



Bruxelles, 30.1.2013  
COM(2013) 33 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL  
CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL  
COMITATO DELLE REGIONI**

**concernente il profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL  
CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL  
COMITATO DELLE REGIONI**

**concernente il profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

**1. INTRODUZIONE**

La direttiva 2007/59/CE<sup>1</sup> relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità stabilisce i requisiti minimi che il richiedente dovrebbe soddisfare per ottenere una licenza o un certificato complementare armonizzato.

Il principale obiettivo della direttiva è stato agevolare la mobilità dei macchinisti fra gli Stati membri e da un'impresa ferroviaria all'altra e, in termini generali, agevolare il riconoscimento delle licenze e dei certificati complementari armonizzati da parte di tutti i soggetti operanti nel settore ferroviario.

Dall'entrata in vigore della direttiva 2007/59/CE, la Commissione ha già adottato altre norme conformemente alle disposizioni previste dalla direttiva stessa.

Con decisione del 29 ottobre 2009<sup>2</sup>, la Commissione ha adottato parametri fondamentali per i registri delle licenze di conduzione treni e dei certificati complementari previsti dall'articolo 22, paragrafo 4, della direttiva 2007/59/CE.

Come richiesto dall'articolo 4, paragrafo 4, della direttiva 2007/59/CE, il 3 dicembre 2009 la Commissione ha adottato il regolamento 36/2010 della Commissione<sup>3</sup> relativo ai modelli comunitari di licenza di conduzione treni, certificato complementare, copia autenticata del certificato complementare e ai moduli di domanda di licenza di conduzione treni.

La Commissione ha inoltre adottato una decisione il 22 novembre 2011<sup>4</sup> relativa ai criteri per il riconoscimento dei centri di formazione coinvolti nella formazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni, nonché ai criteri per il riconoscimento degli esaminatori dei macchinisti e ai criteri per l'organizzazione degli esami a norma della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, e ha altresì adottato una raccomandazione<sup>5</sup> del 22 novembre 2011 relativa alla procedura per il riconoscimento dei centri di formazione e degli esaminatori dei macchinisti addetti alla guida di treni a norma della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Nonostante la direttiva 2007/59/CE non riguardi gli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza, l'articolo 28 stabilisce che *la Commissione presenta una relazione e, se del caso, formula una proposta di legge su un sistema di certificazione per gli altri membri del personale viaggiante sulla base di una*

---

<sup>1</sup> GU L 315 del 3.12.2007.

<sup>2</sup> GU L 8 del 13.1.2010.

<sup>3</sup> GU L 13 del 19.1.2010.

<sup>4</sup> GU L 314 del 29.11.2011.

<sup>5</sup> GU L 314 del 29.11.2011.

*relazione redatta dall'ERA. L'Agenzia individua il profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza, le cui qualifiche professionali contribuiscono di conseguenza alla sicurezza ferroviaria, e che dovrebbero essere disciplinati a livello comunitario mediante un sistema di licenze e/o di certificati che può essere analogo al sistema istituito dalla presente direttiva.*

Alla base di una tale richiesta vi è stata l'esigenza di accrescere la libera circolazione dei lavoratori e la sicurezza delle ferrovie dell'Unione europea; a tal fine, occorre prestare particolare attenzione agli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza su locomotive e treni. I requisiti minimi riguardanti l'idoneità fisica e le qualifiche professionali sono già stati delineati nelle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) «Esercizio e gestione del traffico». Tuttavia, poiché le STI vengono attuate mediante piani di attuazione nazionali e si applicano in qualche misura solo ai servizi d'interoperabilità transfrontaliera, vi è incertezza giuridica in merito alle implicazioni che deriverebbero dall'accettare tale personale nel processo di certificazione della sicurezza delle imprese ferroviarie, nonché alla mobilità tra imprese ferroviarie. Per questo motivo è stato richiesto all'Agenzia di redigere una relazione sulla certificazione degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza.

Tale comunicazione tiene conto della relazione<sup>6</sup> redatta dall'Agenzia ferroviaria europea (*European Railway Agency*, ERA) in seguito a consultazioni svolte con i soggetti interessati, ed è stata trasmessa alla Commissione nel 2010. Prima dell'adozione della comunicazione, i servizi della Commissione hanno discusso i risultati della relazione ERA con le parti sociali nell'ambito del comitato di dialogo sociale del settore.

