

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

N. 278

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante: «Recepimento della direttiva 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della comunità»

(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 4 giugno 2010, n. 96)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato l'8 ottobre 2010)



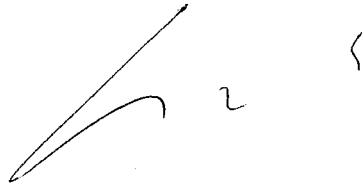
*Il Ministro
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI /D 167/10

Roma, 8 ottobre 2010

Go Presidente,

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante "Recepimento della direttiva 2007/59/CE, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida dei locomotori e treni sul sistema ferroviario della comunità", approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 7 ottobre 2010.

Go i miei saluti


Sen.
Renato Giuseppe SCHIFANI
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A

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 certificazioni (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. E' 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 ai 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 ai 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"

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 normativo 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 | 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 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 (* ABROGATO) |
| | 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 (* ABROGATO) |
| 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 (sarà abrogato dal decreto legislativo di |

| | |
|--|---|
| 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 nazionali 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 ~~Reg~~

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.

F

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

Agenzia 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'Agenzia 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.

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 dell'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 titolari 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

[Firma] Il Ragioniere Generale dello Stato
Conto

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

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la 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;

Vista la decisione della Commissione del 29 ottobre 2009 sull'adozione di parametri fondamentali per i registri delle licenze di conduzione treni e dei certificati complementari previsti dalla direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Visto il regolamento CE n. 36/2010 della Commissione del 3 dicembre 2009 relativo ai modelli comunitari di licenza di conduzione treni, certificato complementare, copia autenticata del certificato complementare e i moduli di domanda di licenza di conduzione treni, a norma della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Vista la legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - legge comunitaria per il 2009 ed, in particolare, l'allegato B;

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

Visto il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di recepimento delle direttive 2001/12/CE, 2001/134/CE e 2001/14/CE;

Visto il decreto legislativo del 10 agosto 2007, n. 162, di recepimento delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE, che istituiscono un quadro normativo comune per la sicurezza delle ferrovie;

Vista la direttiva 2008/110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie;

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

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

Visti gli articoli 9 e 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11;

Vista la legge 17 maggio 1985, n. 210, e successive modificazioni;

Vista la legge 24 novembre 1981, n. 689;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 7 ottobre 2010;

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

Vista la definitiva deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, per la pubblica amministrazione e l'innovazione, dello sviluppo economico, del lavoro e delle politiche sociali e della salute;

Emana

il seguente decreto legislativo:

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1

(Finalità)

1. Il presente decreto stabilisce le condizioni e le procedure per la certificazione dei macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario nazionale. A tale scopo il presente decreto stabilisce i compiti svolti, a legislazione vigente, dalle amministrazioni nazionali competenti, ai macchinisti e agli altri soggetti operanti nel settore, con particolare riferimento alle imprese ferroviarie, ai gestori delle infrastrutture ed ai centri di formazione.
2. Gli allegati costituiscono parte integrante del presente decreto. Alle eventuali modifiche di ordine tecnico ed esecutivo degli stessi apportate a livello comunitario è data attuazione con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11.

ART. 2

(Ambito di applicazione)

1. Il presente decreto si applica ai macchinisti delle imprese ferroviarie operanti in Italia e dei gestori delle infrastrutture ferroviarie, addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario nazionale.
2. Sono esclusi dalle misure previste dal presente decreto i macchinisti operanti esclusivamente su:
 - a) metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia;
 - b) reti che sono funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario e adibite unicamente a servizi passeggeri e merci locali, urbani o suburbani;
 - c) infrastrutture ferroviarie private utilizzate esclusivamente dai proprietari delle stesse per le loro operazioni di trasporto di merci;
 - d) sezioni di binario che sono chiuse al traffico normale a fini di manutenzione, rinnovo o ammodernamento del sistema ferroviario.

ART. 3

(Definizioni)

1. Ai fini dell'applicazione del presente decreto si intende per:
 - a) direttiva: la 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;
 - b) Agenzia: l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo II del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162;
 - c) autorità competente: organismo di un altro Stato membro cui sono assegnati i compiti di autorità preposta alla sicurezza di cui all'articolo 16 della direttiva 2004/49/CE;

- d) *macchinista*: una persona capace e autorizzata a condurre in modo autonomo, responsabile e sicuro i treni, i locomotori, i locomotori di manovra, i treni adibiti a lavori, i veicoli ferroviari adibiti alla manutenzione e i treni per il trasporto di passeggeri e di merci per ferrovia;
- e) *sistema ferroviario nazionale*: 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;
- f) *gestore dell'infrastruttura*: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione di una infrastruttura ferroviaria e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore di una infrastruttura o di parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie e nazionali vigenti;
- g) *impresa ferroviaria*: qualsiasi impresa titolare di una licenza ai sensi del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e successive modificazioni e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consista nella prestazione di servizi di trasporto di merci e passeggeri per ferrovia ovvero di merci o passeggeri e che garantisca obbligatoriamente la trazione; sono comprese in tale definizione anche le imprese che forniscono la sola trazione;
- h) *STI*: specifiche tecniche di interoperabilità cioè le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità della rete ferroviaria transeuropea, come definiti nella direttiva 2008/57/CE;
- i) *ERA*: Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento CE n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004;
- l) *certificato*: il certificato complementare armonizzato che indica l'infrastruttura sulla quale il titolare è autorizzato a condurre, nonché il veicolo che il titolare è autorizzato a condurre;
- m) *Organismo di formazione*: un organismo riconosciuto dall'autorità competente per impartire i corsi di formazione ai sensi dell'articolo 23 della direttiva.

