

**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2007/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 23 OTTOBRE 2007 RELATIVA ALLA CERTIFICAZIONE DEI MACCHINISTI ADDETTI ALLA GUIDA DI LOCOMOTORI E TRENI SUL SISTEMA FERROVIARIO DELLA COMUNITÀ.**

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nella legge 4 giugno 2010, n. 96 (Legge comunitaria per il 2009), per il recepimento della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità.

Le relative misure legislative di attuazione dovevano essere emanate entro il 4 dicembre 2009, pertanto la Commissione europea ha aperto una procedura di infrazione (P.I. n. 2010/0117) per mancato recepimento nei termini previsti.

La direttiva 2007/59/CE ha l'obiettivo di stabilire le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni per il trasporto di passeggeri e merci nel sistema ferroviario della Comunità. Il perseguimento di tale obiettivo dovrebbe portare alla definizione di un quadro normativo comune e consentire di:

- a) salvaguardare l'attuale elevato livello di sicurezza del sistema ferroviario comunitario;
- b) agevolare la mobilità dei macchinisti all'interno della Comunità, ed in generale, agevolare il riconoscimento della documentazione necessaria alla condotta da parte di tutti i soggetti operanti nel settore ferroviario;
- c) ottenere almeno un livello minimo standardizzato di preparazione dei macchinisti operanti all'interno del sistema ferroviario comunitario.

A tal riguardo, tra le finalità indicate nei considerando della stessa direttiva 2007/59/CE in corso di recepimento si evidenziano in particolare:

- a) agevolare la mobilità dei macchinisti fra gli Stati membri e da un'impresa ferroviaria o gestore dell'infrastruttura all'altra ed, in generale, agevolare il riconoscimento delle licenze e dei certificati da parte di tutti i soggetti operanti nel settore ferroviario. A tal fine è fondamentale dettare i requisiti minimi che il richiedente dovrebbe soddisfare per ottenere una licenza o un certificato;
- b) fare in modo che i requisiti necessari per il rilascio della documentazione riguardino, quanto meno, l'età minima per poter guidare un treno, l'idoneità fisica e quella psicologica alla professione, l'esperienza professionale e la conoscenza di talune materie relative alla condotta dei treni, nonché la conoscenza delle infrastrutture su cui i macchinisti dovranno viaggiare e della lingua utilizzata su di esse, per mantenere un adeguato livello di sicurezza del sistema ferroviario comunitario;
- c) fare in modo che la formazione che i macchinisti devono seguire per ottenere un certificato, sia incentrata, per quanto possibile ed auspicabile dal punto di vista della sicurezza, sui particolari servizi che gli stessi devono prestare, come ad esempio le manovre, i servizi di manutenzione e i servizi di trasporto passeggeri o merci, per migliorare il rapporto costi-efficacia;
- d) adottare misure per assicurare che gli investimenti per la formazione di un macchinista effettuati da un'impresa o da un gestore di infrastrutture non vadano indebitamente a vantaggio di un'altra impresa ferroviaria o di un altro gestore dell'infrastruttura, qualora tale macchinista decida di



lavorare presso questi ultimi dopo aver volontariamente lasciato l'impresa o il gestore presso cui ha ricevuto la formazione, per tutelare il mercato.

Gli aspetti più significativi previsti dalla direttiva e conseguentemente dal decreto in questione sono i seguenti:

- a) il macchinista deve essere in possesso di una licenza rilasciata dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito "Agenzia"), che attesti che il macchinista soddisfa le condizioni minime per quanto riguarda i requisiti medici, la formazione scolastica di base e la competenza professionale generale ed esattamente:
  - 1) età - 18 anni;
  - 2) diploma di scuola secondaria di secondo grado;
  - 3) idoneità fisica e psico-fisica dimostrata con apposita certificazione rilasciata dalla direzione sanità di Rete Ferroviaria Italiana (struttura che già svolge tale attività per tutti i macchinisti del Gruppo FS) o da struttura medico legale della Azienda sanitaria locale territorialmente competente (che già istituzionalmente svolge attività relativa ad accertamenti sanitari);
  - 4) competenze professionali generali dimostrate tramite un'attestazione rilasciata dal soggetto che ha erogato la formazione e superamento di relativo esame;
- b) il macchinista deve essere in possesso di uno o più certificati (rilasciati al macchinista già titolare di licenza dal gestore dell'infrastruttura o dall'impresa ferroviaria) che indicano le infrastrutture sulle quali il titolare è autorizzato a circolare ed i veicoli che il titolare è autorizzato a condurre. Il certificato attesta il possesso delle conoscenze linguistiche e delle competenze professionali specifiche;
- c) i macchinisti sono sottoposti a controlli periodici per la verifica della persistenza dei suddetti requisiti fisici e psico-fisici, effettuati dagli stessi soggetti di cui alla lettera a) punto 3 e delle previste conoscenze linguistiche e professionali (artt. 11 e 12) effettuati dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura. In caso di esito negativo dei suddetti controlli periodici la licenza e/o il certificato sono revocati;
- d) il macchinista deve seguire un percorso di formazione che comprende una parte relativa alla licenza, che riguarda le conoscenze professionali generali e una parte relativa al certificato che riguarda le conoscenze professionali specifiche. La formazione è erogata da soggetti riconosciuti dall'Agenzia ed i relativi esami si svolgono sotto la supervisione di esaminatori competenti riconosciuti dall'Agenzia (tale attività di riconoscimento rientra tra le attività istituzionali dell'Agenzia ai sensi dell'art. 17 del d.lgs n. 162 del 2007). Inoltre, è previsto che i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie devono istituire un percorso di formazione continuo dei propri macchinisti atto ad assicurare che il personale mantenga le proprie competenze;
- e) l'Agenzia, i gestori e le imprese devono istituire e tenere aggiornato un registro delle licenze e dei certificati;
- f) le imprese ferroviarie ed i gestori dell'infrastruttura devono controllare la validità delle licenze e dei certificati dei propri macchinisti, tramite l'istituzione di un sistema di monitoraggio ed adottare immediatamente i provvedimenti necessari qualora emergano elementi che facciano dubitare della competenza di un macchinista e dell'opportunità di mantenere in vigore la sua licenza (nel caso informano l'Agenzia ai fini della sospensione o revoca) o il suo certificato. Inoltre, se vengono a conoscenza che lo stato di salute di un macchinista è compromesso al punto da metterne in dubbio l'idoneità alla mansione, devono intervenire anche tramite i previsti controlli e le visite mediche e, se necessario, provvedere al ritiro del certificato. Ancora, adottano