Tale comunicazione è incentrata sugli altri membri del personale viaggiante addetto ai treni passeggeri. I compiti relativi al trasporto merci sono connessi alla preparazione dei treni merci piuttosto che allo svolgimento di mansioni durante la marcia del treno. La preparazione del treno non richiede necessariamente la presenza di personale viaggiante in accompagnamento al treno.

## **2. QUADRO LEGISLATIVO**

Il quadro legislativo applicabile comprende i seguenti atti principali:

- direttiva 2004/49/CE sulla sicurezza ferroviaria, che istituisce un approccio comune alla sicurezza. La direttiva istituisce un sistema di certificazione delle imprese ferroviarie, che contempla nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza la responsabilità della definizione e della conduzione delle attività di formazione dei membri del personale;
- direttiva 2008/57/CE sull'interoperabilità del sistema ferroviario, che stabilisce il quadro per la definizione dei requisiti applicabili alle componenti del sistema ferroviario sotto forma di specifiche tecniche di interoperabilità (STI). Tali STI prevedono altresì requisiti per i membri del personale impegnati nella gestione e manutenzione del sistema ferroviario sotto forma di qualifiche professionali minime e condizioni in materia di salute e sicurezza.

---

<sup>6</sup> Relazione sul profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza ai sensi dell'articolo 28 della direttiva 2007/59/CE. Unità di interoperabilità rif. ERA/REP/14-2010/INT del 27.9.2010. Non pubblicata.

### **3. SITUAZIONE ATTUALE RELATIVA AI PROFILI PROFESSIONALI E AI COMPITI DEGLI ALTRI MEMBRI DEL PERSONALE VIAGGIANTE ADDETTI A MANSIONI ESSENZIALI AI FINI DELLA SICUREZZA**

#### **3.1. Regolamenti dei compiti relativi ai servizi ai passeggeri**

Nella sua relazione, l'ERA ha raccolto dati relativi al numero degli altri membri del personale forniti da numerose imprese ferroviarie in 11 Stati membri. La stima ottenuta dalla loro estrapolazione evidenzia che il numero degli altri membri del personale viaggiante per i treni passeggeri è pari a 70 000 unità in Europa, comprese Svizzera e Norvegia.

In pressoché tutti gli Stati membri<sup>7</sup> (20 su 22) la professione è regolamentata, sebbene in modi differenti e con diversi livelli di dettaglio. Tuttavia, ai sensi della direttiva 2004/49/CE<sup>8</sup> relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie), le decisioni relative alle modalità di esecuzione dei compiti dovrebbero essere assunte a livello dell'impresa ferroviaria.

Dei 20 Stati membri, 14 disciplinano altresì profili e compiti a livello nazionale.

L'analisi di tutti i compiti svolti dagli altri membri del personale viaggiante evidenzia quanto segue:

- 59 compiti sono stati identificati come compiti svolti da altri membri del personale viaggiante nell'ambito di servizi ai passeggeri. Di essi, 48 costituiscono compiti operativi legati alla sicurezza e 11 sono tipici compiti commerciali che occorre svolgere durante il tragitto (controllo titoli di viaggio, annunci ai passeggeri, ecc....);
- dei 48 compiti operativi legati alla sicurezza, 21 sono disciplinati nei 14 Stati membri che disciplinano i compiti connessi ai servizi ai passeggeri a livello nazionale. Questi 21 compiti operativi legati alla sicurezza sono strettamente legati all'allegato J della STI OPE<sup>9</sup> relativo agli elementi minimi di qualificazione professionale connessi alla mansione di accompagnamento dei treni.

#### **3.2. Identificazione di modelli di profilo nei servizi ai passeggeri**

Molti dei profili professionali per gli altri membri del personale viaggiante impiegati nei servizi ai passeggeri sono già stati identificati. Due modelli di profilo (PP1 e PP2) sono stati introdotti come compiti comuni essenziali di vari profili professionali di diversi Stati membri e sono illustrati nel dettaglio nell'allegato. Sebbene i compiti assegnati siano simili tra i due modelli di profilo in gran parte dei casi, la differenza principale tra PP1 e PP2 consiste nella «preparazione del treno». Mentre il profilo PP1 comprende pressoché tutti i compiti relativi alla preparazione del treno, solo un compito di preparazione del treno è previsto per il profilo PP2.