CAPO II CERTIFICAZIONE DEI MACCHINISTI

ART. 4

(Modello comunitario di certificazione)

1. Ciascun macchinista deve avere l'idoneità e le qualifiche necessarie per assicurare la condotta di treni e deve possedere la documentazione seguente:
 - a) una licenza, redatta in conformità all'allegato I, 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. La licenza identifica il macchinista e l'autorità competente che la rilascia e riporta la durata di validità;
 - b) uno o più certificati, redatti in conformità all'allegato II, che indicano le infrastrutture sulle quali il titolare è autorizzato a circolare ed i veicoli che il titolare è autorizzato a condurre.
2. La licenza è valida su tutto il territorio della Comunità europea.
3. Il certificato è valido soltanto per le infrastrutture e il materiale rotabile in esso indicati.
4. Nei casi eccezionali di seguito elencati il macchinista può non essere in possesso del certificato valido per la specifica parte di infrastruttura da percorrere purché, durante la condotta, sia

affiancato da altro macchinista in possesso di valido certificato per la parte di infrastruttura in questione:

- a) quando la perturbazione del servizio ferroviario richiede la deviazione dei treni o la manutenzione dei binari, in base a quanto specificato dal gestore dell'infrastruttura;
 - b) per servizi eccezionali una tantum in cui vengono utilizzati treni storici;
 - c) per servizi eccezionali una tantum di trasporto merci, previo assenso del gestore dell'infrastruttura;
 - d) per la fornitura o dimostrazione di un nuovo treno o locomotore;
 - e) a scopo di formazione o esame dei macchinisti.
5. La decisione di avvalersi della possibilità di cui al comma 4 spetta all'impresa ferroviaria e non può essere imposta dal gestore dell'infrastruttura o dall'Agenzia. Della predetta decisione deve essere informato il gestore dell'infrastruttura.
6. Con riferimento ai veicoli, il certificato autorizza la condotta in una o più delle seguenti categorie:
- a) categoria A: locomotori di manovra, treni adibiti a lavori, veicoli ferroviari adibiti alla manutenzione e qualsiasi altro locomotore quando è utilizzato per la manovra;
 - b) categoria B: trasporto di persone e di merci ovvero di persone o di merci.
7. Un certificato può contenere le designazioni 'A' e 'B' ovvero 'A' o 'B' quali categorie globali che comprendono tutte le attività di ciascuna categoria oppure può limitare il campo di applicazione del certificato ad uno o più dei codici di cui al punto 1.3 dell'allegato II.

ART. 5

(Misure antifalsificazione)

1. I soggetti che rilasciano le licenze o i certificati adottano tutte le misure necessarie di cui al punto 2 dell'allegato I ed al punto 3 dell'allegato II, per evitare i rischi di falsificazione ed inoltre attuano procedure idonee ad impedire manipolazioni non autorizzate dei registri di cui all'articolo 19.

ART. 6

(Proprietà, lingua e organi emittenti)

1. La licenza è rilasciata dall'Agenzia in lingua italiana ed è di proprietà del titolare.
2. Il certificato è rilasciato dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura di cui il macchinista è dipendente o presso cui è sotto contratto. Il certificato è di proprietà dell'impresa o del gestore dell'infrastruttura che lo rilascia. Tuttavia, conformemente all'articolo 17, comma 6, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, i macchinisti possono ottenerne una copia autenticata.

ART. 7

(Riconoscimento dei documenti di certificazione dei macchinisti di paesi non appartenenti alla Comunità europea)

1. Nel quadro degli accordi bilaterali tra lo Stato italiano e i Paesi non appartenenti alla Comunità europea, possono essere riconosciuti i documenti di certificazione dei macchinisti del Paese non

appartenente alla Comunità europea che operino esclusivamente su sezioni transfrontaliere del sistema ferroviario.

CAPO III CONDIZIONI PER IL CONSEGUIMENTO DELLA LICENZA E DEL CERTIFICATO

ART. 8

(Requisiti minimi)

1. Per ottenere la licenza il richiedente deve possedere i requisiti minimi di cui agli articoli 9 e 10.
2. Per ottenere un certificato e affinché questo resti valido, il richiedente deve essere titolare di una licenza valida e possedere i requisiti minimi di cui agli articoli 11 e 12.
3. L'Italia riconosce le licenze rilasciate da altri Stati membri conformemente alla direttiva.

SEZIONE I

Licenza

ART. 9

(Età minima)

1. L'età minima per richiedere la licenza è stabilita in diciotto anni. Tuttavia tale licenza è limitata al territorio nazionale fino al compimento del ventesimo anno di età.

ART. 10

(Requisiti di base)

1. Il richiedente la licenza deve:
 - a) aver conseguito un diploma di scuola secondaria di secondo grado;
 - b) comprovare la propria idoneità fisica allo svolgimento delle mansioni per le quali si chiede la licenza tramite apposita certificazione, avente data non anteriore a sei mesi dalla presentazione della documentazione all'Agenzia, rilasciata dalla direzione sanità di Rete Ferroviaria Italiana (già Servizio Sanitario Ferrovie dello Stato di cui all'articolo 6, lettera z), della legge 23 dicembre 1978, n.833, e agli articoli 14 e 24 della legge 17 maggio 1985, n. 210) o da struttura medico legale della Azienda sanitaria locale territorialmente competente, sulla base di esami specialistici effettuati presso strutture pubbliche o convenzionate accreditate con il servizio sanitario nazionale (ai sensi del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, e successive modificazioni). Tali esami devono attestare come minimo i requisiti medici indicati nell'allegato III, punti 1.1, 1.2, 1.3 e 2.1. Con successivo decreto del Ministro della salute di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuati gli altri soggetti competenti ad effettuare gli accertamenti sanitari, sulla base di criteri di indipendenza, competenza e imparzialità e gli eventuali ulteriori e più stringenti requisiti medici;
 - c) dimostrare la propria capacità psico-attitudinale all'esercizio della professione tramite una certificazione rilasciata da uno psicologo appartenente ad una delle strutture mediche di cui alla lettera b), abilitato all'esercizio della professione ed iscritto all'albo professionale. L'esame per il rilascio di detta certificazione deve accertare i requisiti indicati nell'allegato III, punto 2.2 tramite adeguati test psicoattitudinali;
 - d) dimostrare le proprie competenze professionali generali tramite una attestazione rilasciata dal soggetto che ha erogato la formazione. Il richiedente deve superare un esame riguardante

almeno le materie indicate nell'allegato V, che l'Agenzia provvede a disciplinare con proprio provvedimento.