le opportune misure per vigilare affinché il macchinista non sia sotto l'influenza di una qualsivoglia sostanza in grado di comprometterne la concentrazione, la vigilanza o il comportamento;

f) Agenzia e Polizia ferroviaria (la cui attività istituzionale è proprio finalizzata alle verifiche per la tutela della sicurezza a bordo dei treni e nelle stazioni) possono effettuare in ogni momento controlli a bordo dei treni per accertare se il macchinista ha i documenti previsti;

g) l'Agenzia vigila sull'osservanza delle disposizioni del decreto e può:

1) sospendere o revocare la licenza al macchinista;

2) chiedere a soggetto che ha rilasciato il certificato di fare una verifica sul macchinista e in caso di mancata ottemperanza può sospendere il certificato di sicurezza dell'impresa fino a quando l'impresa non avrà eliminato la criticità riscontrata;

3) può chiedere al gestore o all'impresa di impedire al macchinista di operare se ritiene che questi rappresenti un grave danno per la sicurezza delle ferrovie;

4) a seguito di accertamento provvede ad irrogare le sanzioni previste per il mancato rispetto delle norme contenute nel decreto.

Tutte le competenze sopra indicate svolte dall'Agenzia saranno svolte dalla stessa utilizzando le proprie risorse finanziarie (art. 26 del d.lgs. n. 162 del 2007), umane e strumentali nonché tramite gli introiti derivanti dal pagamento del e specifiche tariffe previste dall'art. 13, comma 7, dello schema di decreto in esame. Le altre attività svolte dalle ASL e dalla Polizia ferroviaria rientrano nelle competenze istituzionali e saranno svolte utilizzando le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.

Relativamente all'articolato del decreto legislativo si rappresenta quanto segue:

**Il Capo I (artt. da 1 a 3)** riguarda le disposizioni generali ed in particolare:

L'**articolo 1** definisce la finalità del provvedimento, orientata sulla definizione di condizioni e procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei treni e dei locomotori nel sistema ferroviario nazionale e dei compiti attribuiti alle amministrazioni nazionali competenti e di tutti i soggetti operanti nel settore.

L'**articolo 2** stabilisce che l'ambito di applicazione è riferito a tutto il sistema ferroviario nazionale, convenzionale e ad alta velocità, ivi comprese le linee regionali non funzionalmente isolate, ad eccezione delle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario, delle metropolitane, dei tram, di altri sistemi di trasporto leggero su rotaia e di altre linee o reti indicate nella direttiva, generalmente oggetto di esclusione.

L'**articolo 3** reca le definizioni utilizzate nel provvedimento in modo conforme alle definizioni contenute nell'articolo 3 della direttiva.

**Il Capo II (artt. da 4 a 7)** riguarda la certificazione di cui deve essere in possesso ogni macchinista cioè la licenza (rilasciata dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie che attesta il possesso dei requisiti medici, formativi e la competenza professionale generale) e uno o più certificati (rilasciati dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura che indicano la specifica infrastruttura ferroviaria sulla quale il titolare è autorizzato a circolare e i veicoli che può condurre), redatti in conformità al modello comunitario.

Sono anche precisate la validità delle predette certificazione (dieci anni per la licenza mentre il periodo di validità del certificato è legato al tempo di impiego presso l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura, fatto salvo per entrambi i casi di sospensione o revoca) e la titolarità delle stesse (la licenza è di proprietà del macchinista mentre il certificato è di proprietà dell'impresa



ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura) nonché viene previsto che i suddetti soggetti emittenti devono individuare ed adottare le misure necessarie per evitare la possibilità di falsificazione dei suddetti documenti nonché le procedure per impedire la manipolazione dei registri in cui devono essere riportati tutte le informazioni relative alle licenze ed ai certificati (art. 5).

Si evidenzia che i commi 2 e 3 dell'articolo 4 recepiscono quanto indicato all'articolo 7 della direttiva rispettivamente ai commi 1 e 2. Ciò per una migliore organicità del testo.

**Il Capo III (artt. da 8 a 12)** riguarda le condizioni per il rilascio della licenza e del certificato, con particolare attenzione ai requisiti minimi, all'età minima (18 anni), ai requisiti di base (diploma di scuola secondaria di secondo grado, idoneità fisica, idoneità psicologica, competenze professionali generali) alle conoscenze linguistiche ed alle competenze professionali.