Nell'ambito di questi due profili, sono state individuate mansioni essenziali ai fini della sicurezza, quali: procedura di chiusura delle porte, partenza del treno ed evacuazione dei

<sup>7</sup> I dati di alcuni Stati membri sono insufficienti e di essi non si può quindi tener conto. I dati comprendono informazioni relative alla Norvegia.

<sup>8</sup> GU L 220 del 21.6.2004.

<sup>9</sup> Decisione della Commissione, dell'11 agosto 2006, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (notificata con il numero C(2006) 3593), modificata dalla decisione 2010/640/UE, dalla decisione 2009/107/CE e dalla decisione 2008/231/CE - GU L 359 del 18.12.2006.

passaggeri in situazioni di degrado o di emergenza. Gran parte delle imprese ferroviarie ha attuato un sistema di certificazione per il profilo PP1, ma non per il profilo PP2.

### **3.3. Requisiti essenziali e certificazione**

I requisiti essenziali relativi a fattori quali età minima, competenze linguistiche, controlli medici e psicologici e competenze professionali sono già molto simili tra i paesi dell'Unione europea. Tali requisiti essenziali sono pressoché identici per i due profili e sono già contemplati dalla STI OPE, che tuttavia riguarda attualmente solo il traffico transfrontaliero.

Nove Stati membri prevedono norme vincolanti per le imprese ferroviarie relativamente alle procedure di valutazione degli altri membri del personale viaggiante. In 13 Stati membri vigono regolamenti nazionali in materia di formazione per garantire che la conoscenza e le competenze vengano mantenute a un livello standard minimo e per gestire il livello delle competenze. Per i servizi ai passeggeri, le imprese ferroviarie forniscono solitamente attività interne di formazione e verifica. Il corso di formazione dura di norma da 4 a 16 settimane.

Le imprese ferroviarie hanno sviluppato procedure specifiche nell'ambito dei servizi ai passeggeri al fine di mantenere un livello adeguato di competenze. Organizzano corsi di formazione regolari o continui con frequenza variabile; in 12 aziende sono state istituite procedure di valutazione di frequenza saltuaria, da trimestrale a triennale.

Le autorità nazionali di sicurezza sono già in grado di valutare la conformità ai requisiti essenziali minimi relativi agli altri membri del personale viaggiante attraverso la certificazione dei sistemi di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie ai sensi dell'allegato III, lettera e), della direttiva 2004/49/CE.

### **3.4. Mobilità dei lavoratori**

Il numero di membri del personale viaggiante che cambia datore di lavoro potrebbe essere compreso tra 2000 e 4000 ogni anno, se si considera che un membro del personale cambia azienda da 1 a 2 volte nel corso dei suoi 35 anni di carriera, in quanto in Europa si contano circa 70000 altri membri del personale viaggiante. Tale cifra non tiene conto del fatto che il personale lascia il lavoro anche per un'altra attività, all'interno o all'esterno del settore ferroviario, o può essere trasferito quando una nuova società assume il personale di una società precedentemente esistente nell'ambito di un nuovo contratto relativo agli obblighi di servizio pubblico.

Numerose imprese ferroviarie non hanno esperienza con gli aspetti legati alla mobilità dei lavoratori, essendo l'unica impresa ferroviaria o l'impresa statale del paese. Tuttavia, persino le imprese con esperienza organizzano corsi di formazione aziendali specifici quando assumono personale da impiegare a bordo dei treni proveniente da altre imprese ferroviarie. La necessità di erogare formazione ulteriore è dovuta alla differenza in termini di materiale rotabile e infrastrutture. Imprese ferroviarie diverse potrebbero inoltre applicare procedure diverse.

Le piccole imprese hanno più esperienza con la mobilità dei lavoratori poiché assumono membri del personale dagli operatori storici. Tuttavia, non vi sono prove che l'assenza di un sistema di certificazione per l'altro personale viaggiante costituisca una barriera alla mobilità, né la Commissione ha ricevuto lamentele in merito.

### **3.5. Omogeneità delle qualifiche professionali**

Esiste una vasta gamma di profili professionali nell'Unione europea.