2. Avverso il giudizio sulla idoneità fisica e psicologica di cui al comma 1, lettere b) e c), può essere proposto ricorso alla Commissione medica della Azienda sanitaria locale territorialmente competente.

SEZIONE II

Certificato

ART. 11

(Conoscenze linguistiche)

1. Per ciascuna infrastruttura per la quale è chiesto il certificato, devono essere verificate le conoscenze linguistiche di cui al punto 8 dell'allegato VII.

ART. 12

(Competenze professionali)

1. Il richiedente deve superare un esame che verifichi le sue conoscenze e competenze professionali relative al veicolo per il quale è chiesto il certificato. L'esame comprende le materie indicate nell'allegato VI.
2. Il richiedente deve superare un esame che verifichi le sue conoscenze e competenze professionali relative alle infrastrutture per le quali è chiesto il certificato. L'esame comprende le materie indicate nell'allegato VII.
3. L'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura provvede a fornire al richiedente una formazione sul proprio sistema di gestione della sicurezza di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

CAPO IV

PROCEDURA PER IL CONSEGUIMENTO DELLA LICENZA E DEL CERTIFICATO

ART. 13

(Conseguimento di una licenza)

1. L'Agenzia disciplina con proprio provvedimento di natura non regolamentare le procedure per il rilascio della licenza e per la proposizione di un eventuale ricorso amministrativo da parte dell'aspirante macchinista o, in suo nome, da un'impresa ferroviaria, da un gestore dell'infrastruttura o da un centro di formazione riconosciuto, avverso la decisione sulla predetta istanza di rilascio della licenza. Il provvedimento è pubblicato sul sito internet dell'Agenzia.
2. L'istanza per il rilascio della licenza è presentata all'Agenzia dal richiedente o, mediante delega, da un'impresa ferroviaria, da un gestore dell'infrastruttura o da un centro di formazione riconosciuto, nel rispetto delle modalità stabilite nella procedura di cui al comma 1, utilizzando il modulo armonizzato di domanda di cui all'allegato X.
3. Le domande presentate all'Agenzia possono riguardare il rilascio di una nuova licenza, un aggiornamento dei dati, un rinnovo o un duplicato.
4. L'Agenzia rilascia la licenza nel rispetto dei tempi stabiliti nella procedura di cui al comma 1 che non possono comunque essere superiori ad un mese dal ricevimento di tutti i documenti necessari.
5. La licenza è valida per dieci anni, fatto salvo quanto disposto all'articolo 15, comma 1.
6. La licenza è rilasciata in un unico originale. Il rilascio di un duplicato della licenza può avvenire esclusivamente da parte dell'Agenzia.
7. L'Agenzia determina le tariffe per la copertura degli oneri economici derivanti dal rilascio, rinnovo, aggiornamento dei dati e duplicato delle licenze di cui al presente articolo e derivanti dalla tenuta del registro di cui all'articolo 19, comma 1, sulla base dei costi effettivi del servizio.

ART. 14

(Conseguimento di un certificato)

1. Ciascuna impresa ferroviaria e ciascun gestore dell'infrastruttura stabilisce, nel quadro del proprio sistema di gestione della sicurezza, le procedure da seguire per il rilascio o l'aggiornamento dei certificati conformemente al presente decreto, nonché i procedimenti di ricorso che consentono ai macchinisti di chiedere il riesame di una decisione inerente il rilascio, l'aggiornamento, la sospensione o il ritiro di un certificato, fatta salva la facoltà di proporre ricorso giurisdizionale al giudice ordinario.
2. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura aggiornano, senza indugio, i certificati qualora il macchinista abbia ottenuto ulteriori autorizzazioni riguardo ai veicoli o all'infrastruttura.

ART. 15

(Verifiche periodiche)

1. Affinché la licenza conservi la sua validità, il titolare è sottoposto agli esami periodici per la verifica della persistenza delle condizioni di idoneità di cui all'articolo 10, comma 1, lettere b) e c). I controlli relativi ai requisiti medici sono effettuati dai soggetti di cui al predetto articolo 10, comma 1, lettere b) e c), secondo le periodicità specificatamente previste dall'Agenzia e comunque non inferiori a quelle minime definite nell'allegato III, punto 3.1. Per le verifiche periodiche delle conoscenze professionali generali si applicano le disposizioni dell'articolo 20, comma 8.
2. Ai fini del rinnovo della licenza l'Agenzia verifica, nel registro di cui all'articolo 19, comma 1, lettera a), che il titolare abbia effettuato e superato le verifiche periodiche di cui al comma 1.
3. Affinché il certificato conservi la sua validità, il macchinista è sottoposto agli esami periodici per la verifica della persistenza delle condizioni di idoneità di cui agli articoli 11 e 12. La frequenza di tali esami è fissata dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura di cui il macchinista è dipendente o presso cui è sotto contratto, in base al proprio sistema di gestione della sicurezza, rispettando le periodicità minime riportate dall'allegato VIII. Per ciascuno di questi controlli l'organo emittente conferma, mediante annotazione riportata nel certificato e nel registro di cui all'articolo 19, comma 2, lettera a), che il macchinista soddisfa i requisiti di cui al presente comma.
4. In caso di mancata verifica periodica o di esito negativo della stessa, si applica la procedura di cui all'articolo 17.

