percorrere nuove infrastrutture che implicino nuove esigenze sul piano delle conoscenze linguistiche.

³⁰ GUL 199 del 31.7.1985, pag. 56.

Articolo 10
Esperienza professionale

Fermo il disposto dell'articolo 6, uno Stato membro può imporre, sul suo territorio, che il richiedente, prima di accedere alle categorie B e C, dimostri di essere in possesso di un'esperienza professionale minima di due anni nella categoria A di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a).

Articolo 11
Qualifiche professionali

1. Il richiedente deve aver seguito un programma di formazione completo, quale descritto all'allegato IV, punto 1, costituito da una parte relativa alla licenza e da una parte relativa all'attestato complementare armonizzato. Il metodo di formazione rispetta i criteri di cui all'allegato IV, punti 2 e 3.
2. Il richiedente deve aver superato un esame relativo alle competenze professionali generali; l'esame deve riguardare, come minimo, le materie generali indicate nell'allegato V.
3. Il richiedente deve aver superato un esame vertente sulle sue competenze professionali relative al materiale rotabile per il quale è richiesto l'attestato complementare armonizzato; l'esame deve comprendere, come minimo, le materie generali indicate nell'allegato VI.
4. Il richiedente deve aver superato un esame vertente sulle sue competenze professionali relative alle infrastrutture per le quali è richiesto l'attestato armonizzato. L'esame deve riguardare, come minimo, le materie generali indicate nell'allegato VII. Se è necessario, tale esame riguarda altresì le conoscenze linguistiche ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 4.

Articolo 12
Domanda di licenza

1. L'autorità competente pubblica la procedura da osservare per il rilascio di una licenza, ivi compresa la modulistica necessaria.
2. Ogni domanda di licenza deve essere depositata presso l'autorità competente a cura del datore di lavoro dell'aspirante macchinista o direttamente da quest'ultimo.
3. Le domande rivolte all'autorità competente possono riguardare:
 - a) il rilascio di una nuova licenza; in tal caso si tratta di un macchinista che assume le sue funzioni per la prima volta, di un macchinista che ha esercitato la professione prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, oppure di una richiesta di duplicato;
 - b) un aggiornamento della licenza; in tal caso si richiede l'aggiornamento di uno o più dati che già figurano nella licenza.

Articolo 13
Rilascio della licenza

L'autorità competente rilascia la licenza entro tre settimane dal ricevimento di tutta la documentazione necessaria.

La licenza è redatta nella lingua ufficiale o nelle lingue ufficiali dello Stato membro che la rilascia. Essa deve essere rinnovata ogni cinque anni.

La licenza è di esclusiva proprietà del macchinista ed è rilasciata in un'unica copia. È vietata qualsiasi riproduzione della licenza, fatta eccezione per l'autorità competente nel caso di richiesta di duplicato.

Articolo 14
Verifiche periodiche

1. Per poter conservare la propria licenza e il proprio attestato armonizzato il titolare è sottoposto agli esami e ai controlli periodici relativi alle condizioni di idoneità di cui agli articoli 9 e 11. Le periodicità minime da osservare sono le seguenti:
 - a) controlli medici (idoneità fisica e mentale): ogni tre anni fino all'età di 60 anni e, successivamente, ogni anno;
 - b) conoscenza delle linee ferroviarie: la periodicità è fissata dall'autorità competente dello Stato membro interessato;
 - c) conoscenza del materiale rotabile: la periodicità è fissata dall'impresa ferroviaria dalla quale dipende il conducente, in funzione del proprio sistema di gestione della sicurezza.

In esito a ciascuno di questi controlli, l'impresa ferroviaria attesta, mediante annotazione riportata nell'attestato armonizzato e nel registro di cui all'articolo 20, che il macchinista possiede i requisiti prescritti.

2. Fermi restando i controlli periodici di cui al paragrafo 1, le imprese ferroviarie ed i gestori dell'infrastruttura istituiscono un sistema di monitoraggio dei loro macchinisti. Se dai risultati del monitoraggio emergono elementi che fanno dubitare della qualifica di un conducente e dell'opportunità di mantenere in vigore la sua licenza o il suo attestato armonizzato, il datore di lavoro prende immediatamente i provvedimenti necessari. Se necessario, esso chiede all'autorità competente il ritiro della licenza.

Articolo 15
Cessazione dall'impiego

Quando un macchinista cessa di essere impiegato da un'impresa ferroviaria, questa ne informa immediatamente l'autorità competente.

La licenza conserva la sua validità senza pregiudizio delle disposizioni dell'articolo 14.

L'attestato complementare armonizzato perde la sua validità al momento della cessazione dall'impiego.

Articolo 16 *Modifiche e ritiri*

1. Il datore di lavoro o, eventualmente, lo stesso macchinista informa immediatamente l'autorità competente di qualsiasi modificazione del suo stato di salute che possa rimettere in questione la qualifica di macchinista ed il mantenimento della validità della sua licenza o del suo attestato complementare armonizzato.
2. L'autorità competente che constata che un macchinista non possiede più uno o più dei requisiti prescritti, procede immediatamente al ritiro della licenza e, eventualmente, dell'attestato complementare armonizzato. Notifica immediatamente la propria decisione, motivandola, all'interessato e al suo datore di lavoro, fermo restando il diritto di proporre il ricorso di cui all'articolo 19. La sospensione è provvisoria o definitiva a seconda della gravità del rischio creatosi per la sicurezza ferroviaria. L'autorità competente tiene aggiornato il registro di cui all'articolo 20.
3. Gli Stati membri prendono tutte le disposizioni utili per evitare rischi di falsificazione dei certificati e di manipolazioni non autorizzate del registro di cui all'articolo 20. Il datore di lavoro ha l'obbligo di assicurare e di controllare l'effettiva validità, in qualsiasi momento, della licenza e dell'attestato complementare dei suoi macchinisti in esercizio.

Capo V **Compiti e decisioni dell'autorità competente**

Articolo 17 *Compiti dell'autorità competente*

1. Nell'esercizio della sua attività l'autorità competente agisce in modo trasparente e non discriminatorio.

Risponde rapidamente alle richieste e domande di informazione e, se necessario, durante la preparazione delle licenze inoltra senza indugio le proprie domande di informazioni complementari.
2. L'autorità competente può delegare o appaltare a terzi i compiti di cui al paragrafo 4, sempreché essi possano essere svolti dal delegato in assenza di conflitti di interesse.

I compiti sono delegati in modo trasparente e non discriminatorio.
3. Quando l'autorità competente delega o appalta ad un'impresa ferroviaria determinati compiti, deve essere osservata almeno una delle due seguenti condizioni:
 - a) l'impresa ferroviaria rilascia licenze solo ai propri conducenti;
 - b) l'impresa ferroviaria non gode dell'esclusiva, sul territorio interessato, di nessuno dei compiti delegati o appaltati.