In questa fase, l'armonizzazione di tutti questi profili non sarebbe opportuna per le seguenti motivazioni:

- da un lato, sia i compiti di «chiusura porte» e «partenza treno (operazioni completate)» sono procedure operative che potrebbero variare da una società all'altra a seconda delle diverse soluzioni tecniche adottate. Si tratta di operazioni che è opportuno restino a livello aziendale e non vengano disciplinate a livello dell'UE;
- d'altro lato, i compiti comuni restanti riguardano tutti la sicurezza dei passeggeri. Vengono solitamente disciplinati a livello nazionale e definiti a livello dell'UE i seguenti aspetti:
  - protezione dei passeggeri in situazioni di degrado e di emergenza;
  - evacuazione dei passeggeri in situazioni di emergenza.

Secondo il punto 4.6 e l'allegato J relativo agli elementi minimi di qualificazione professionale connessi alla mansione di accompagnamento dei treni della STI OPE, tutto il personale professionale dovrebbe avere le conoscenze necessarie a gestire operazioni in degrado, casi di evacuazione del treno e la sicurezza dei passeggeri, nonché l'abilità di applicare tali conoscenze nella pratica. Inoltre, ai sensi del punto 4.6.1 sulle competenze del personale viaggiante in materia di sicurezza nelle ferrovie ferroviarie e dell'altro personale previsto dalla STI Sicurezza nelle gallerie ferroviarie<sup>10</sup>, *«tutto il personale a bordo del treno deve conoscere le norme di comportamento appropriate per quanto riguarda la sicurezza nelle gallerie e in particolare essere in grado di evacuare un treno in una galleria. Ciò comporta saper impartire le istruzioni ai passeggeri per trasferirsi nella carrozza vicina o uscire dal treno e guidarli fuori dal treno verso un'area di sicurezza».*

Per migliorare il quadro attuale, è opportuno descrivere nel dettaglio o ampliare i requisiti relativi a compiti già esistenti nella STI OPE, affinché l'allegato J copra tutti i compiti identificati per i modelli di profilo PP1 e PP2 e per altri membri del personale viaggiante.

### **3.6. Riconoscimento delle qualifiche professionali**

Il riconoscimento delle qualifiche professionali non è spesso disciplinato nel caso di altri membri del personale viaggiante impegnati in servizi ai passeggeri. Di fatto, solo cinque Stati membri dispongono di un sistema di certificazione regolamentato da norme nazionali vincolanti per i treni passeggeri. Tali regole riguardano tutte il profilo PP1; per quattro Stati membri i certificati sono rilasciati dall'autorità nazionale di sicurezza, per il quinto Stato membro, il certificato è rilasciato dall'impresa ferroviaria. Nell'ambito dei servizi di trasporto merci il sistema di certificazione è presente in cinque Stati membri su nove e in tutti gli Stati la responsabilità del rilascio dei certificati è in capo all'autorità nazionale di sicurezza o al ministero competente.

Tale situazione pare costituire un ostacolo allo spazio ferroviario unico europeo, poiché l'ottenimento di un certificato di sicurezza (parte A e parte B) dovrebbe essere l'unica condizione preliminare per un'impresa ferroviaria per operare in uno Stato membro nell'ambito dell'attuale contesto normativo. Tuttavia, gli Stati membri possono aver disciplinato tale aspetto a livello nazionale con apposite norme, qualora non sia stato ancora contemplato dalle STI, e la STI Esercizio e gestione del traffico è applicabile solamente ai servizi transfrontalieri per quanto attiene alle qualifiche professionali, come già spiegato nella sezione 3.3. In questo scenario, è importante ampliare l'ambito di applicazione di tale STI ai servizi nazionali e l'ERA potrebbe essere incaricata di redigere una raccomandazione per detto ampliamento.

<sup>10</sup> Decisione della Commissione del 20 dicembre 2007 relativa alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la "sicurezza nelle gallerie ferroviarie" nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità (notificata con il numero C(2007) 6450) - GU L 64 del 7.3.2008.

### **3.7. Benefici potenziali di un sistema europeo di attestazione delle competenze dei membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza**

L'articolo 13, paragrafo 3, della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie (direttiva 2004/49/CE) stabilisce già che *«all'atto dell'assunzione di nuovi macchinisti, personale viaggiante e addetti a compiti di sicurezza essenziali, le imprese ferroviarie devono essere in grado di tener conto della formazione, delle qualifiche e dell'esperienza acquisite in precedenza presso altre imprese ferroviarie. A tal fine, questi membri del personale hanno diritto ad avere accesso, ottenere copia e trasmettere tutti i documenti che ne certifichino la formazione, le qualifiche e l'esperienza»*.