ART. 16

(Cessazione dall'impiego)

1. Quando un macchinista cessa di essere impiegato come tale da un'impresa ferroviaria o da un gestore dell'infrastruttura, questi ne danno immediata notizia all'Agenzia. La licenza conserva la sua validità finché sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 15, comma 1.

2. Il certificato perde la sua validità quando il macchinista cessa di essere impiegato come tale. Tuttavia il macchinista riceve una copia autenticata del certificato e di tutti i documenti che comprovano la sua formazione le sue qualifiche, la sua esperienza e le sue competenze professionali. Nel rilasciare il certificato la nuova impresa ferroviaria o il nuovo gestore dell'infrastruttura presso il quale il macchinista viene impiegato tiene conto di tali documenti.
3. Le copie autenticate dei certificati devono essere conformi al modello di cui all'allegato IX.

ART. 17

(Monitoraggio dei macchinisti da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura)

1. Le imprese ferroviarie ed i gestori dell'infrastruttura devono controllare la validità delle licenze e dei certificati dei propri macchinisti, dipendenti o sotto contratto tramite l'istituzione di un sistema di monitoraggio. Qualora dai risultati del monitoraggio emergano elementi che facciano dubitare della competenza di un macchinista e dell'opportunità di mantenere in vigore la sua licenza o il suo certificato, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura adottano immediatamente i provvedimenti necessari.
2. Se un macchinista ritiene che il suo stato di salute possa compromettere la propria idoneità al lavoro, ne informa immediatamente l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura presso cui presta servizio.
3. Non appena l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura viene a conoscenza che lo stato di salute di un macchinista si è compromesso al punto da metterne in dubbio l'idoneità alla mansione, deve prendere immediatamente i provvedimenti necessari, ivi compresi i controlli e le visite mediche di cui all'allegato III punto 3.1, e, se necessario, provvedere al ritiro del certificato nonché all'aggiornamento del registro di cui all'articolo 19, comma 2.
4. L'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura, fermo restando il rispetto delle norme e disposizioni già vigenti in materia, provvedono ad attuare opportune azioni volte a vigilare che durante il servizio il macchinista non sia sotto l'influenza di una qualsivoglia sostanza in grado di comprometterne la concentrazione, la vigilanza o il comportamento.
5. L'Agenzia deve essere informata tempestivamente dei casi di inabilità al lavoro di durata superiore a tre mesi.

CAPO V

COMPITI E DECISIONI DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

ART. 18

(Compiti dell'Agenzia)

1. L'Agenzia svolge i seguenti compiti in modo trasparente e non discriminatorio:
 - a) rilascia e aggiorna le licenze e rilascia i duplicati conformemente agli articoli 6 e 13;
 - b) effettua controlli periodici conformemente all'articolo 15, comma 1;
 - c) adotta le misure relative a sospensione o revoca di licenze e certificati conformemente all'articolo 25;
 - d) riconosce il personale e gli organismi incaricati della formazione e degli esami dei macchinisti, conformemente agli articoli 20 e 22;
 - e) assicura che sia pubblicato e aggiornato un registro delle persone e degli organismi riconosciuti per le attività di formazione e di esame;
 - f) tiene e aggiorna un registro delle licenze conformemente all'articolo 19;

- g) effettua il monitoraggio dell'iter di certificazione dei macchinisti conformemente all'articolo 23;
 - h) effettua i controlli conformemente all'articolo 25;
 - i) stabilisce criteri nazionali per il riconoscimento dell'attività di esaminatori come previsto dall'articolo 22, comma 5.
2. L'Agenzia provvede a dare rapida risposta alle richieste di informazioni e, ove necessario, può chiedere informazioni integrative utili al rilascio delle licenze.
 3. Le decisioni dell'Agenzia devono essere motivate e, fatta salva la facoltà di agire in autotutela, possono essere oggetto di ricorso in sede amministrativa e in sede giurisdizionale, nel rispetto delle norme e dei principi in materia di riparto della giurisdizione.
 4. L'Agenzia non può delegare a terzi i compiti di cui al comma 1, lettere c), g) ed i).
 5. Ogni delega di compiti deve essere trasparente e non discriminatoria, e non determinare conflitto di interessi.
 6. Laddove l'Agenzia delega ad un'impresa ferroviaria i compiti di cui al comma 1, lettera a), o b), deve essere soddisfatta almeno una delle due condizioni seguenti:
 - a) l'impresa ferroviaria rilascia licenze solo ai propri macchinisti;
 - b) l'impresa ferroviaria non gode dell'esclusiva, sul territorio interessato, di nessuno dei compiti delegati.
 7. Se l'Agenzia delega determinati compiti a terzi, i rappresentanti autorizzati o i contraenti devono rispettare, nell'esecuzione di tali compiti, gli obblighi che il presente decreto pone a carico dell'Agenzia.
 8. L'Agenzia in caso di delega di determinati compiti a terzi deve verificare che il relativo svolgimento avvenga nel rispetto delle disposizioni del presente decreto.