4. I compiti di cui alle lettere da a) ad e) possono essere delegati con l'osservanza delle modalità che li corredano:
 - a) la verifica dell'idoneità fisica e mentale deve essere effettuata da dottori in medicina o da istituti di medicina del lavoro accreditati dall'autorità competente;
 - b) la verifica dell'idoneità psicologica è effettuata da psicologi o da istituti di psicologia del lavoro accreditati dall'autorità competente;
 - c) la verifica delle competenze professionali generali è effettuata da istituti o esaminatori accreditati dall'autorità competente;
 - d) il rilascio di nuove licenze e il relativo aggiornamento può essere delegato a terzi accreditati dall'autorità competente;
 - e) i compiti relativi alla tenuta del registro di cui all'articolo 20 possono essere delegati a terzi designati dall'autorità competente.
5. Se l'autorità competente delega o appalta determinati compiti a terzi, i rappresentanti o i contraenti hanno l'obbligo di rispettare, nell'esecuzione di tali compiti, gli obblighi che la presente direttiva pone a carico delle autorità competenti.
6. Se delega o appalta a terzi determinati compiti, l'autorità competente predispone un sistema di controllo sull'esecuzione di tali compiti che le consenta di accertare l'osservanza delle disposizioni dei paragrafi 2 e 3.
7. La verifica delle conoscenze professionali relative al materiale rotabile ed alle infrastrutture è effettuata dall'impresa ferroviaria.

Articolo 18 Accreditamento

I compiti di cui all'articolo 17 possono essere delegati esclusivamente a persone o organismi precedentemente accreditati dall'autorità competente o da un organismo di accreditamento designato dallo Stato membro. La procedura di accreditamento si fonda sulle pertinenti norme europee della serie EN 45000, nonché sulla valutazione di un fascicolo presentato dal candidato che comprovi il possesso delle competenze prescritte nel settore interessato.

L'autorità competente pubblica e tiene aggiornato un registro delle persone e degli organismi accreditati a norma della presente direttiva.

Articolo 19 Decisioni dell'autorità competente

1. Le decisioni dell'autorità competente sono motivate.
2. L'autorità competente istituisce un procedimento di ricorso amministrativo che consenta al datore di lavoro ed al macchinista di chiedere la revisione di una decisione inerente una delle domande di cui all'articolo 12 o il ritiro di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

3. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che le decisioni prese dall'autorità competente siano oggetto di controllo giurisdizionale.

Articolo 20
Scambio di dati e registri

1. Le autorità competenti
 - a) tengono un registro di tutte le licenze rilasciate, scadute, modificate, sospese, annullate o dichiarate smarrite o distrutte. Il registro contiene i dati relativi a ciascuna licenza che possono essere ricavati mediante il numero nazionale assegnato a ciascun macchinista. Il registro è tenuto regolarmente aggiornato;
 - b) forniscono informazioni sullo stato delle licenze suddette alle autorità competenti degli altri Stati membri, all'Agenzia e ai datori di lavoro dei macchinisti che desiderano conoscere o verificare determinati dati durante la procedura di assunzione.
2. Le imprese ferroviarie
 - a) tengono un registro di tutti gli attestati complementari armonizzati rilasciati, scaduti, modificati, sospesi, annullati o dichiarati smarriti o distrutti. Il registro contiene i dati relativi a ciascun attestato, nonché i dati relativi alle verifiche periodiche di cui all'articolo 14. Il registro è aggiornato regolarmente;
 - b) cooperano con l'autorità competente dello Stato nel quale sono stabilite per effettuare l'interconnessione del proprio registro con quello dell'autorità competente, in modo da consentire a quest'ultima un accesso immediato ai dati necessari;
 - c) forniscono informazioni sullo stato di tali attestati alle autorità competenti degli altri Stati membri.
3. Le autorità competenti cooperano con l'Agenzia allo scopo di garantire l'interoperabilità dei registri. A tal fine, la Commissione adotta, con la procedura di cui all'articolo 30, paragrafo 2 e sulla base di un progetto predisposto dall'Agenzia, i parametri fondamentali cui devono conformarsi i registri da istituire, quali i dati da registrare, il loro formato e il protocollo per lo scambio dei dati.
4. Le autorità competenti si accertano che i registri da esse istituiti a norma del paragrafo 1 e le modalità di utilizzo di tali registri rispettino le disposizioni della direttiva 95/46/CE.
5. L'Agenzia si assicura che il sistema istituito a norma del paragrafo 2, lettere a) e b) ottemperi alle disposizioni del regolamento (CE) n. 45/2001.

Capo VII

Formazione dei macchinisti

Articolo 21 *Formazione*

1. La procedura da seguire per ottenere la licenza di cui all'articolo 12, paragrafo 1 comprende il programma di formazione prescritto per soddisfare i requisiti in materia di qualifiche professionali indicati all'articolo 11.

Gli obiettivi di tale formazione sono definiti nell'allegato V. Essi possono essere integrati:

- a) mediante le pertinenti specifiche tecniche di interoperabilità (STI),

oppure

- b) mediante i criteri proposti dall'Agenzia ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. .../2004 ed adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 30, paragrafo 2.

2. Il procedimento da seguire per conseguire l'attestato armonizzato è quello specificamente previsto da ogni impresa ferroviaria. Gli obiettivi del programma di formazione sono definiti dall'articolo 11 e, in particolare, negli allegati VI e VII.
3. A norma delle disposizioni dell'articolo [13] della direttiva 2004/xxx/CE [sulla sicurezza ferroviaria], gli Stati membri provvedono affinché i macchinisti abbiano un accesso equo e non discriminatorio alla formazione necessaria per soddisfare i requisiti prescritti per il conseguimento della licenza e dell'attestato complementare armonizzato.

Articolo 22 *Esami*

All'inizio del procedimento relativo al rilascio della licenza di cui all'articolo 12, paragrafo 1, nonché per il rilascio dell'attestato complementare armonizzato, sono fissati gli esami e gli esaminatori che devono verificare il possesso delle qualifiche professionali prescritte. Detti esami sono svolti da commissioni giudicatrici composte da esaminatori competenti ed accreditati dall'autorità competente e sono organizzati in modo da garantire l'assenza di qualsiasi conflitto di interesse.

La scelta degli esaminatori e lo svolgimento degli esami devono ottemperare a criteri comunitari proposti dall'Agenzia ed adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 30, paragrafo 2. In assenza dei suddetti criteri comunitari i criteri nazionali da rispettare sono stabiliti dalle autorità competenti.

Capo VIII Valutazione

Articolo 23 Norme di qualità

Le autorità competenti provvedono affinché tutte le attività concernenti la formazione, la valutazione delle competenze, l'aggiornamento delle licenze e degli attestati complementari siano oggetto di un monitoraggio permanente nell'ambito di un sistema di norme di qualità atto a garantire il conseguimento degli obiettivi definiti dalla presente direttiva in ordine ai requisiti di base e alle qualifiche professionali.

Articolo 24 Valutazione indipendente

1. In ciascuno Stato membro è effettuata, a intervalli non superiori a cinque anni, una valutazione indipendente delle procedure per l'acquisizione e la valutazione delle conoscenze, della comprensione, delle idoneità e della competenza, nonché del sistema di rilascio delle licenze e degli attestati complementari armonizzati. Tale valutazione è effettuata da persone qualificate nessuna delle quali esercita le attività in questione.
2. I risultati delle suddette valutazioni indipendenti sono accompagnati da documenti giustificativi e trasmessi alle autorità competenti interessate. Se necessario, gli Stati membri prendono i provvedimenti idonei per ovviare alle carenze constatate dalla valutazione indipendente.