Per i compiti degli altri dei membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza un'ulteriore armonizzazione potrebbe essere la soluzione in grado di agevolare la mobilità dei lavoratori, senza che ciò eserciti un impatto negativo sui livelli di sicurezza. L'obiettivo dovrebbe essere quello secondo cui un'impresa ferroviaria che impiega altri membri del personale viaggiante sia in grado di tener conto delle competenze acquisite in precedenza su aspetti essenziali ai fini della sicurezza e limiti, per quanto possibile, l'attività di formazione praticandola a costi più bassi. Tale obiettivo dovrebbe essere raggiunto grazie a un sistema comune a livello europeo.

L'attenzione dovrebbe essere rivolta a compiti specifici del settore ferroviario, quali l'assistenza ai passeggeri in situazioni di degrado o di emergenza. Con l'apertura del mercato ai servizi passeggeri internazionali il 1° gennaio 2010, sarebbe logico supporre che le competenze sviluppate da altri membri del personale in materia di protezione ed evacuazione dei passeggeri in situazioni di degrado e di emergenza siano le stesse da un'impresa all'altra in tutta l'Unione europea. Ciò agevolerebbe la comprensione comune e fornirebbe valore aggiunto alla sicurezza dei passeggeri, oltre ad avere un impatto positivo sulla mobilità dei lavoratori. Questi compiti comuni corrispondono solitamente alle mansioni già elencate nell'allegato J, punto 3, della STI OPE.

Un tale obiettivo assume ancora maggiore importanza con l'apertura del mercato nazionale del trasporto passeggeri proposta nel contesto del quarto pacchetto ferroviario.

D'altro canto, è opportuno non tenere conto delle mansioni connesse allo svolgimento di determinate procedure e dipendenti dal materiale rotabile, ad esempio la chiusura porte, che possono variare da un'impresa all'altra (a causa della presenza di soluzioni tecniche diverse). Un membro del personale che passa a un'impresa ferroviaria diversa necessita, di fatto, di formazione specifica in merito alle procedure di quella specifica impresa e al suo materiale rotabile.

### **4. ATTESTAZIONE DELLA FORMAZIONE IN MATERIA DI RISCHI E ASSISTENZA AI PASSEGGERI, ORIENTATA ALLE MANSIONI, DA PARTE DELL'IMPRESA FERROVIARIA**

Al fine di riconoscere le competenze sviluppate da un membro del personale nel fornire assistenza e garantire la sicurezza dei passeggeri in situazioni di degrado e di emergenza, la Commissione intende sviluppare, a livello europeo, un'attestazione della formazione in materia di rischi e assistenza ai passeggeri fornita al dipendente in conformità ai requisiti essenziali minimi applicati agli altri membri del personale e previsti dalla STI OPE.

La consegna di tali attestazioni dovrebbe rientrare tra le responsabilità delle imprese ferroviarie che assumono il lavoratore o affidano l'incarico. Le attestazioni dovrebbero basarsi su un sistema a due livelli con una serie di requisiti minimi definiti a livello dell'UE e requisiti ulteriori stabiliti a livello dell'impresa. Questo tipo di formazione può essere erogato

anche da un centro di formazione esterno all'impresa ferroviaria; tuttavia, questa avrebbe la responsabilità della consegna dell'attestazione.

Il processo di attestazione dovrebbe svilupparsi attorno a quattro elementi fondamentali:

- è opportuno che le imprese ferroviarie organizzino sessioni di formazione dedicate ai rischi che le operazioni ferroviarie pongono alla sicurezza e all'assistenza dei passeggeri. Queste attività di formazione sarebbero svolte dal sistema di gestione della sicurezza (*Safety Management System, SMS*) dell'impresa ferroviaria e si baserebbero sui requisiti chiaramente delineati nelle STI OPE;
- al termine del corso di formazione, è opportuno che le imprese ferroviarie rilascino un'«attestazione della formazione in materia di rischi e assistenza ai passeggeri», prodotta nell'ambito del loro sistema di gestione della sicurezza, agli altri membri del personale. L'attestazione dovrebbe riguardare tutte le competenze armonizzate minime previste dalla STI OPE e indicare eventuali competenze ulteriori acquisite durante il corso di formazione;
- l'attestazione dovrebbe essere valida in tutto il territorio dell'Unione europea; le imprese ferroviarie ne devono tener conto in fase di reclutamento di personale;
- l'attestazione consegnata ai dipendenti (altri membri del personale) diviene di loro proprietà. Essi hanno la possibilità di utilizzare nuovamente tale attestazione qualora desiderino cambiare società.