ART. 19

(Registri e scambio di dati)

1. L'Agenzia:
 - a) tiene un registro di tutte le licenze rilasciate, aggiornate, rinnovate, modificate, scadute, sospese, ritirate o dichiarate smarrite, rubate o distrutte. Il registro contiene i dati indicati nell'allegato XI relativi a ciascuna licenza che possono essere ricavati mediante il numero nazionale assegnato a ciascun macchinista. Il registro è aggiornato regolarmente ed è conforme ai parametri fondamentali stabiliti nell'allegato XI;
 - b) fornisce, su richiesta motivata, informazioni sullo status delle licenze suddette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle autorità competenti degli altri Stati membri, all'ERA e ai datori di lavoro dei macchinisti.
2. Le imprese ferroviarie e i gestori delle infrastrutture:
 - a) tengono o assicurano che sia tenuto un registro di tutti i certificati rilasciati, aggiornati, rinnovati, modificati, scaduti, sospesi, revocati o dichiarati smarriti, rubati o distrutti. Il registro contiene i dati indicati nell'allegato XII, relativi a ciascun certificato, nonché i dati relativi alle verifiche periodiche di cui all'articolo 15. Il registro è aggiornato regolarmente ed è conforme ai parametri fondamentali stabiliti nell'allegato XII;
 - b) cooperano con l'Agenzia per procedere allo scambio di informazioni con la stessa e consentirle l'accesso ai dati necessari;

- c) forniscono informazioni, su domanda, in merito al contenuto di tali certificati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle autorità competenti degli altri Stati membri quando ciò è necessario come conseguenza delle loro attività transnazionali.
3. I macchinisti hanno accesso ai propri dati conservati nel registro dell'Agenzia ed in quelli delle imprese ferroviarie o dei gestori delle infrastrutture e ne ottengono copia su richiesta.
 4. L'Agenzia coopera con l'ERA allo scopo di garantire l'interoperabilità dei registri di cui ai commi 1 e 2.
 5. L'Agenzia, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie si accertano che i registri da essi istituiti a norma dei commi 1 e 2 e le modalità di utilizzo di tali registri rispettino le disposizioni del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196.

CAPO VI
FORMAZIONE ED ESAME DEI MACCHINISTI

ART. 20

(Formazione)

1. La formazione dei macchinisti comprende una parte relativa alla licenza, che riguarda le conoscenze professionali generali di cui all'allegato V, e una parte relativa al certificato, che riguarda le conoscenze professionali specifiche di cui agli allegati VI e VII.
2. I metodi di formazione devono soddisfare i criteri di cui all'allegato IV.
3. Gli obiettivi dettagliati di tale formazione sono definiti nell'allegato V per la licenza e negli allegati VI e VII per il certificato. Tali obiettivi dettagliati di formazione possono essere integrati mediante:
 - a) le pertinenti STI adottate secondo la direttiva 2008/57/CE e successive modificazioni ed integrazioni;
 - b) i criteri proposti dall'ERA conformemente all'articolo 17 del regolamento CE n. 881/2004.
4. L'Agenzia provvede a vigilare affinché gli aspiranti macchinisti abbiano un accesso equo e non discriminatorio alla formazione necessaria per soddisfare i requisiti prescritti per il conseguimento della licenza e del certificato.
5. I compiti formativi connessi alle conoscenze professionali generali di cui all'articolo 10, comma, 1 lettera d), alle conoscenze linguistiche previste dall'articolo 11 ed alle conoscenze professionali concernenti i veicoli di cui all'articolo 12, comma 1, sono svolti da persone o organismi riconosciuti dall'Agenzia.
6. I compiti formativi connessi alle conoscenze delle infrastrutture di cui all'articolo 12, comma 2, compresa la conoscenza degli itinerari e delle norme e procedure operative, sono svolti da persone o organismi riconosciuti dall'Agenzia.
7. In relazione alla licenza, il sistema generale per il riconoscimento delle qualifiche professionali, istituito dalla direttiva 2005/36/CE, continua ad applicarsi al riconoscimento delle qualifiche professionali dei macchinisti che sono cittadini di uno Stato membro ed hanno ottenuto il loro certificato di formazione in un paese non appartenente alla Comunità europea.
8. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie devono istituire un percorso di formazione continuo atto ad assicurare che il personale mantenga le proprie competenze, in conformità dell'allegato III, punto 2, lettera e), del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

ART. 21

(Costi della formazione)

1. In sede di rinnovo del Contratto quadro di riferimento di riferimento, possono essere previste misure affinché gli investimenti per la formazione di un macchinista sostenuti da un'impresa ferroviaria o da un gestore di infrastrutture non vadano indebitamente a vantaggio di un'altra impresa ferroviaria o gestore dell'infrastruttura, nel caso in cui, nell'arco temporale stabilito nel contratto stesso necessario per ammortizzare l'investimento formativo, ricorrano entrambe le seguenti condizioni:
 - a) questi decida di lasciare volontariamente l'impresa o il gestore che ha sostenuto gli oneri della formazione;
 - b) questi venga utilizzato con la funzione di macchinista da un'altra impresa ferroviaria o gestore di infrastruttura.
2. Le suddette misure, ove previste, devono essere ispirate ad un principio di proporzionalità rispetto al tempo rimanente all'ammortamento dell'investimento formativo.
3. Non sono oggetto di valutazione i corsi di aggiornamento della formazione già erogata;

ART. 22

(Esami)

1. Gli esami sono definiti:
 - a) per la parte relativa alla licenza, dall'Agenzia al momento della definizione della procedura da seguire per ottenere la licenza in conformità dell'articolo 13, comma 1;
 - b) per la parte relativa al certificato, dall'impresa ferroviaria o dal gestore dell'infrastruttura al momento della definizione della procedura da seguire per ottenere il certificato in conformità dell'articolo 14.
2. Detti esami sono supervisionati da esaminatori competenti riconosciuti dall'Agenzia e sono organizzati in modo da evitare qualsiasi conflitto di interesse.
3. La valutazione delle conoscenze delle infrastrutture nazionali, compresa la conoscenza degli itinerari e delle norme operative, è effettuata da persone o organismi riconosciuti dall'Agenzia.
4. Gli esami sono organizzati in modo da evitare qualsiasi conflitto di interessi, fermo restando che l'esaminatore può appartenere all'impresa ferroviaria o al gestore dell'infrastruttura che rilascia il certificato.
5. In assenza di criteri comunitari l'Agenzia stabilisce i criteri per il riconoscimento della qualifica di esaminatore e per lo svolgimento degli esami.
6. Alla fine del corso di formazione è effettuato un esame teorico e pratico. La valutazione della capacità di condotta è effettuata con prove di condotta sulla rete. È possibile utilizzare anche simulatori per valutare l'applicazione delle norme operative e il comportamento del macchinista in situazioni particolarmente difficili.