Capo IX Certificazione degli altri agenti

Articolo 25 Disposizioni applicabili agli altri agenti

Tutti gli agenti diversi dal macchinista presenti nel locomotore o nel treno che partecipano indirettamente alla condotta dei locomotori e dei treni devono essere in possesso di un certificato rilasciato dall'autorità competente conformemente alle disposizioni del presente articolo.

Agli agenti sopra citati si applicano, in quanto compatibili, gli articoli da 4 a 24, ad eccezione dei criteri da osservare in tema di formazione, idoneità di base e qualifiche professionali.

I criteri da rispettare sono fissati:

- dalle STI pertinenti; oppure

- tramite i criteri proposti dall’Agenzia a norma dell’articolo 17 del regolamento (CE) n. .../2004 e successivamente adottati dalla Commissione secondo la procedura di cui all’articolo 30, paragrafo 2.

In assenza di tali regole comunitarie, le prescrizioni minime da rispettare sono adottate e pubblicate dall’autorità competente.

Capo X **Controlli e sanzioni**

Articolo 26 *Controlli effettuati dallo Stato*

1. L’autorità competente può verificare in qualsiasi momento, a bordo dei treni che circolano nel territorio di sua competenza, che il personale di condotta sia munito dei documenti rilasciati a norma della presente direttiva.
2. Ferma restando la verifica di cui al paragrafo 1, i macchinisti possono esser tenuti a dimostrare la loro competenza nel caso di errori commessi sul luogo di lavoro. La dimostrazione può consistere, in particolare, nel verificare se sono soddisfatti i requisiti di cui all’articolo 11, paragrafi 3 e 4.
3. L’autorità competente può procedere ad indagini amministrative riguardanti il rispetto della presente direttiva da parte dei macchinisti, delle imprese ferroviarie e dei gestori delle infrastrutture, dei valutatori e dei centri di formazione che esercitano la loro attività sul territorio di loro competenza.
4. L’autorità competente, se ritiene che una licenza rilasciata dall’autorità competente di un altro Stato membro non soddisfa i criteri prescritti, può rivolgersi all’autorità dell’altro Stato membro e chiedere o un controllo complementare o il ritiro della licenza. L’autorità che ha rilasciato la licenza in questione si impegna ad esaminare la domanda nel termine di tre settimane e a comunicare la propria decisione all’altra autorità.
5. L’autorità competente, se ritiene che un attestato complementare non soddisfi i criteri prescritti, può rivolgersi all’impresa ferroviaria e chiedere o un controllo complementare o il ritiro dell’attestato complementare.
6. Se uno Stato membro ritiene che una decisione presa da un’autorità competente di un altro Stato membro ai sensi del paragrafo 4 non soddisfi i criteri pertinenti, la Commissione è investita del caso ed esprime il suo parere nel termine di tre mesi. Se necessario, allo Stato membro interessato sono proposti interventi correttivi. In caso di disaccordo o di controversia, la questione è sottoposta al Comitato di cui all’articolo 30, paragrafo 1 e la Commissione prende le misure necessarie secondo la procedura di cui all’articolo 30, paragrafo 2.

Articolo 27
Sanzioni

Gli Stati membri determinano il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni delle disposizioni nazionali emanate in applicazione della presente direttiva e prendono tutti i provvedimenti necessari per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione non oltre la data indicata all'articolo 33 e notificano senza indugio ogni loro successiva modificazione.

Capo XI
Disposizioni finali

Articolo 28
Deroghe

Gli Stati membri possono escludere dalle disposizioni che adottano per l'attuazione della presente direttiva:

- a) le metropolitane, le tramvie e gli altri sistemi ferroviari urbani;
- b) le reti che, sul piano funzionale, sono separate dal resto del sistema ferroviario e che sono unicamente adibite all'esercizio di servizi di trasporto passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché le imprese che operano esclusivamente su tali reti;
- c) le infrastrutture ferroviarie private utilizzate unicamente dal proprietario dell'infrastruttura per le proprie operazioni di trasporto di merci.

Articolo 29
Modifiche degli allegati

Gli allegati vengono adeguati al progresso scientifico e tecnico secondo la procedura di cui all'articolo 30, paragrafo 2.

Articolo 30
Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CEE.
2. Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, nell'osservanza delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa decisione.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è di tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

Articolo 31
Relazione

L'Agenzia valuta l'evoluzione della certificazione dei macchinisti effettuata a norma della presente direttiva. Essa presenta alla Commissione, non oltre il 1° gennaio 2010, una relazione corredata, se necessario, da raccomandazioni di miglioramenti da apportare al sistema in relazione alle procedure di rilascio delle licenze e degli attestati complementari armonizzati, all'accREDITAMENTO dei centri di formazione e dei valutatori, al sistema di qualità istituito dalle autorità competenti, al reciproco riconoscimento dei certificati, nonché alla mobilità sul mercato del lavoro.

La Commissione, sulla base di tali raccomandazioni, prende le misure appropriate; se necessario essa propone modifiche alla presente direttiva.

Articolo 32
Cooperazione

Gli Stati membri si assistono reciprocamente ai fini dell'attuazione della presente direttiva.

Articolo 33
Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva al più tardi il [...] ³¹. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni, nonché una tabella di concordanza fra le disposizioni di attuazione e quelle della presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento al momento della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono adottate dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

Articolo 34
Attuazione progressiva

1. La presente direttiva è attuata progressivamente, secondo le tappe qui di seguito indicate.
 - a) Durante la prima tappa (2006-2008), gli Stati membri recepiscono la presente direttiva. Sono istituiti i registri di cui all'articolo 20;

³¹ Ventiquattro mesi dopo la data di entrata in vigore.

b) durante la seconda tappa (2008-2010) un primo gruppo di macchinisti (i macchinisti addetti a servizi transfrontalieri) viene certificato a norma della presente direttiva. Al termine di questa tappa, la relazione elaborata dall'Agenzia in applicazione dell'articolo 31 permette di fare un primo bilancio;

c) la terza tappa (2010-2015) consiste nel certificare gli altri macchinisti e gli altri agenti.