Il sistema di attestazioni in oggetto non impone l'obbligo di attività di formazione aggiuntive oltre a quelle attualmente richieste nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza e già definite dalla STI OPE.

È opportuno che gli aspetti legati all'attestazione restino a livello dell'impresa per motivi sia amministrativi, sia economici, al fine di evitare costi aggiuntivi a carico delle imprese ferroviarie e oneri ulteriori significativi per le autorità nazionali di sicurezza.

Il formato e il contenuto dell'attestazione potrebbero riflettere, in certa misura, i requisiti stabiliti dal regolamento 36/2010/UE per i certificati complementari dei macchinisti, qualora fossero apportati loro gli opportuni adattamenti.

L'articolo 13, paragrafo 3, della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie fornisce già la base giuridica per tale attestazione; qualora lo ritenga opportuno, la Commissione può proporre una modifica di minore entità dell'allegato III al fine di chiarire tale aspetto. Inoltre, la Commissione propone un aggiornamento della STI OPE teso a specificare l'ambito di applicazione dell'attestazione delle attività di formazione e della STI OPE.

A livello dell'impresa possono essere richiesti compiti aggiuntivi, connessi o meno alla sicurezza, e requisiti ulteriori relativi alle qualifiche professionali, senza tuttavia ostacolare la mobilità dei lavoratori.

Il riconoscimento delle competenze degli altri membri del personale a livello dell'UE fornirebbe valore aggiunto alla sicurezza dei passeggeri ed eserciterebbe un impatto positivo sulla mobilità dei lavoratori, riducendo in tal modo i costi che le imprese ferroviarie sostengono per attività di formazione superflue.

I rappresentanti delle imprese ferroviarie e i gestori delle infrastrutture (CER ed EIM) ritengono che la legislazione attualmente in vigore contenga già tutti i requisiti necessari e che un sistema di certificazioni o di licenze per altri membri del personale non introduca nuovi elementi utili agli aspetti già definiti, ma piuttosto comporti il rischio di un aumento dei costi. D'altro canto, la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (*European Transport*



*Workers' Federation, ETF*) richiede che le autorità nazionali di sicurezza sviluppino un sistema di certificazione, compreso un sistema di licenze, per il personale a bordo e che le imprese ferroviarie sviluppino un sistema di certificazione complementare.

## **5. REGOLAMENTAZIONE DELLE MANSIONI ESSENZIALI AI FINI DELLA SICUREZZA SVOLTE DA ALTRI MEMBRI DEL PERSONALE VIAGGIANTE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI**

Come indicato nella sezione 2.1, gran parte degli Stati membri ha definito norme vincolanti per la regolamentazione della professione in molti modi diversi e con livelli di dettaglio differenti.

Queste norme nazionali vincolanti, stabilite dalle autorità nazionali o traslate dall'impresa statale al livello nazionale, devono essere applicate da tutte le imprese ferroviarie che operano sul territorio di tali Stati membri.

*In generale, tali normative non risultano pienamente conformi alla legislazione europea per le seguenti motivazioni:*

- non sono pienamente conformi alla STI OPE, che stabilisce quali provvedimenti adottare, in quanto alcuni Stati membri prescrivono le modalità in cui vanno adottati;
- la normativa a livello nazionale risulta restrittiva per le imprese e in particolare per la mobilità dei lavoratori. Inoltre, tali regole aziendali (indirette) trasformate poi in norme nazionali vincolanti comportano un evidente vantaggio concorrenziale per le imprese ferroviarie storiche;
- quando le autorità nazionali stabiliscono procedure operative dettagliate, si assumono responsabilità che dovrebbero ricadere sulle imprese ferroviarie e sui gestori delle infrastrutture. La regolamentazione dettagliata delle mansioni a livello nazionale potrebbe limitare le responsabilità delle imprese ferroviarie e porsi in contraddizione con l'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva sulla sicurezza.

A meno che non vi siano aspetti specifici di una rete che richiedono regole apposite, è opportuno che le norme relative alle modalità di esecuzione delle mansioni siano stabilite a livello dell'impresa ferroviaria e non a livello nazionale. Persino in caso di procedure diverse tra le singole imprese ferroviarie, l'effettivo svolgimento della mansione è, di fatto, l'aspetto più importante.