CAPO VII VALUTAZIONE

ART. 23

(Norme di qualità)

1. L'Agenzia vigila affinché tutte le attività collegate con la formazione, la valutazione delle competenze, l'aggiornamento delle licenze e dei certificati, siano oggetto di un monitoraggio

permanente nell'ambito di un sistema di norme di qualità. La presente disposizione non si applica per le attività già coperte dai sistemi di gestione della sicurezza istituiti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura in conformità all'articolo 13 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

ART. 24

(Valutazione)

1. Ogni cinque anni l'Agenzia, per le attività non coperte dai sistemi di gestione della sicurezza istituiti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura, provvede ad effettuare una verifica delle procedure per l'acquisizione e per la valutazione delle conoscenze e delle competenze professionali nonché del sistema di rilascio delle licenze e dei certificati.
2. I risultati delle suddette valutazioni sono debitamente documentati e trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti che, se necessario, prende i provvedimenti idonei per ovviare alle carenze constatate.

CAPO VIII

CONTROLLI E SANZIONI

ART. 25

(Controlli)

1. L'Agenzia e la specialità di Polizia Ferroviaria della Polizia di Stato, in via esclusiva, possono effettuare, in qualsiasi momento, controlli a bordo dei treni che circolano nel sistema ferroviario nazionale, per accertare se il macchinista sia munito dei documenti rilasciati a norma del presente decreto. L'Agenzia e la Polizia Ferroviaria prevedono il necessario coordinamento per le verifiche di cui sopra.
2. In caso di negligenze commesse sul luogo di lavoro, l'Agenzia può verificare se il macchinista in questione soddisfa i requisiti di cui all'articolo 12.
3. L'Agenzia può procedere ad indagini riguardanti l'ottemperanza al presente decreto da parte dei macchinisti, delle imprese ferroviarie, dei gestori delle infrastrutture, degli esaminatori e degli Organismi di formazione.
4. Qualora l'Agenzia constati che un macchinista non soddisfa più, uno o più dei requisiti prescritti, adotta le seguenti misure:
 - a) se si tratta di una licenza rilasciata in Italia, provvede a sospenderla o revocarla in funzione della gravità del rischio creatosi per la sicurezza ferroviaria. L'Agenzia notifica immediatamente la propria decisione, motivandola, al macchinista interessato e al suo datore di lavoro, fatta salva la facoltà del macchinista di esperire i rimedi di cui agli articoli 13, comma 1, e 18, comma 3. L'Agenzia definisce la procedura da seguire per il ripristino della licenza, se ne ricorrono le condizioni;
 - b) se si tratta di una licenza rilasciata dall'autorità competente di un altro Stato membro, si rivolge all'autorità dell'altro Stato membro e presenta una richiesta motivata ai fini di un controllo ulteriore o della sospensione della licenza. L'Agenzia informa inoltre la Commissione europea e le altre autorità competenti della sua richiesta. L'Agenzia può vietare a tali macchinisti di operare nella sua giurisdizione in attesa della notifica della decisione dell'autorità che ha rilasciato la licenza, utilizzando la procedura di cui alla lettera precedente;
 - c) se si tratta di un certificato, si rivolge all'organismo emittente e chiede un controllo ulteriore o la sospensione del certificato. L'Organismo emittente prende le misure appropriate e riferisce

all'Agenzia entro quattro settimane. In caso di inadempienza da parte dell'impresa, l'Agenzia provvede a sospendere a tempo indeterminato il certificato di sicurezza dell'impresa, fino a quando essa non avrà ottemperato all'obbligo di rimozione della non conformità ovvero all'allontanamento del macchinista. In attesa della relazione dell'organismo emittente l'Agenzia può vietare ai macchinisti di operare sul sistema ferroviario nazionale ed informa la Commissione europea e le altre autorità competenti al riguardo.

5. Se l'Agenzia ritiene comunque che un determinato macchinista costituisca un rischio grave per la sicurezza delle ferrovie adotta immediatamente le misure necessarie, quali la richiesta al gestore dell'infrastruttura e all'impresa ferroviaria di fermare il treno e di vietare al macchinista di operare sul sistema ferroviario nazionale per tutto il tempo necessario, fatte comunque salve le misure sanzionatorie di cui all'articolo 26. L'Agenzia informa la Commissione europea e le altre autorità competenti di tale decisione. In tutti i casi l'Agenzia aggiorna il registro di cui all'articolo 19.
6. Se l'Agenzia ritiene che una decisione assunta da un'autorità competente di un altro Stato membro in conformità dell'articolo 29, paragrafo 4, della direttiva, non soddisfi i criteri pertinenti, deve formulare apposita richiesta di parere alla Commissione europea. In caso di disaccordo o di controversia, l'Agenzia può chiedere che la questione sia deferita al Comitato di cui all'articolo 32, paragrafo 1 della direttiva. L'Agenzia può continuare ad imporre il divieto, per il macchinista, di operare nel territorio italiano ai sensi del comma 4, finché la questione non sia risolta.