In particolare:

- L'articolo 10, comma 1, lettera a), è stato redatto in conformità alla decisione 1065/2008/CE (che ha abrogato la decisione 85/368/CEE del Consiglio del 16 luglio 1985, citata nel corrispondente articolo 11, paragrafo, della direttiva). Si è ritenuto inoltre di recepire il riferimento ai requisiti, indicati dalla direttiva, dei nove anni di istruzione (primaria e secondaria) e del completamento con esito positivo di una formazione di base equivalente al livello 3 di cui alla decisione 85/368/CEE, con l'aver conseguito un diploma di scuola secondaria di secondo grado. Ciò anche in considerazione della notevole complessità oggi raggiunta dal materiale di trazione;
- All'articolo 10, comma 1, lettere b) e c), l'individuazione delle strutture cui è demandata la valutazione della idoneità fisica e psicologica del richiedente con rinvio ad un decreto interministeriale per l'individuazione degli altri soggetti competenti ad effettuare i previsti accertamenti nonché gli eventuali ulteriori e più stringenti requisiti medici;
- Il comma 2 dell'articolo 10 da attuazione al principio generale previsto nell'articolo 21, paragrafo 2, della direttiva stessa per assicurare l'istituzione di un procedimento di ricorso pertanto è stato previsto che l'interessato può rivolgersi alla Commissione medica della Azienda sanitaria territorialmente competente per chiedere il riesame del giudizio di idoneità fisica e psicologica rilasciato dalle strutture già individuate o dagli altri soggetti che saranno individuati con il suddetto decreto interministeriale.

**Il Capo IV (artt. da 13 a 17)** disciplina la procedura per il conseguimento della licenza e del certificato, nonché le verifiche periodiche necessarie al mantenimento della validità del titolo e le diverse conseguenze in caso di cessazione dall'impiego. È previsto inoltre l'obbligo del monitoraggio dei propri macchinisti da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura.

Si evidenzia che:

- Al comma 1 dell'articolo 13 è previsto che l'Agenzia stabilisca la procedura per la proposizione di un eventuale ricorso amministrativo, dando attuazione al principio generale previsto nell'articolo 21, paragrafo 2, della direttiva stessa, per assicurare l'istituzione di un procedimento di ricorso avverso le decisioni in materia di rilascio della licenza;
- Il comma 7 dell'articolo 13 è stato introdotto per coprire gli oneri economici dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie derivanti dalla produzione delle licenze (costi di materiali, cip, di personale, amministrativi, istituzione e tenuta del registro ecc..)

**Il Capo V (artt. 18 e 19)** definisce i compiti che l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie deve svolgere ed istituisce i registri delle licenze e dei certificati, disciplinandone l'accesso nel rispetto delle disposizioni del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196.

Si evidenzia che:



- Il comma 3 dell'articolo 18 dà attuazione al principio previsto nell'articolo 21, paragrafi 1 e 3 della direttiva stessa prevedendo espressamente che le decisioni dell'Agenzia devono essere debitamente motivate e possono essere oggetto di riesame in autotutela e di ricorso in sede giurisdizionale dinanzi al giudice amministrativo o ordinario ai sensi delle norme vigenti e dei principi in materia di riparto della giurisdizione;
- il comma 1 dell'art. 19 prevede, tra i compiti dell'Agenzia, il riconoscimento delle persone ed organismi che effettueranno la formazione dei macchinisti. Tale attività di riconoscimento è stata preferita all'attività di accreditamento dei predetti soggetti, prevista quale possibilità alternativa dall'articolo 20 della direttiva (tale modalità è stata quindi prevista in vari articoli dello schema di decreto laddove necessario), in quanto già svolta dalla stessa Agenzia ai sensi dell'articolo 17, comma 5, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, che peraltro prevede anche la vigilanza sulle strutture che erogano la formazione.

**Il Capo VI (artt. da 20 a 22)** riguarda la formazione ed i relativi esami che i macchinisti devono effettuare.

L'art. 20 prevede che la formazione deve riguardare le competenze professionali generali di cui all'art. 10, comma 1, lettera d), le conoscenze linguistiche di cui all'art. 11, le conoscenze professionali dei veicoli di cui all'art. 12, comma 1, nonché le conoscenze professionali delle infrastrutture di cui all'art. 12, comma 2, ed è svolta dai soggetti (per esempio le stesse imprese ferroviarie o i gestori dell'infrastruttura) riconosciuti dall'Agenzia. Tale attività di riconoscimento è già svolta dall'Agenzia a sensi dell'art. 17 del d.lgs. n. 162 del 2007.

Gli esami (art. 22) previsti a conclusione dell'iter formativo per la certificazione dell'idoneità professionale sono svolti da soggetti riconosciuti dall'Agenzia e comunque sotto la supervisione di esaminatori competenti riconosciuti dall'Agenzia (gli esaminatori possono essere anche dipendenti delle imprese ferroviarie o dei gestori dell'infrastruttura). Tale attività di riconoscimento rientra nell'attività già svolta dall'Agenzia a sensi dell'art. 17 del d.lgs. n. 162 del 2007.

Inoltre, in attuazione dell'art. 24 della direttiva - che prevede che gli Stati membri vigilino affinché siano adottate misure per evitare che i costi sostenuti per la formazione da parte delle imprese ferroviarie o dei gestori dell'infrastruttura non vadano indebitamente a vantaggio di un'altra impresa ferroviaria o di un altro gestore dell'infrastruttura qualora un macchinista decida volontariamente di licenziarsi dall'impresa o dal gestore presso cui ha ricevuto la formazione - l'art. 21 del decreto prevede:

- al comma 1 che in sede di definizione del contratto quadro di riferimento del rapporto di lavoro possano essere individuate misure che tutelino il datore di lavoro che ha finanziato la formazione;
- al comma 2 che le suddette misure siano determinate sulla base del principio di proporzionalità rispetto al tempo rimanente all'ammortamento dell'investimento formativo;
- al comma 3 che le misure in questione non riguardino i corsi di aggiornamento già effettuati.

**Il Capo VII (artt. 23 e 24)** prevede l'obbligo per l'Agenzia di vigilare affinché tutte le attività relative alla formazione, valutazione delle competenze, aggiornamento delle licenze e dei certificati siano oggetto di un costante monitoraggio.