2. Un periodo transitorio è definito come il periodo che inizia alla data di entrata in vigore della presente direttiva e termina due anni dopo la decisione, prevista all'articolo 20, relativa ai parametri fondamentali dei registri. Nel corso del periodo transitorio gli Stati membri possono certificare i macchinisti secondo le disposizioni in vigore prima dell'entrata in vigore della presente direttiva nel caso di macchinisti che esercitano la loro professione o che hanno iniziato un programma di istruzione e formazione approvato o un corso di formazione approvato prima dell'entrata in vigore della presente direttiva.
3. Gli Stati membri sostituiscono tutti i certificati rilasciati prima dell'entrata in vigore della presente direttiva e durante il periodo transitorio quale definito al paragrafo 2 mediante licenze ed attestati complementari armonizzati conformi alla presente direttiva anteriormente al 2015.
4. Ogni macchinista certificato a norma delle disposizioni che si applicavano prima dell'entrata in vigore della presente direttiva può continuare ad esercitare la propria attività professionale fino al 2010 nel caso di servizi transfrontalieri e fino al 2015 negli altri casi. I certificati corrispondenti non beneficiano di alcun diritto al riconoscimento reciproco in forza della presente direttiva, fermo restando il sistema generale di riconoscimento reciproco istituito dalla direttiva 92/51/CEE, il quale continua ad applicarsi fino al termine del periodo transitorio.
5. Durante la seconda tappa, l'Agenzia valuta la possibilità di utilizzare una *smart card* in luogo della licenza e dell'attestato complementare armonizzato previsti dall'articolo 4. La *smart card* avrebbe il vantaggio di combinare i due elementi in uno solo e di poter essere utilizzata nell'ambito di altre applicazioni nel settore della sicurezza o nel settore della gestione dei macchinisti. Se necessario, la Commissione adotta con la procedura di cui all'articolo 30, paragrafo 2 e sulla base di un progetto predisposto dall'Agenzia, le specifiche tecniche e funzionali della suddetta *smart card*.

Articolo 35

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 36

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

*Per il Parlamento europeo
Il Presidente*

*Per il Consiglio
Il Presidente*

ALLEGATO I

MODELLO COMUNITARIO DI LICENZA E DI ATTESTATO COMPLEMENTARE

1. CARATTERISTICHE DELLA LICENZA

Le caratteristiche fisiche della licenza di macchinista sono conformi alle norme ISO 7810 e ISO 7816-1.

I metodi di verifica delle caratteristiche della patente destinati ad assicurare la loro conformità alle norme internazionali sono conformi alla norma ISO 10373.

2. CONTENUTO DELLA LICENZA

La facciata anteriore della licenza contiene:

- a) la dicitura “licenza di macchinista” stampata a caratteri grandi nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la licenza;
- b) la menzione, facoltativa, del nome dello Stato membro che rilascia la licenza;
- c) il simbolo distintivo dello Stato membro che rilascia la licenza secondo il codice ISO 3166 del paese, stampato in negativo in un rettangolo blu e contornato da dodici stelle di colore giallo;
- d) le informazioni specifiche relative al certificato rilasciato, numerate come segue:
 1. nome del titolare;
 2. cognome del titolare;
 3. data e luogo di nascita del titolare;
 - 4 a. data di rilascio della licenza;
 - 4 b. data di scadenza della validità amministrativa della licenza;
 - 4 c. autorità che rilascia la licenza;
 5. numero del certificato che dà accesso ai dati del registro nazionale;
 6. fotografia del titolare;
 7. firma del titolare;
 8. residenza, domicilio o indirizzo postale (facoltativo);
- e) la dicitura “modello CE” nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la patente e la dicitura “licenza di conduzione treni” nelle altre lingue comunitarie, stampate in giallo come sfondo della patente.

- f) colori di riferimento:
- blu: Pantone Reflex Blue,
 - giallo: Pantone Yellow.

3. ATTESTATO COMPLEMENTARE ARMONIZZATO

L'attestato complementare armonizzato contiene:

9. il nome e l'indirizzo delle imprese ferroviarie per conto delle quali il macchinista è autorizzato a condurre;
10. le categorie nelle quali il titolare ha il diritto di condurre;
11. il tipo di materiale rotabile che il titolare è autorizzato a condurre;
12. le infrastrutture sulle quali il titolare è autorizzato a condurre;
13. le eventuali diciture aggiuntive o restrittive.

4. DATI RIPORTATI NEI REGISTRI NAZIONALI

a) Dati relativi alla licenza

14. Dati relativi al controllo delle prescrizioni di cui all'articolo 8
15. Dati relativi al controllo delle prescrizioni di cui all'articolo 9
16. Dati relativi al controllo delle prescrizioni di cui all'articolo 10
17. Dati relativi al controllo delle prescrizioni di cui all'articolo 11, paragrafi 1 e 2
18. Dati relativi alle verifiche periodiche – articolo 14

b) Dati relativi all'attestato complementare armonizzato

19. Dati relativi all'impresa ferroviaria (materiale rotabile autorizzato – articolo 11 paragrafo 3, servizi autorizzati, formazione relativa al sistema di gestione della sicurezza)
20. Dati relativi al controllo delle prescrizioni di cui all'articolo 11, paragrafo 4: infrastrutture autorizzate (fare riferimento al registro delle infrastrutture di cui all'articolo 24 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE)
21. Dati relativi alle verifiche periodiche – articolo 14

ALLEGATO II

Compiti del macchinista

1. Procedere, prima della partenza, alle verifiche prescritte, in particolare per quanto riguarda le capacità di carico e di funzionamento del veicolo.
2. Contribuire alla verifica dell'efficacia dei dispositivi di frenata.
3. Condurre in modo competente e sicuro i locomotori rispettando i segnali, le velocità consentite e gli orari previsti.
4. Azionare e controllare l'apparecchiatura vigilante, il dispositivo di controllo della marcia, nonché osservare e manipolare gli strumenti di bordo.
5. Individuare e localizzare nel più breve tempo possibile i guasti tecnici e i problemi di esercizio, nonché gli eventi inusuali che si verificano nel corso del viaggio e, se del caso, esaminare le carrozze per rilevare deterioramenti e difetti, assicurare la protezione del treno e chiamare un soccorso esterno.
6. Porre rimedio ai guasti di minor conto e prendere misure per eliminare i guasti più complessi sui veicoli.
7. Assicurare l'immobilizzazione del treno e portarlo su un binario morto in piena sicurezza.
8. Rendere conto verbalmente, per iscritto o per mezzo di un sistema informatico dell'esercizio della sua missione, in particolare in caso di avvenimenti inusuali, per mezzo di relazioni dettagliate.

ALLEGATO III **REQUISITI DI BASE**

1. QUALIFICA

- Almeno 9 anni di istruzione secondaria, seguiti da 2-3 anni d'istruzione post-secondaria in istituti tecnici, di apprendistato o di attività in professioni commerciali.
- Possibilità alternativa: almeno 12 anni di scolarizzazione.

2. CONTENUTO MINIMO DELL'ESAME PRIMA DELL'ENTRATA IN SERVIZIO

2.1. Esami medici

- Visita medica generale;
- esame delle funzioni sensoriali (vista, udito, percezione dei colori);
- analisi del sangue o delle urine per il rilevamento del diabete mellito e di altre malattie, come prescritto in seguito all'esame clinico;
- ECG a riposo;
- ricerca di sostanze proibite.

2.2. Esami psicologici

Gli esami psicologici sono finalizzati ad aiutare l'impresa ferroviaria nell'assegnazione e nella gestione del personale idoneo dal punto di vista cognitivo, psicomotorio, comportamentale e della personalità a svolgere i compiti previsti senza rischi.