ART. 26

(Sanzioni)

1. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque circoli nel sistema ferroviario nazionale privo dei requisiti essenziali e della documentazione necessaria ovvero dei requisiti o della documentazione necessaria, conformemente all'articolo 4, comma 1, e' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 3.000 euro a 15.000 euro.
2. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque violi le disposizioni di cui all'articolo 4, comma 4, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 euro a 10.000 euro. L'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura che consente la condotta in violazione all'articolo 4, comma 4, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 25.000 euro.
3. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque circoli nel sistema ferroviario nazionale con un certificato che autorizza la conduzione per una categoria o sottocategoria difforme dal veicolo utilizzato, in riferimento all'articolo 4, comma 6, e' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 euro a 10.000 euro.
4. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque utilizza, nel sistema ferroviario nazionale, una documentazione contraffatta o falsificata oppure manipola senza autorizzazione i registri di cui all'articolo 19, commi 1 e 2, è soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 3.000 euro a 15.000 euro.
5. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque circoli nel sistema ferroviario nazionale con una licenza scaduta, in riferimento all'articolo 13, comma 5, e' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 euro a 10.000 euro.
6. Nel caso in cui l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura ometta di aggiornare i certificati dei macchinisti, in violazione dell'articolo 14, comma 2, e dell'articolo 15, comma 3, e' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 euro a 5.000 euro, per ogni certificato non aggiornato.

7. Nel caso in cui l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura ometta di sottoporre il proprio macchinista agli esami periodici relativi alle condizioni di idoneità di cui agli articoli 11 e 12, fissati sulla base del proprio sistema di gestione della sicurezza, in ottemperanza all'articolo 15, comma 3, e' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 25.000 euro.
8. Salvo che il fatto costituisca reato, l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura che, in violazione dell'articolo 17, comma 1, permetta ad un proprio macchinista di circolare sprovvisto della necessaria documentazione o con la stessa non più in corso di validità, e' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 25.000 euro.
9. Se l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura viola le disposizioni di cui all'articolo 17, commi 3 e 4, e' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 25.000 euro.
10. Se l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura viola le disposizioni di cui all'articolo 19, comma 2, lettera a), relativamente alla tenuta e all'aggiornamento costante dei registri dei certificati, e' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 euro a 5.000 euro per ciascun aggiornamento non riportato.
11. Se l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura viola le disposizioni di cui all'articolo 20, comma 8, e' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 euro a 10.000 euro per ogni aggiornamento non erogato.
12. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque ostacoli le attività dell'Agenzia previste all'articolo 25 oppure non ottemperi alle disposizioni imposte dall'Agenzia stessa in forza del comma 4 del medesimo articolo, e' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 euro a 25.000 euro.
13. Salvo che il fatto costituisca reato, l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura che, in seguito all'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 27, comma 2, utilizzi una documentazione non conforme al presente decreto e' soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 euro a 5.000 euro per ogni documento non conforme.
14. I soggetti di cui al comma 1 dell'articolo 25 provvedono all'accertamento delle violazioni di cui al presente articolo e all'irrogazione delle relative sanzioni osservando, qualora applicabili, le disposizioni di cui al capo I, sezione I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'Agenzia provvede a disciplinare l'esercizio delle predette attività di accertamento delle violazioni e irrogazione delle sanzioni da parte del proprio personale.
15. Le sanzioni di cui al presente articolo sono determinate in considerazione della gravità e della durata dell'infrazione.

CAPO IX DISPOSIZIONI FINALI

ART. 27

(Attuazione progressiva e periodo di transizione)

1. I registri di cui all'articolo 19 sono istituiti entro il 14 gennaio 2012.
2. Le licenze ed i certificati:
 - a) entro il 14 gennaio 2012 devono essere rilasciati conformemente al presente decreto ai macchinisti che effettuano servizi transfrontalieri, servizi di cabotaggio o servizi di trasporto merci in un altro Stato membro oppure lavorano in almeno due Stati membri, senza pregiudizio del disposto del comma 3. A decorrere dalla stessa data tutti i macchinisti che effettuano i succitati servizi, compresi quelli che ancora non sono in possesso di licenza o

certificati in conformità del presente decreto, ottemperano alle verifiche periodiche di cui all'articolo 15;

- b) di nuova emissione a partire dal 14 gennaio 2012 sono rilasciati in conformità del presente decreto senza pregiudizio del disposto del comma 3;
 - c) entro il 14 gennaio 2017 dovranno essere tutti conformi al presente decreto. I soggetti emittenti tengono conto di tutte le competenze professionali già acquisite da ciascun macchinista in modo che tale requisito non generi inutili oneri amministrativi o finanziari. Le abilitazioni di condotta concesse antecedentemente al 14 gennaio 2012 sono salvaguardate ai fini della loro conversione in conformità al presente decreto. L'Agenzia decide, ove necessario, se sono necessari ulteriori esami e formazione supplementare ovvero esami o formazione supplementare, per la conversione di licenze o certificati. La validità e le verifiche periodiche decorrono a partire dalla data di primo rilascio.
3. I macchinisti che alla data del 14 gennaio 2012 sono in possesso di un'abilitazione alla conduzione possono continuare ad esercitare le loro attività professionali, in base alle loro abilitazioni e senza che sia applicato il disposto del presente decreto, fino al 14 gennaio 2017. I corsi avviati prima del 14 gennaio 2012 in base ad un programma di formazione già approvato possono essere portati a termine sulla base della normativa vigente antecedentemente all'entrata in vigore del presente decreto. Per quanto riguarda i macchinisti e coloro che sono in corso di formazione di cui al presente punto, l'Agenzia può concedere deroghe in casi eccezionali ai requisiti medici stabiliti nell'allegato III. La validità delle licenze rilasciate con tali deroghe è limitata al territorio nazionale.
 4. L'Agenzia, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura assicurano la progressiva applicazione di verifiche periodiche corrispondenti a quelle previste dall'articolo 15 ai macchinisti che non sono titolari di licenze e certificati in conformità del presente decreto.
 5. Entro il 14 gennaio 2012, qualora il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su indicazione dell'Agenzia ritenga che l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 2, lettere b) e c), ai macchinisti che operano esclusivamente nel sistema ferroviario nazionale produca costi superiori ai benefici, può chiedere alla Commissione europea di adottare una decisione affinché tali disposizioni non siano ad essi applicate per un periodo di almeno dieci anni. Tale richiesta deve essere presentata alla Commissione suddetta affinché questa chieda all'ERA di effettuare una analisi costi-benefici consultandosi con il Ministero e l'Agenzia.
 6. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, l'Agenzia pubblica la procedura di cui all'articolo 13, comma 1, per il conseguimento della licenza.