Inoltre, ogni cinque anni l'Agenzia deve verificare le procedure per l'acquisizione e per la valutazione delle conoscenze e competenze professionali nonché dei sistemi di rilascio delle licenze e dei certificati. I risultati di tale verifica sono oggetto di una relazione da trasmettere periodicamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**Il Capo VIII (artt. 25 e 26)** definisce i poteri di controllo e sanzionatori di competenza dell'Agenzia e della Polizia ferroviaria sul rispetto delle disposizioni stabilite dal decreto in oggetto.



Il **Capo IX (artt. da 27 a 29)** riguarda le disposizioni finali ed in particolare:

L'**articolo 27** definisce le modalità di attuazione progressiva del decreto, ponendo ad esempio come prima scadenza la data del 14/01/2012 per l'istituzione dei registri delle licenze e dei certificati e per il rilascio di nuovi titoli conformemente al decreto e come termine ultimo la data del 14/01/2017 per l'attuazione completa delle disposizioni del decreto. Inoltre si è posta attenzione alla salvaguardia, per quanto possibile, delle abilitazioni alla guida precedentemente rilasciate al macchinista, prevedendone il riconoscimento di validità e la conversione in conformità al decreto, per evitare oneri amministrativi e finanziari superflui.

L'**articolo 28** contiene la clausola di invarianza della spesa, prevedendo che dall'attuazione delle disposizioni del presente provvedimento non derivino nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Ciò in quanto le competenze svolte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, per quanto in parte aggiuntive a quelle già previste dal decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, saranno svolte dalla stessa Agenzia utilizzando le proprie risorse umane, strumentali e finanziarie di cui al predetto decreto legislativo, come modificato dalla legge n. 152 del 2010 nonché i proventi derivanti dalle specifiche tariffe di cui all'art. 13, comma 7..

Non sono inoltre state attribuite nuove competenze al Ministero delle infrastrutture e trasporti né ad altre amministrazioni pubbliche che pertanto provvederanno allo svolgimento dei compiti in attuazione delle disposizioni del decreto, rientranti nelle competenze istituzionali, con le risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.

Infine l'**articolo 29** reca le norme in materia di entrata in vigore, prevedendo che il provvedimento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Al decreto sono allegati **n. 12 documenti tecnici** che costituiscono parte integrante dello stesso. Si evidenzia solo che:

- Gli allegati I e II sono stati ripresi dagli allegati I e II al regolamento CE n. 36/2010 della Commissione del 3 dicembre 2009, e sostituiscono l'allegato I della direttiva, come previsto dall'articolo 4 comma 4 della stessa;
- Gli allegati da III a VIII corrispondono agli allegati da II a VII della direttiva;
- Gli allegati IX e X sono stati ripresi dagli allegati III e IV al regolamento CE n. 36/2010 della Commissione del 3 dicembre 2009, come previsto dall'articolo 4 comma 4 della direttiva;
- Gli allegati XI e XII corrispondono agli allegati I e II alla decisione della Commissione del 29 ottobre 2009, come previsto dall'articolo 22 comma 4 della direttiva.



**Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità"**

**RELAZIONE TECNICO - FINANZIARIA**

Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nella legge 4 giugno 2010, n. 96, (legge comunitaria per il 2009 pubblicata sulla G.U. del 25.6.2010, entrata in vigore il 10.7.2010) recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee.

Con il suddetto provvedimento si provvede al recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva 2007/59/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità. In merito si segnala che la Commissione europea ha aperto una procedura di infrazione (n. 2010/0117) per mancato recepimento della direttiva in quanto le disposizioni nazionali di attuazione dovevano essere emanate entro il 4 dicembre 2009.

Lo schema reca la clausola di invarianza della spesa (art. 28) in quanto gli adempimenti conseguenti al recepimento della citata normativa comunitaria non importano nuovi oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, in particolare, si evidenzia:

- a) l'attività di rilascio di certificazione del possesso dei requisiti fisici e psico-fisici è effettuata ai sensi dell'art. 10, lettere b) e c), dello schema dalla direzione sanità di Rete Ferroviaria Italiana (struttura che già svolge tale attività per tutti i macchinisti del Gruppo FS) e da struttura medico legale della Azienda sanitaria locale territorialmente competente (che già istituzionalmente svolge attività relativa ad accertamenti sanitari);
- b) le misure per evitare i rischi di falsificazione delle licenze e dei certificati e l'adozione di procedure idonee ad impedire manipolazioni dei registri delle predette licenze e dei predetti certificati di cui all'art. 5 dello schema saranno individuate e poste in essere dai soggetti titolati al rilascio dei predetti documenti, cioè l'Agenzia, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie. Per quanto riguarda in particolare l'Agenzia le attività saranno realizzate con le proprie risorse finanziarie di cui all'art. 26 del d.lgs. 162 del 2007 e i proventi derivanti dalle tariffe di cui all'art. 13, comma 7;
- c) gli accertamenti periodici di cui all'art. 15, comma 1, relativi cioè al possesso da parte del macchinista dei requisiti fisici e psico-fisici, saranno svolti dagli stessi soggetti di cui alla lettera a). Gli accertamenti periodici di cui all'art. 15, comma 2, concernenti il possesso delle previste conoscenze linguistiche e professionali (artt. 11 e 12) sono a carico delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura. Analogamente per quanto riguarda gli accertamenti periodici dei macchinisti non in possesso di licenze e certificati rilasciati in conformità al presente decreto legislativo di cui all'art. 27, comma 4;
- d) l'attività di vigilanza sull'accesso equo e non discriminatorio alla formazione da parte dei macchinisti (art. 20, comma 4, dello schema) rientra tra le attività istituzionali dell'Agenzia ai sensi dell'art. 17 del d.lgs n. 162 del 2007;
- e) l'attività relativa al riconoscimento degli organismi per lo svolgimento dell'attività di formazione (art. 20, comma 5, dello schema) rientra tra le attività istituzionali dell'Agenzia ai sensi dell'art. 17 del d.lgs n. 162 del 2007;