Di conseguenza, è intenzione della Commissione richiedere agli Stati membri di rivedere le norme nazionali che devono conformarsi alla STI OPE. Ciò avverrà nell'ambito dell'attuazione della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie e dell'analisi delle norme di sicurezza nazionali attualmente condotta dall'ERA.

## **6. CONCLUSIONI: I PROSSIMI PASSI**

La Commissione richiede all'Agenzia ferroviaria europea di sviluppare le disposizioni necessarie alla creazione di un'attestazione incentrata sugli aspetti della sicurezza dei passeggeri a beneficio degli altri membri del personale. L'Agenzia individua le mansioni essenziali ai fini della sicurezza degli altri membri del personale viaggiante non connesse alla progettazione del veicolo/al materiale rotabile e definisce il contenuto dell'attestazione delle attività di formazione e l'ambito di applicazione dell'allegato J della STI OPE. L'Agenzia sviluppa un modello di attestazione delle attività di formazione per le mansioni essenziali ai fini della sicurezza, che dovrà essere consegnata al dipendente. Grazie a una modifica normativa dell'allegato III della direttiva sulla sicurezza delle ferrovie, tale processo di

attestazione è inserito all'interno del sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie.

L'apertura del mercato nazionale del trasporto passeggeri, proposta nell'ambito del quarto pacchetto ferroviario, rafforza ulteriormente la necessità del sistema di attestazione in questione.

La Commissione richiede all'Agenzia ferroviaria europea di inserire all'interno della propria analisi delle norme di sicurezza nazionali un apposito capitolo dedicato alle norme nazionali vincolanti relative agli altri membri del personale viaggiante e alla misura in cui tali membri operano al di fuori del campo di applicazione di tali norme. Qualora tali norme non siano conformi alla legislazione dell'UE, la Commissione ha la facoltà di adottare appositi provvedimenti per garantirne la corretta applicazione.

Gli altri membri del personale viaggiante costituiscono un gruppo di professionisti che svolgono un ruolo fondamentale per garantire un sistema ferroviario sicuro in termini di sicurezza operativa e sicurezza dei passeggeri. La Commissione ritiene che la proposta avanzata permetterà di rafforzare le prestazioni in materia di sicurezza e migliorare la qualità di questa importante professione nell'ambito del settore ferroviario, nonché sostenere la mobilità dei suoi lavoratori.

## ALLEGATO

### Descrizione dei principali compiti previsti dai singoli modelli di profilo (PP)

Complessivamente, al profilo PP1 sono assegnati 17 compiti, disciplinati in almeno il 50% degli 11 Stati membri in cui tale profilo esiste. Tali compiti comprendono:

- Verifica della composizione del treno
  - «Verifica della composizione del treno»
  - «Verifica della documentazione relativa alla composizione del treno»;
- Verifiche e controlli da effettuarsi prima della partenza
  - «Stato dei freni/sistema frenante»
  - «Segnali del treno in ordine»;
- Partenza del treno in ogni stazione
  - «Chiusura porte»
  - «Partenza del treno (operazioni completate)»;
- Marcia del treno
  - «Freno di emergenza - ripristino dopo l'uso e comunicazione al conducente»
  - «Comunicazione a bordo (in particolare per la sicurezza dei passeggeri)»;
- Esercizio in stato di degrado
  - «Protezione dei passeggeri»
  - «Partenza del treno»
  - «Segnalazione di eventi insoliti»;
- Esercizio in situazioni di emergenza
  - «Decisione di arrestare il treno»
  - «Protezione dei passeggeri»
  - «Evacuazione del treno»
  - «Partenza del treno (operazioni completate)»
  - «Informazione/comunicazione con il conducente»
  - «Informazione/comunicazione con l'impresa ferroviaria».

Al profilo PP2 sono assegnati solo cinque compiti, disciplinati in almeno il 50% dei sei Stati membri in cui è presente il profilo PP2. Tali compiti comprendono:

- Partenza del treno in ogni stazione
  - «Chiusura porte»
  - «Partenza del treno (operazioni completate)»;
- Esercizio in stato di degrado
  - «Protezione dei passeggeri»;

- Esercizio in situazioni di emergenza
  - «Protezione dei passeggeri»
  - «Evacuazione del treno».

Le mansioni di manovra vengono assegnate in modo diverso negli Stati membri e non sono prese in considerazione nei modelli di profilo in oggetto.