Nel determinare il contenuto dell'esame psicologico lo psicologo deve prendere in considerazione, come minimo, i criteri che seguono, in relazione alle esigenze di ogni funzione di sicurezza:

- cognitivi: attenzione e concentrazione; memoria; capacità di percezione; ragionamento; comunicazione
- psicomotori: velocità di reazione, coordinamento gestuale;
- comportamentali e legati alla personalità: autocontrollo emotivo, affidabilità comportamentale, autonomia, coscienza

Se omette uno dei criteri di cui sopra, lo psicologo ne deve giustificare e documentare il motivo.

3. VISITE PERIODICHE DOPO L'ENTRATA IN SERVIZIO

Oltre alla periodicità di cui all'articolo 14, paragrafo 1, il medico del lavoro deve procedere a controlli più ravvicinati ove ciò sia richiesto dallo stato di salute dell'agente.

3.1. Contenuto minimo della visita medica periodica dopo l'entrata in servizio

Se in occasione dell'esame effettuato prima dell'entrata in servizio l'agente rispetta i criteri prescritti, le visite periodiche specialistiche devono prevedere, come minimo:

- una visita medica generale;
- un controllo delle funzioni sensoriali (vista, udito, percezione dei colori);
- analisi del sangue o delle urine per il rilevamento del diabete mellito e di altre malattie, come prescritto in seguito all'esame clinico;
- ricerca di sostanze proibite in base alle indicazioni dello stato clinico.

Per i macchinisti che hanno compiuto 40 anni di età è prescritto anche l'ECG a riposo.

3.2. Conferma dell'idoneità fisica

L'idoneità fisica è verificata regolarmente e dopo ogni incidente di lavoro. Il medico o il servizio medico dell'impresa possono decidere di effettuare una visita medica complementare, in particolare dopo un'assenza dal lavoro dovuta a malattia protrattasi per oltre trenta giorni. Il datore di lavoro può chiedere al medico di verificare l'idoneità del macchinista qualora sia stato costretto a sospenderlo dal servizio per motivi di sicurezza.

Durante il servizio il macchinista non deve mai essere sotto l'influenza di qualsivoglia sostanza in grado di pregiudicarne la concentrazione, la vigilanza o il comportamento.

4. REQUISITI MEDICI

4.1. Requisiti generali

Il personale non deve soffrire di disturbi clinici, né assumere medicinali in grado di provocare:

- un'improvvisa perdita di conoscenza;
- una riduzione dell'attenzione o della concentrazione;
- un'improvvisa incapacità;
- una perdita d'equilibrio o di coordinazione;
- una limitazione significativa di mobilità.

4.2. Vista

Devono essere rispettate le seguenti prescrizioni in materia di acuità visiva:

- acuità visiva a distanza (con o senza lenti): 0,8; minimo 0,3 per l'occhio peggiore;
- lenti correttive massime: ipermetropia +5 / miopia - 8. Sono ammesse deroghe in casi eccezionali e previo parere positivo di un oculista. In tal caso la decisione spetta al medico del lavoro;
- vista da vicino e intermedia: sufficiente, con o senza lenti;
- le lenti a contatto sono ammesse;
- percezione dei colori normale: utilizzo di un test riconosciuto, come l'Ishihara, integrato da un altro test riconosciuto, se necessario;
- campo visivo: completo;
- vista per entrambi gli occhi: efficace;
- visione binoculare: efficace;
- sensibilità al contrasto: buona;
- assenza di malattie progressive dell'occhio;
- gli impianti oculari, le cheratotomie e le cheratectomie sono ammesse esclusivamente a condizione che siano verificate annualmente o in base a un periodicità stabilita dal medico del lavoro;

4.3. Udito

Udito sufficiente confermato da un audiogramma, vale a dire:

- udito sufficiente per tenere una conversazione telefonica ed essere in grado di udire i segnali d'allarme e i messaggi radio.

I valori che seguono devono essere considerati orientativi:

- il deficit uditivo non deve essere superiore a 40 dB a 500 e 1 000 Hz;
- il deficit uditivo non deve essere superiore a 45 dB a 2 000 Hz per l'orecchio peggiore.

4.4. Gravidanza

In caso di scarsa tolleranza o di patologie, la gravidanza deve essere considerata causa provvisoria di esclusione per i macchinisti. Il medico del lavoro (come definito più sopra) deve accertarsi che siano applicate le disposizioni di legge per la tutela delle agenti in stato interessante.

4.5. Criteri speciali di salute per i macchinisti

4.5.1. Vista

- Acuità visiva a distanza (con o senza lenti) 1,2; almeno 0,5 per l'occhio peggiore.
- Resistenza all'abbagliamento.
- Non sono ammesse lenti a contatto colorate né lenti fotocromatiche. Sono ammesse le lenti con filtro UV.

4.5.2. Requisiti in materia di udito e di conversazione

- Nessuna anomalia del sistema vestibolare.
- Nessun disturbo cronico del linguaggio (vista la necessità di scambiare messaggi in modo forte e chiaro).
- Nessun utilizzo di apparecchi acustici.

4.5.3. Antropometria

Le misure antropometriche del personale devono essere adeguate all'utilizzo in sicurezza del materiale rotabile. I macchinisti non devono essere costretti, né autorizzati a far funzionare taluni tipi particolari di materiale rotabile qualora la loro altezza, il loro peso o altre caratteristiche costituiscano un rischio.

5. TEST LINGUISTICO

Il personale incaricato del controllo della circolazione ferroviaria deve essere in grado di applicare i messaggi e la metodologia di comunicazione indicati nelle STI "operative".

I macchinisti e l'altro personale delle imprese ferroviarie che devono comunicare con il gestore dell'infrastruttura per questioni cruciali di sicurezza devono possedere cognizioni linguistiche nella lingua indicata dal gestore dell'infrastruttura interessato. Le cognizioni linguistiche devono consentire loro di comunicare in modo attivo ed efficace in situazioni di routine, critiche o d'emergenza.

ALLEGATO IV

QUALIFICHE PROFESSIONALI

Programma generale e metodo di formazione

1. INTRODUZIONE

Il contenuto e l'organizzazione dei corsi di formazione comprendono:

- un'introduzione relativa all'impresa ferroviaria e al posto di lavoro, in particolare il pronto soccorso e la salute e la sicurezza sul luogo di lavoro;
- le norme di gestione, i regolamenti in materia di sicurezza del traffico;
- l'ingegneria (infrastrutture ferroviarie e materiale rotabile), con particolare attenzione alla segnaletica, ai sistemi di frenata e a quelli di controllo dei treni, alla preparazione dei treni, all'individuazione e alla riparazione dei guasti. Decisione circa l'idoneità del locomotore di effettuare il servizio;
- la comunicazione; formazione all'utilizzo dell'altoparlante nel quadro del servizio alla clientela;
- l'acquisizione delle competenze di conduzione: accompagnando un macchinista esperto, conducendo sotto sorveglianza, sul simulatore, conducendo in modo autonomo;
- l'acquisizione di conoscenze sugli itinerari e sulle condizioni locali; tale formazione può essere svolta dopo il conseguimento della qualifica di macchinista, quando il conduttore è destinato ad una zona di servizio specifica;
- gli incidenti e le situazioni anomale: imparare a fronteggiarli in condizioni di stress e in situazioni conflittuali;
- la lotta contro gli incendi.