- f) l'attività relativa al riconoscimento degli esaminatori per lo svolgimento degli esami (art. 22, comma 2,) sarà svolta dall'Agenzia con le proprie risorse finanziarie di cui all'art. 26 del d.lgs. 162 del 2007 e i proventi derivanti dalle tariffe di cui all'art. 13, comma 7;
- g) l'attività di vigilanza di cui all'art. 23 rientra nelle competenze istituzionali dell'Agenzia di cui al d.lgs. n. 162 del 2007 e comunque sarà svolta dall'Agenzia con le proprie risorse finanziarie di cui all'art. 26 del d.lgs. 162 del 2007 e i proventi derivanti dalle tariffe di cui all'art. 13, comma 7;
- h) l'attività di verifica di cui all'art. 24 rientra nelle competenze istituzionali dell'Agenzia di cui al d.lgs. n. 162 del 2007 e comunque sarà svolta dall'Agenzia con le proprie risorse finanziarie di cui all'art. 26 del d.lgs. 162 del 2007 e i proventi derivanti dalle tariffe di cui all'art. 13, comma 7.

Le residuali competenze delle altre amministrazioni pubbliche quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la specialità della Polizia ferroviaria della Polizia di Stato (la cui attività principale è proprio finalizzata alla verifiche per la tutela della sicurezza a bordo dei treni e nelle stazioni) rientrano nelle competenze istituzionali dello stesso e, pertanto, saranno svolte con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente.

**8 OTT. 2010**

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito:

POSITIVO       NEGATIVO

*AT* Il Ragioniere Generale dello Stato  
*Caruso*





**Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità"**

**ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)**

(all. "A" alla direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 - G.U. n. 219 del 2008)

**Amministrazioni proponenti:** DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE COMUNITARIE E MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**Titolo:** Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità".

**Indicazione del referente di Amministrazione concertante:** Ministeri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione, dello sviluppo economico, del lavoro e delle politiche sociali e della salute;

**PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO**

**1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.**

Lo schema di decreto legislativo proposto ha come scopo di dare attuazione alle disposizioni della direttiva Comunitaria 2007/59/CE che deve essere recepita nell'ordinamento nazionale entro il 10 ottobre 2010, data di scadenza della delega legislativa contenuta nella legge comunitaria per il 2009 (legge n. 96 del 2010, pubblicata sulla G.U. del 25.6.2010, entrata in vigore il 10.7.2010).

La direttiva 2007/59/CE ha l'obiettivo di stabilire le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni per il trasporto di passeggeri e merci nel sistema ferroviario della Comunità. Il perseguimento di tale obiettivo dovrebbe portare alla definizione di un quadro normativo comune e consentire di:

- a) salvaguardare l'attuale elevato livello di sicurezza del sistema ferroviario comunitario;
- b) agevolare la mobilità dei macchinisti all'interno della Comunità, ed in generale, agevolare il riconoscimento della documentazione necessaria alla condotta da parte di tutti i soggetti operanti nel settore ferroviario;
- c) ottenere almeno un livello minimo standardizzato di preparazione dei macchinisti operanti all'interno del sistema ferroviario comunitario.

Poiché successivamente alla direttiva 2007/59/CE sono stati emanati la decisione della Commissione del 29 ottobre 2009, relativa all'adozione di parametri fondamentali per i registri delle licenze di conduzione treni e dei certificati, ed il regolamento (UE) n° 36/2010 della Commissione del 3 dicembre 2009, relativo ai modelli comunitari di licenza, certificato, copia autenticata di certificato e moduli di domanda di licenza, gli allegati allo schema di decreto in questione sono stati predisposti tenendo conto delle modifiche che i predetti atti comunitari hanno apportato agli allegati della direttiva in recepimento



## 2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Si riporta di seguito il quadro delle principali norme comunitarie e della relativa normativa nazionale di recepimento ed attuazione relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Normativa Unione Europea	Legislazione Nazionale
Direttiva 91/440/CE del 29.7.1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	DPR 277/98 dell'8.7.1998: "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie".
Direttiva 95/18/CE del 16.6.1995 relativa alle licenze alle imprese ferroviarie	DPR 146/99 del 16 marzo 1999: "Regolamento recante norme di attuazione della Direttiva 95/18/CE relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della Direttiva 95/19/CE relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura".
Direttiva 95/19/CE del 19.6.1995 riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura	
Direttiva 96/48/CE del 23.7.1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.	Decreto Legislativo n. 299 del 24 maggio 2001 (* <i>ABROGATO</i> )
	Decreto ministeriale 4 agosto 1998, n. 513 "Regolamento recante norme per gli esami di idoneità degli agenti destinati al servizio movimento ed alla condotta dei convogli sulle ferrovie in concessione ed in gestione governativa, sulle metropolitane e sulle tramvie extraurbane".
	Decreto ministeriale 23 febbraio 1999, n. 88 "Regolamento recante norme concernenti l'accertamento ed il controllo dell'idoneità fisica e psico-attitudinale del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto ai sensi dell'articolo 9, commi 3 e 4, del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753".
Direttiva 2001/12/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie; Direttiva 2001/13/CE relativa alla licenza ferroviaria; Direttiva 2001/14/CE relative alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.	Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n.188: "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria".
Direttiva 2001/16/CE, in materia di interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale.	Decreto Legislativo 30 settembre 2004, n. 268 (* <i>ABROGATO</i> )
Direttive 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE e della direttiva 2001/14/CE.	Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162
Direttiva 2004/50/CE, che modifica la direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema	Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 163 ( <i>sarà abrogato dal decreto legislativo di</i>



ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale	<i>recepimento della direttiva 2008/57/CE)</i>
Direttiva 2004/51/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	Già recepita nel D.lgs. 188/03
Direttiva 2007/32/CE, che modifica l'allegato VI della direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e l'allegato VI della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale	Decreto del Ministro dei Trasporti dell'11 dicembre 2007
Direttiva 2007/58/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria	Decreto Legislativo 25 gennaio 2010, n. 15: "Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria".
Direttiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)	<i>Attualmente in corso di recepimento</i>
Direttiva 2009/131/CE della Commissione del 16 ottobre 2009, che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario	<i>Attualmente in corso di recepimento</i>

(\*) I due Decreti Legislativi n. 299 del 24 maggio 2001 e n. 268 del 30 settembre 2004, sono stati abrogati e sostituiti dal Decreto Legislativo n. 163 del 10 agosto 2007.

### 3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.*

A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo in esame (di recepimento della direttiva 2008/57/CE) il D.M. 4 agosto 1998, n. 513 "Regolamento recante norme per gli esami di idoneità degli agenti destinati al servizio movimento ed alla condotta dei convogli sulle ferrovie in concessione ed in gestione governativa, sulle metropolitane e sulle tramvie extraurbane" non sarà più applicabile alle infrastrutture ferroviarie facenti parte del sistema ferroviario nazionale che comprende, come indicato all'art. 3, comma 1, lettera e), dello schema, la rete ferroviaria convenzionale e ad alta velocità costituita dalle linee ferroviarie nazionali nonché le linee regionali non funzionalmente isolate così come individuate dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n° 28/T del 5 agosto 2005 e dai veicoli che utilizzano dette infrastrutture. Chiaramente per



le infrastrutture non rientranti nel predetto sistema il regolamento citato continuerà ad essere applicato.

**4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.***

Lo schema normativo in esame rispetta i principi degli articoli 76 ed 87 della Costituzione in tema di esercizio della funzione legislativa.

**5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.***

L'intervento normativo in esame è compatibile con le competenze e funzioni degli enti territoriali e locali delle regioni ordinarie e a statuto speciale.

**6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.***

Lo schema normativo in esame rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

**7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.***

L'intervento normativo in esame recepisce nell'ordinamento nazionale una direttiva comunitaria pertanto non è possibile l'utilizzo di strumenti normativi di delegificazione o di semplificazione normativa.

**8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'ite.***

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

**9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.***

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

## PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

**10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.***

Dando attuazione ad una direttiva europea, lo schema normativo in esame è pienamente compatibile con l'ordinamento comunitario.

**11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.***



La Commissione europea ha aperto la procedura d'infrazione n. P.I. 2010/0117 a causa del mancato recepimento della direttiva in questione, in quanto le relative misure di attuazione dovevano essere poste in essere entro il 4 dicembre 2009..

**12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.**

L'intervento regolatorio in questione è stato posto in essere proprio in adempimento di obblighi comunitari ed è compatibile con gli obblighi internazionali assunti anche dalla UE.

**13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.**

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

**14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.**

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte Europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

**15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.**

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto.

**PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**

**1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.**

Non sono state introdotte ed utilizzate nuove definizioni..

**2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.**

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

**3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.**

Non è stata utilizzata la tecnica della novella legislativa.

**4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.**

Non si rilevano effetti abrogativi impliciti dell'emanando provvedimento.



**5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.**

Non sono presenti disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza o di interpretazione autentica o di deroga di norme vigenti.

**6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.**

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

**7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.**

Articolo 10, comma 1, lettera b): prevede l'emanazione di un decreto del Ministro della salute di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per l'individuazione degli altri soggetti competenti ad effettuare gli accertamenti sanitari, sulla base di criteri di indipendenza, competenza e imparzialità. Non è stato previsto un termine per l'emanazione.

Articolo 13, comma 7: prevede la determinazione da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie delle tariffe per la copertura degli oneri economici derivanti dalle attività di cui al decreto legislativo in esame. Non è stato previsto un termine per l'emanazione.

Articolo 27, comma 6: prevede entro sei mesi l'adozione da parte dell'Agenzia di un provvedimento per la disciplina della procedura per il conseguimento della licenza e del relativo ricorso amministrativo.

**8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.**

Non sono stati utilizzati dati e riferimenti statistici, conseguentemente non è emersa la necessità di commissionare l'elaborazione di apposite statistiche all'Istituto nazionale di statistica.



**Schema di decreto legislativo recante "Attuazione della Direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità"**

**Dipartimento per le politiche comunitarie e Ministero delle infrastrutture e trasporti**

(D.P.C.M. 11 SETTEMBRE 2008, N. 170 – G.U. 3 NOVEMBRE 2008, N. 257)

Si riporta di seguito il quadro delle principali norme comunitarie e relative norme nazionale di recepimento e di attuazione in materia di sicurezza e sviluppo delle ferrovie comunitarie.

Normativa Unione Europea	Legislazione Nazionale
Direttiva 91/440/CE del 29.7.1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.	DPR 277/98 dell'8.7.1998: "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie".
Direttiva 95/18/CE del 16.6.1995 relativa alle licenze alle imprese ferroviarie	DPR 146/99 del 16 marzo 1999: "Regolamento recante norme di attuazione della Direttiva 95/18/CE relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della Direttiva 95/19/CE relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura".
Direttiva 95/19/CE del 19.6.1995 riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura	Decreto ministeriale 4 agosto 1998, n. 513 "Regolamento recante norme per gli esami di idoneità degli agenti destinati al servizio movimento ed alla condotta dei convogli sulle ferrovie in concessione ed in gestione governativa, sulle metropolitane e sulle tramvie extraurbane".
	Decreto ministeriale 23 febbraio 1999, n. 88 "Regolamento recante norme concernenti l'accertamento ed il controllo dell'idoneità fisica e psico-attitudinale del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto ai sensi dell'articolo 9, commi 3 e 4, del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753".
Direttiva 2001/12/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;	Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n.188: "Attuazione delle direttive 2001/12/CE,



Direttiva 2001/13/CE relativa alla licenza ferroviaria; Direttiva 2001/14/CE relative alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria.	2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria".
Direttive 2004/49/CE, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE e della direttiva 2001/14/CE.	Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162.
Direttiva 2004/50/CE, che modifica la direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale	Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 163 (sarà abrogato dal decreto legislativo di recepimento della direttiva 2008/57/CE)
Direttiva 2004/51/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie	Già recepita nel D.lgs. 188/03
Direttiva 2007/32/CE, che modifica l'allegato VI della direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e l'allegato VI della direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale	Decreto del Ministro dei Trasporti dell'11 dicembre 2007
Direttiva 2007/58/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria	Decreto Legislativo 25 gennaio 2010, n. 15: "Attuazione della direttiva 2007/58/CE, che modifica le direttive 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle Ferrovie Comunitarie, e 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria".
Direttiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario (rifusione)	<i>Attualmente in corso di recepimento</i>
Direttiva 2009/131/CE della Commissione del 16 ottobre 2009, che modifica l'allegato VII della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario	<i>Attualmente in corso di recepimento</i>

## B.

L'intervento regolatorio traspone nell'ordinamento nazionale le disposizioni della direttiva 2007/59/CE, conseguentemente il quadro normativo vigente viene integrato e reso conforme al mutato quadro normativo comunitario in materia di certificazioni dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità.





**C**

L'intervento regolatorio ha lo scopo di dare attuazione alle disposizioni della direttiva comunitaria 2007/59/CE.

La normativa europea relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie concede alle imprese ferroviarie titolari di una licenza, dal 15 marzo 2003, il diritto di accedere alla rete transeuropea per i servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci e a decorrere dal 2007, il diritto di accesso all'intera rete dei servizi nazionali ed internazionali di trasporto merci.

Questa estensione comporterà un aumento della circolazione transfrontaliera dei macchinisti e, quindi, una crescente domanda di macchinisti addestrati e abilitati a lavorare in più Stati membri.

Il problema da risolvere era evitare che i singoli Stati membri definissero un proprio quadro di regole per la certificazione dei macchinisti creando una difformità all'interno della Comunità, con possibili ripercussioni sul livello della sicurezza del sistema ferroviario comunitario.

Nello stesso tempo è emersa la necessità di evitare che tale "confusione normativa" potesse ingenerare ostacoli alla libera circolazione dei macchinisti nel territorio della comunità violando quindi uno dei principi cardine dell'ordinamento europeo.

**D**

L'intervento regolatorio detta regole in materia di certificazione dei macchinisti in attuazione delle disposizioni della direttiva 2007/59/CE.

Obiettivo delle disposizioni oggetto della direttiva è non solo quello di realizzare condizioni omogenee di certificazione dei macchinisti, ma anche di 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.

Tali disposizioni comuni dovrebbero avere principalmente lo scopo di agevolare la mobilità dei macchinisti fra gli Stati membri e tra le stesse imprese ferroviarie. In termini generali, tali norme dovrebbero agevolare il riconoscimento delle licenze e dei certificati complementari armonizzati da parte di tutti i soggetti operanti nel settore ferroviario. In tal senso le disposizioni della direttiva hanno dettato i requisiti minimi che il richiedente dovrebbe soddisfare per ottenere una licenza o un certificato.

In attuazione di quanto sopra, l'intervento regolatorio introduce quindi una nuova certificazione per i macchinisti, consistente in una licenza ed in uno o più certificati relativi ad infrastrutture sulle quali il titolare è autorizzato a circolare e veicoli che il titolare è autorizzato a condurre. Queste documentazioni devono essere conformi ai modelli stabiliti dalla Comunità europea e riportati negli allegati I e II.

Altre innovazioni sono state introdotte per la parte inerente i registri delle licenze e dei certificati, che devono essere conformi ai parametri indicati negli allegati XI e XII, stabiliti dalla Comunità europea.

**E**

Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito ANSF), Ministero delle infrastrutture e trasporti, imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura, macchinisti.



■

Non si è ritenuto necessario procedere a consultazione delle parti interessate dall'intervento regolatorio, essendo tale attività già stata svolta durante la fase ascendente di stesura della direttiva da parte della Commissione Europea e di approvazione consultiva del Consiglio e del Parlamento Europeo. Peraltro le previsioni della direttiva di attuazione facoltativa non riguardano aspetti che possono essere oggetto di consultazione essendo direttamente afferente la sicurezza del trasporto ferroviario.

■

L'intervento regolatorio rappresenta l'unica opzione possibile sia sotto l'aspetto giuridico che di merito, in quanto risulta già aperta una procedura d'infrazione (P.I. 2010/0117) da parte della Commissione europea per mancato recepimento nei termini previsti dalla direttiva (4 dicembre 2009), inoltre, in caso di non intervento non sarebbero possibile il perseguimento degli obiettivi di realizzazione delle condizioni omogenee di certificazione dei macchinisti e delle 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 distorsioni della concorrenza.

■

Non sono possibili opzioni alternative all'intervento regolatorio che rappresenta lo strumento più idoneo sia sotto l'aspetto giuridico che di opportunità per recepire nell'ordinamento nazionale le disposizioni della direttiva 2007/59/CE, consentendo anche la realizzazione dell'obiettivo di avere regole conformi a quelle degli altri Stati della U.E. in materia di certificazione dei macchinisti, al fine di agevolare la mobilità degli stessi fra gli Stati membri e tra le stesse imprese ferroviarie, tramite il riconoscimento delle licenze e dei certificati complementari armonizzati da parte di tutti i soggetti operanti nel settore ferroviario.