Le competenze necessarie si articolano in tre parti:

- la parte "generale", illustrata in dettaglio all'allegato V;
- la parte riguardante il materiale rotabile, illustrata in dettaglio all'allegato VI;
- la parte riguardante le infrastrutture, illustrata in dettaglio all'allegato VII.

2. METODO DI FORMAZIONE

È necessaria una ripartizione equilibrata del tempo dedicato alla formazione teorica (aula e dimostrazioni) e del tempo dedicato all'addestramento pratico (sull'esperienza di lavoro, conduzione con e senza sorveglianza).

L'utilizzo del computer per la formazione è ammesso per l'apprendimento individuale delle norme operative, della segnaletica, ecc. Si dovrà, tuttavia, avere cura di utilizzare i simulatori di ultima generazione.

L'utilizzo di simulatori può essere utile per un addestramento efficace dei macchinisti; essi sono utilizzati in particolare per ridurre i tempi di conduzione sull'infrastruttura, per l'addestramento sulle situazioni anomale e per completare l'addestramento sui nuovi tipi di locomotori.

Per quanto riguarda l'acquisizione di conoscenze sugli itinerari, è necessario privilegiare l'approccio che consiste nell'affiancare al candidato macchinista un altro macchinista durante un certo numero di tragitti, sia diurni che notturni, lungo l'itinerario. A complemento dell'addestramento possono essere utilizzate registrazioni filmate degli itinerari visti dalla prospettiva del macchinista in cabina di guida.

3. ESAME

Alla fine del corso di addestramento devono essere previsti esami teorici e pratici.

La valutazione dell'attitudine alla conduzione sarà effettuata nel corso di prove di conduzione sulla rete. I simulatori possono essere utilizzati come complemento per verificare l'applicazione delle norme operative e il comportamento del macchinista in situazioni di particolare difficoltà.

ALLEGATO V

ESAME RELATIVO ALLE CONOSCENZE PROFESSIONALI GENERALI

Materie generali

Gli obiettivi che seguono rientrano nel quadro della formazione generale:

- acquisizione della conoscenza e della pratica delle tecniche ferroviarie, compresa la normativa in materia di sicurezza ed esercizio;
- acquisizione della conoscenza e delle procedure relative ai rischi legati all'esercizio ferroviario e ai differenti mezzi a disposizione per gestirli;
- l'acquisizione della conoscenza e della pratica di una o più modalità operative;
- l'acquisizione della conoscenza e della pratica di uno o più tipi di materiale rotabile.

In particolare, il macchinista deve essere in grado:

- di valutare le condizioni concrete di esercizio del mestiere di macchinista, i suoi interessi e le sue esigenze professionali e personali (periodi di lavoro prolungati, assenza da casa, ecc.);
- di mettere in pratica le norme di sicurezza del personale;
- d'identificare le motrici;
- di conoscere e applicare in modo preciso un metodo di lavoro;
- d'individuare i vari documenti di riferimento e di applicazione (libretto "procedure" e libretto "linea", come definiti nella STI "operativa", manuale di conduzione, guida per la riparazione dei guasti, ecc.);
- di adottare un'igiene di vita compatibile con il mestiere di operatore di sicurezza;
- di conoscere l'esistenza delle procedure in caso di incidenti nei quali sono coinvolte persone;
- di distinguere i rischi legati all'esercizio ferroviario in generale;
- di conoscere l'esistenza dei differenti principi della sicurezza della circolazione;
- di conoscere le basi dell'elettrotecnica.

ALLEGATO VI

ESAME SULLE CONOSCENZE PROFESSIONALI RELATIVE AL MATERIALE ROTABILE

Al termine della formazione specifica sul materiale rotabile, il macchinista deve essere in grado di svolgere i compiti che seguono.

1. PROVE E VERIFICHE PRESCRITTE PRIMA DELLA PARTENZA

Il macchinista deve essere in grado di:

- consultare il servizio da svolgere e i documenti corrispondenti;
- dotarsi della documentazione e dell'equipaggiamento necessari;
- verificare le capacità della motrice;
- verificare le indicazioni riportate sui documenti di bordo della motrice;
- assicurarsi, tramite le verifiche e le prove previste, che la motrice sia in condizione di assicurare il traino del treno dal punto di vista dello sforzo di trazione e dei dispositivi di sicurezza;
- assicurare le operazioni di ordinaria manutenzione preventiva eventualmente prescritte.

2. CONOSCENZA DEL MATERIALE ROTABILE

Per condurre una motrice, il macchinista deve conoscere l'insieme degli organi di comando e degli indicatori a sua disposizione, in particolare quelli riguardanti:

- la trazione
- la frenata
- i dispositivi relativi alla sicurezza della circolazione.

Per potere reperire e localizzare un'anomalia sul materiale rotabile, segnalarla e determinare le condizioni per la ripresa della marcia e, in taluni casi, effettuare un intervento, il macchinista deve conoscere³²:

- gli elementi costitutivi del materiale rotabile, il loro ruolo e i dispositivi specifici del materiale trainato, in particolare il sistema che consiste nel fermare il treno sfogando il circuito frenante;

³² In particolare:

- le strutture meccaniche
- il sistema frenante
- il sistema di sospensione e di collegamento
- il sistema di rotolamento
- gli equipaggiamenti di sicurezza.

- il significato dei simboli all'interno e all'esterno del materiale rotabile, in particolare i simboli utilizzati per il trasporto di merci pericolose;
- gli elementi specifici delle motrici³³.

3. PROVA DEI FRENI

Il macchinista deve essere in grado di:

- verificare, prima della partenza, che la potenza di frenata effettiva del treno corrisponda alla potenza di frenata prescritta per la linea, come specificato nei documenti del veicolo;
- verificare il funzionamento della frenata della motrice prima di ogni messa in movimento, in servizio e in marcia.

4. TIPO DI MARCIA E VELOCITÀ LIMITE DEL TRENO IN FUNZIONE DELLE CARATTERISTICHE DELLA LINEA

Il macchinista deve essere in grado di:

- prendere conoscenza delle informazioni che gli sono trasmesse prima di ogni partenza;
- determinare il tipo di marcia e la velocità limite del treno in funzione di elementi variabili quali, ad esempio, i limiti di velocità o eventuali modifiche alla segnaletica.

5. CONDUZIONE DEL TRENO IN MODO TALE DA NON ARRECARRE DANNO AGLI IMPIANTI E AL MATERIALE

Il macchinista deve essere in grado di:

- utilizzare tutti i dispositivi di comando e di controllo a sua disposizione, secondo le norme applicabili;
- avviare il treno rispettando tutti i vincoli di aderenza e di potenza;
- conoscere in ogni momento la sua posizione sulla linea percorsa;
- utilizzare il freno per rallentare e arrestare il treno, rispettando il materiale rotabile e gli impianti.