■

L'intervento regolatorio è motivato dalla necessità di recepimento della direttiva 2007/59/CE, rappresentando lo strumento giuridico idoneo per introdurre nell'ordinamento nazionale le regole uniformi per la certificazione dei macchinisti dettate dalla suddetta direttiva. Tale intervento inoltre persegue lo scopo di innalzare i livelli di sicurezza del trasporto ferroviario tramite anche il sistema dei controlli previsti del rispetto delle norme in esse contenute e del relativo apparato sanzionatorio

A ■

L'analisi degli effetti è stata effettuata nella fase ascendente con i metodi previsti dall'ordinamento comunitario.

B ■

L'intervento regolatorio prescelto non presenta svantaggi ma al contrario ha il vantaggio di consentire di dettare regole cogenti per tutti gli operatori del settore del trasporto ferroviario prevedendo un adeguato apparato sanzionatorio. L'intervento, che introduce norme in materia di certificazione di cui devono essere in possesso i macchinisti, consentirà un più puntuale controllo

dei macchinisti stessi, delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura al fine di migliorare la sicurezza del sistema ferroviario.

## C ■

Sono previsti obblighi informativi in particolare:

- a carico delle imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura nei confronti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) a seguito della cessazione del rapporto di lavoro con un macchinista;
- a carico del macchinista nei confronti delle imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura circa il suo stato di salute nel caso in cui possa compromettere l'idoneità al lavoro;
- a carico delle imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura nei confronti dell'ANSF dei casi di inabilità del macchinista al lavoro per un periodo superiore a tre mesi;
- a carico dell'ANSF nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle autorità competenti degli altri Stati membri, dell'ERA e dei datori di lavoro dei macchinisti sullo status delle licenze rilasciate ai macchinisti nonché a carico delle imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura nei confronti dell'ANSF, per lo scambio di informazioni e l'accesso ai dati relativi ai certificati rilasciati ai macchinisti;
- a carico dell'Agenzia nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sui risultati della verifica quinquennale sulle procedure per l'acquisizione e per la valutazione delle conoscenze e delle competenze professionali dei macchinisti nonché del sistema di rilascio delle licenze e dei certificati

## D ■

La comparazione con altre opzioni non è stata effettuata in quanto l'intervento regolatorio rappresenta l'unica opzione possibile sia sotto l'aspetto giuridico che di merito, trattandosi di recepimento della direttiva 2007/59/CE ed essendo già stata aperta una procedura d'infrazione (P.I. 2010/0117).

## E ■

Non risultano condizioni e fattori incidenti sugli effetti dell'intervento in esame.

Le disposizioni contenute nell'intervento regolatorio rappresentano il recepimento di una direttiva europea e perseguono l'obiettivo di realizzare condizioni conformi a quelle degli altri Stati U.E. in materia di certificazione dei macchinisti.

L'intervento regolatorio contribuirà 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.

Inoltre, l'intervento crea le condizioni interne per agevolare la mobilità dei macchinisti fra gli Stati membri e da un'impresa ferroviaria o gestore dell'infrastruttura all'altra ed, in particolare, per



agevolare il riconoscimento delle licenze e dei certificati da parte di tutti i soggetti operanti nel settore ferroviario per la creazione e la crescita di un vero e competitivo mercato ferroviario.

■

A

Agencia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), Polizia ferroviaria, Ministero delle infrastrutture e trasporti, imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura, macchinisti.

B

L'intervento prevede che l'Agencia nazionale per la sicurezza delle ferrovie renda pubblico (sul sito internet) il provvedimento recante la disciplina della procedura per il rilascio della licenza ai macchinisti.

C

L'intervento fonda la sua efficacia su una costante attività di controllo e monitoraggio del rispetto delle norme in esso contenute prevedendo, in particolare, il controllo da parte dei gestori delle infrastrutture e delle imprese ferroviarie delle licenze e dei certificati dei propri macchinisti ai fini della verifica del possesso dei requisiti previsti per il rilascio, per la conferma della relativa validità. Inoltre, verifiche devono anche essere effettuate sulla idoneità professionale e fisica dei macchinisti allo svolgimento delle proprie mansioni.

Vigilanza costante deve poi essere effettuata da parte dell'ANSF sull'iter di certificazione dei macchinisti di competenza dei gestori dell'infrastruttura e dell'imprese ferroviarie e sulle attività collegate alla formazione dei macchinisti e alla valutazione delle loro competenze, compreso l'aggiornamento delle licenze e dei certificati.

Controlli sono anche previsti da parte dell'ANSF e della Polizia ferroviaria per l'accertamento (e l'adozione delle conseguenti misure anche sanzionatorie) del possesso da parte dei macchinisti della prevista certificazione e dell'ottemperanza agli obblighi imposti dall'intervento alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura.

Tale attività di controllo e monitoraggio saranno realizzate nelle forme e modalità già esistenti ovvero ponendo in essere gli opportuni interventi da parte delle imprese, dei gestori e della Polizia ferroviaria con oneri a proprio carico nonché dell'ANSF con le risorse di cui al proprio bilancio previste dall'articolo 26 del decreto legislativo n. 162 del 2007.

D

Il Ministero delle infrastrutture e trasporti, sulla base delle informazioni ricevute dall'ANSF, provvederà alla verifica degli effetti dell'intervento regolatorio, individuando i benefici da esso prodotti anche con riferimento ai costi sostenuti, segnalando in ambito europeo la necessità e l'opportunità di eventuali misure di modifica della normativa comunitaria di riferimento.