6. ANOMALIE

Il macchinista deve essere in grado di:

³³

In particolare:

- i sistemi di captazione e i circuiti ad alta tensione
- i serbatoi di combustibile, i dispositivi di alimentazione a combustibile, il sistema di scarico
- la catena di trazione, i motori e le trasmissioni
- i mezzi di comunicazione (radio terra-treno ecc.).

- essere attento agli eventi anomali relativi alla conduzione del treno;
- individuare i segnali di anomalie, distinguerli e reagire in base alla loro rispettiva importanza privilegiando, in ogni caso, la sicurezza della circolazione ferroviaria e delle persone;
- conoscere i mezzi di protezione e di comunicazione disponibili;
- ispezionare il treno per rilevare eventuali lievi anomalie;
- tentare di porre rimedio a tali anomalie.

7. INCIDENTI E INCONVENIENTI D’ESERCIZIO, INCENDI E INCIDENTI CHE COINVOLGONO PERSONE

Il macchinista deve essere in grado di:

- prendere le misure atte a proteggere il treno e lanciare l’allarme in caso di incidenti che coinvolgono persone a bordo del treno;
- determinare se il treno trasporta materiali pericolosi e individuarli sulla base dei documenti del treno e degli elenchi dei vagoni.

8. CONDIZIONI PER LA RIPRESA DELLA MARCIA DOPO UN INCIDENTE CHE COINVOLGE IL MATERIALE

Dopo un incidente il macchinista deve essere in grado di:

- decidere se il materiale può continuare a circolare e in quali condizioni;
- comunicare quanto prima tali condizioni al gestore dell’infrastruttura.

9. IMMOBILIZZAZIONE DEL TRENO

Il macchinista deve essere in grado di prendere le misure atte a impedire la messa in marcia intempestiva del treno, anche nelle condizioni più sfavorevoli.

ALLEGATO VII

ESAME DELLE CONOSCENZE PROFESSIONALI RELATIVE ALLE INFRASTRUTTURE

Materie relative alle infrastrutture

1. PROVA DI FRENATA SUL TRENO

Il macchinista deve essere in grado di verificare, prima della partenza, che la potenza di frenata effettiva del treno corrisponda alla potenza di frenata prescritta per la linea, come specificato nei documenti del veicolo.

2. TIPO DI MARCIA E VELOCITÀ LIMITE IN FUNZIONE DELLE CARATTERISTICHE DELLA LINEA

Il macchinista deve essere in grado di:

- prendere conoscenza delle informazioni che gli sono trasmesse prima di ogni partenza, quali, ad esempio, i limiti di velocità o eventuali modifiche alla segnaletica;
- determinare il tipo di marcia e la velocità limite del treno in funzione delle caratteristiche della linea.

3. CONOSCENZA DELLA LINEA

Il macchinista deve essere in grado di anticipare e reagire in modo adeguato in termini di sicurezza e di prestazioni. Egli deve, pertanto, possedere una buona conoscenza delle linee e degli impianti ferroviari percorsi, nonché degli eventuali itinerari equivalenti convenuti.

Sono importanti i seguenti elementi:

- le condizioni di esercizio (cambi di binario, circolazione a senso unico, ecc.)
- l'individuazione dei binari utilizzabili per il tipo di circolazione considerato
- il regime di esercizio
- il tipo di blocco e le normative correlate
- il nome, la posizione e l'avvistamento a distanza delle stazioni e delle cabine di servizio per adattare la conduzione di conseguenza
- la segnaletica che indica una transizione tra sistemi di esercizio o di alimentazione differenti
- le velocità limite per le differenti categorie di treni condotte dall'agente
- i profili topografici

- le particolari condizioni di frenata applicabili, ad esempio, alle linee in forte pendenza
- le caratteristiche particolari di esercizio: segnali o pannelli speciali, condizioni di partenza.

4. NORME DI SICUREZZA

Il macchinista deve essere in grado di:

- mettere il treno in marcia esclusivamente dopo che sono state rispettate tutte le condizioni prescritte (orario, ordine o segnale di partenza, apertura dei segnali, se del caso, ecc.);
- osservare la segnaletica (lungo la linea o in cabina), interpretarla senza esitazioni o errori e agire di conseguenza;
- circolare in piena sicurezza in conformità delle modalità operative specifiche: applicare modalità speciali ove prescritto, limitazioni temporanee della velocità, circolazione in senso inverso a quello normale, autorizzazione al superamento di segnali chiusi, manovre, evoluzioni, circolazione attraverso cantieri, ecc.;
- rispettare le fermate previste dall'orario o ordinate ed effettuare, eventualmente, le operazioni legate al servizio dei viaggiatori durante tali fermate, in particolare l'apertura e la chiusura delle porte.

5. CONDUZIONE DEL TRENO

Il macchinista deve essere in grado di:

- conoscere in ogni momento la sua posizione lungo la linea percorsa;
- utilizzare il freno per rallentare e arrestare il treno, nel rispetto del materiale rotabile e degli impianti;
- conformare la marcia del convoglio all'orario e alle eventuali prescrizioni in materia di risparmio energetico, tenendo conto delle caratteristiche della motrice, del treno, della linea e dell'ambiente.

6. ANOMALIE

Il macchinista deve essere in grado di:

- essere attento, nella misura in cui la conduzione del treno lo consente, agli eventi insoliti relativi all'infrastruttura e all'ambiente: segnaletica, binario, alimentazione, passaggi a livello, dintorni del binario, altra circolazione;
- essere attento agli eventi insoliti relativi alla conduzione del treno;
- conoscere le distanze specifiche per il superamento di ostacoli;
- informare quanto prima il gestore dell'infrastruttura del luogo e della natura delle anomalie constatate, assicurandosi di essere stato compreso correttamente dall'interlocutore;

- assicurare o far assicurare la sicurezza del traffico e delle persone, ogni qualvolta ciò sia necessario.

7. INCIDENTI E INCONVENIENTI DI ESERCIZIO, INCENDI E INCIDENTI CHE COINVOLGONO PERSONE

Il macchinista deve essere in grado di:

- prendere le misure atte a proteggere il treno e chiedere aiuto in caso di incidenti che coinvolgono persone;
- determinare il punto di arresto del treno a seguito di un incendio e agevolare, se necessario, l'evacuazione dei passeggeri;
- fornire, non appena possibile, informazioni utili sull'incendio nel caso in cui non sia in grado di fronteggiarlo da solo;
- dopo un incidente, decidere se il materiale può continuare a circolare e in quali condizioni;
- comunicare quanto prima tali condizioni al gestore dell'infrastruttura.

SCHEDA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Direttiva relativa alla certificazione del personale di bordo addetto alla condotta dei locomotori e dei treni sulla rete ferroviaria della Comunità.

NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO:

LA PROPOSTA

1. *In considerazione del principio di sussidiarietà esporre i motivi per i quali è necessaria una normativa comunitaria in questo settore, nonché gli obiettivi principali.*

La direttiva proposta è volta a istituire un quadro normativo comune in materia di certificazione del personale di bordo dei locomotori e dei treni che assicurano il trasporto di passeggeri e di merci. La direttiva consentirà di agevolare l'interoperabilità del personale di bordo al fine di accrescere il traffico ferroviario internazionale, mantenere o accrescere il livello di sicurezza ed assicurare il livello di qualità delle prestazioni del personale di bordo, garantendo e verificando che vengano mantenuti livelli di competenza adeguati alle reti europee utilizzate. La direttiva contribuirà inoltre a rendere più efficaci per le compagnie ferroviarie i metodi utilizzati per la gestione dei macchinisti coinvolti nell'interoperabilità e a ridurre i rischi di *dumping* sociale.

L'IMPATTO SULLE IMPRESE

2. *Determinare l'incidenza della proposta*

– *sui vari settori di attività:*

La presente proposta riguarda principalmente le imprese ferroviarie e le autorità competenti degli Stati membri; sono interessati, in misura minore, anche i gestori delle infrastrutture. Come indicato nel capitolo 7 della relazione, la proposta avrà un impatto economico complessivamente positivo. La proposta non dovrebbe comportare oneri finanziari supplementari per la maggior parte delle imprese ferroviarie. Per contro, fissando un quadro comune per la certificazione del personale, la proposta migliorerà la trasparenza del processo di certificazione, oggi parte integrante della gestione interna del personale, al fine di accrescere l'interoperabilità del personale ed agevolare il processo di certificazione delle imprese stesse;

- *sulle diverse dimensioni delle imprese (indicare la concentrazione di piccole e medie imprese):*

Attualmente il settore è dominato dagli operatori storici, ma grazie all'apertura del mercato del trasporto ferroviario si assiste alla nascita di numerose piccole e medie imprese. La proposta potrebbe agevolare l'ingresso sul mercato di queste imprese, in grado di effettuare servizi transfrontalieri senza soluzione di continuità e, pertanto, di porsi in concorrenza con l'autotrasporto.

- *specificare se esistono particolari aree geografiche della Comunità in cui sono concentrate tali imprese:*

Le imprese ferroviarie sono presenti in tutti gli Stati membri.

3. *Precisare gli obblighi imposti alle imprese per conformarsi alla proposta.*

L'impatto immediato della proposta, al momento del recepimento nell'ordinamento nazionale, sarà il trasferimento di una parte dei compiti di formazione/certificazione del personale verso le autorità competenti e verso centri di formazione accreditati. Se del caso, questi dovranno far accreditare presso l'autorità competente i medici del lavoro, i formatori e gli esaminatori e dovranno inoltre collaborare con l'autorità competente per l'istituzione di registri. Tale trasferimento risulterà favorevole per le imprese in quanto consentirà loro di concentrarsi maggiormente sulle attività commerciali.

4. *Definire la prevedibile incidenza economica della proposta*

Il capitolo 7 della relazione illustra in dettaglio l'impatto economico complessivo della proposta sotto il profilo dei costi e dei vantaggi.

- *Sull'occupazione:*

Una rivitalizzazione del settore condurrà ad un'accresciuta concorrenza interna nel settore e a soluzioni di trasporto più redditizie, che potrebbero comportare una riduzione del numero di posti di lavoro. Grazie alla migliorata competitività, il trasporto ferroviario potrà comunque accrescere la sua quota di mercato a spese delle altre modalità di trasporto e continuare a svilupparsi in modo significativo; ciò porterà a un aumento del numero di posti di lavoro stabili e attraenti nel settore ferroviario. La presente proposta renderà più visibile la parte sommersa dell'iceberg e valorizzerà la professione di macchinista. Essa porterà a una maggiore flessibilità del mercato dell'occupazione e, di conseguenza, ridurrà i costi sociali che accompagnano la trasformazione delle imprese.

- *Sugli investimenti e sulla costituzione di nuove imprese:*

Un sistema ferroviario più competitivo, che copre l'intero mercato comunitario anziché limitarsi principalmente ai mercati nazionali, offrirà nuovi sbocchi commerciali e stimolerà gli investimenti. La proposta intende facilitare la creazione di nuove imprese grazie ad una maggiore certezza normativa e ai meccanismi di accreditamento dei centri di formazione e degli esaminatori.

– *Sulla competitività delle imprese:*

La proposta ridurrà i costi di formazione/certificazione per i macchinisti che operano nel servizio transfrontaliero; ne conseguiranno migliori redditi per le imprese ferroviarie e, dunque, una maggiore capacità di guadagnare quote di mercato rispetto all'autotrasporto su strada. Una migliore possibilità di accesso ai centri di formazione e una maggiore mobilità dei macchinisti potranno risultare particolarmente vantaggiose per le piccole e medie imprese ferroviarie.

Una gestione ancora più sistematica dei rischi costituisce inoltre un fattore cruciale in un settore nel quale gli incidenti possono avere conseguenze catastrofiche per le vite umane e per le attività delle imprese.

5. *Indicare se la proposta contiene misure destinate a tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (esigenze più limitate o diverse ecc.).*

In applicazione del principio di sussidiarietà, gli Stati membri possono decidere quali compiti attribuire all'autorità competente e quali compiti delegare alle imprese ferroviarie. Gli Stati possono, pertanto, attuare misure volte a tenere conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese.

CONSULTAZIONE

6. *Elencare le organizzazioni consultate in merito alla proposta ed esporre le principali osservazioni.*

La proposta è stata preceduta da uno studio, come specificato nella relazione.

La Commissione ha proceduto a una consultazione delle parti interessate sulla base di un documento di consultazione pubblicato sul sito Europa il 2 luglio 2003. Nel corso di un'audizione organizzata dalla Commissione il 16 luglio 2003, tale documento è stato presentato a tutti i rappresentanti del settore: gestori delle infrastrutture, imprese ferroviarie, partner sociali, società di servizi.

Il documento ha suscitato un notevole interesse: tra il 15 agosto e il 30 ottobre 2003 sono state ricevute e pubblicate sul sito Europa una trentina di reazioni ufficiali³⁴. L'idea di una proposta legislativa volta a fissare norme comunitarie per la certificazione dei macchinisti è stata accolta con favore e contemporaneamente si è sottolineata l'importanza di valutare l'impatto economico di una tale proposta. Allo stesso tempo sono stati presentati numerosi commenti, che la Commissione ha fatto propri, su aspetti specifici dei meccanismi proposti e sulle esigenze minime da verificare.

La Commissione ha inoltre discusso i principi di base di tale proposta con esperti della sicurezza: rappresentanti delle autorità di sicurezza, ministri, gestori delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie, dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC) e dell'*International Liaison Group of Government Railway Inspectorates* (ILGGRI). La Commissione ha presentato gli elementi principali della proposta al comitato di regolamentazione istituito ai

³⁴ Cfr. le reazioni pubblicate su EUROPA (indirizzo Internet: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/reaction_en.htm)

sensi dell'articolo 21 delle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo, nonché ad altri gruppi.

Più recentemente, la Comunità europea delle ferrovie (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (*ETF, European Transport Workers' Federation*) sono giunte ad un accordo sulla licenza europea per i macchinisti che svolgono un servizio d'interoperabilità transfrontaliera. La Commissione si è largamente ispirata a questo accordo, come specificato nel capitolo 2 della relazione.