ART. 28

(Disposizioni finanziarie)

1. Dall'attuazione delle disposizioni del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
2. Le Amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ART. 29

(Entrata in vigore).

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana*.

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

ALLEGATO I

MODELLO COMUNITARIO DI LICENZA DI CONDUZIONE TRENI

1. CARATTERISTICHE FISICHE DELLA LICENZA DI CONDUZIONE TRENI

La licenza di conduzione treni utilizza il formato ID-1 stabilito dalla norma internazionale ISO/IEC 7810:2003 «Identification cards - Physical characteristics» (Carte di identificazione - caratteristiche fisiche).

Fatte salve le norme in materia di protezione dei dati, l'Agenzia può dotare la licenza di un supporto di stoccaggio (microchip) per consentire alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura di conservare informazioni connesse all'impresa, fra cui i dati che devono figurare sul certificato, a condizione che questo non interferisca in alcun modo con l'attuazione del Regolamento (UE) n. 36/2010 della Commissione del 3 dicembre 2009.

L'uso di tale microchip deve essere conforme alla norma internazionale ISO 7816-1:1998 «Identification cards - Integrated circuit(s) cards with contacts - Part 1: Physical characteristics» (Carte di identificazione - Carte a circuiti integrati con contatti - parte 1: caratteristiche fisiche).

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura non sono esonerati dall'adozione del modello comunitario del certificato di cui al punto 4 dell'allegato II finché non saranno stabiliti i requisiti armonizzati per l'uso di smartcard.

I metodi di verifica delle caratteristiche della licenza destinati ad assicurare la loro conformità alle norme internazionali devono essere conformi alla norma ISO 10373-1:2006 «Identification cards - Test methods - Part 1: General characteristics» (Carte di identificazione - Metodi di prova - parte 1: caratteristiche generali).

2. MISURE ANTICONTRAFFAZIONE

a) Il materiale utilizzato per le licenze deve essere protetto contro le contraffazioni servendosi delle seguenti tecniche (caratteristiche di sicurezza obbligatorie):

- schede insensibili ai raggi UV,
- fondo arabescato di sicurezza, concepito per resistere alla contraffazione mediante scansione, stampa o copia, che utilizzi una stampa a iride con inchiostri multicolori di sicurezza e un'arabescatura positiva e negativa. Il motivo non deve essere composto dai colori primari (CMYK), deve contenere disegni arabescati complessi in almeno due colori speciali e deve includere una microstampa,
- elementi variabili ottici devono offrire un'adeguata protezione contro la copiatura e la manomissione della fotografia,
- nell'area occupata dalla fotografia, gli elementi grafici dello sfondo di sicurezza e la fotografia stessa devono sovrapporsi almeno sul bordo di quest'ultima (motivo sfumato).

b) Inoltre, il materiale utilizzato per le licenze deve essere protetto contro le contraffazioni utilizzando almeno una delle seguenti tecniche (caratteristiche di sicurezza):

- inchiostri a variazione cromatica,
- inchiostro termocromatico,
- ologrammi su misura,
- immagini variabili incise al laser,
- caratteri, simboli o motivi riconoscibili al tatto.

Le tecniche utilizzate devono consentire alle autorità competenti di controllare la validità della carta senza attrezzature supplementari.

Le misure non tecniche di prevenzione della contraffazione sono collegate al monitoraggio del sistema di gestione della sicurezza messo in atto dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura ai sensi dell'allegato III, punto 2, lettera j), del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

FORMATO DELLA LICENZA DI CONDUZIONE TRENI

La licenza di conduzione treni utilizza il modello comunitario, i colori di riferimento (Pantone Reflex Blu e Pantone Giallo) e i motivi il cui formato figura in appendice.

L'ERA fornisce una versione elettronica del formato grafico ad alta definizione che include caratteri di tipo aperto (Myriad Pro e Minion Pro, disponibili in tutti gli alfabeti delle lingue UE) e le dimensioni da utilizzare per i caratteri.

La licenza di conduzione treni presenta informazioni su entrambi i lati.

Sulla parte frontale figurano:

- a) la dicitura «licenza di conduzione treni» stampata a caratteri grandi nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la licenza;
- b) la menzione del nome dello Stato membro che rilascia la licenza;
- c) il segno distintivo dello Stato membro che rilascia la licenza, fondato sui codici alfa-2 della norma ISO 3166, stampato in negativo in un rettangolo azzurro e circondato da dodici stelle gialle.

I simboli distintivi sono i seguenti:

| | | | |
|----|-----------------|------|----------------|
| AT | Austria | LI | Liechtenstein |
| BE | Belgio | LT | Lituania |
| BG | Bulgaria | LU | Lussemburgo |
| CY | Cipro (1) | MA | Malta (1) |
| CZ | Repubblica ceca | [NO] | [Norvegia] (*) |
| DK | Danimarca | NL | Paesi Bassi |

| | | | |
|----|-----------|------|---------------------|
| EE | Estonia | PL | Polonia |
| FI | Finlandia | PT | Portogallo |
| FR | Francia | RO | Romania |
| DE | Germania | SK | Repubblica slovacca |
| EL | Grecia | SI | Slovenia |
| HU | Ungheria | ES | Spagna |
| IS | Islanda | SE | Svezia |
| IE | Irlanda | [CH] | [Svizzera] (*) |
| IT | Italia | UK | Regno Unito |
| LV | Lettonia | | |

(*) CH e NO sono menzionate a titolo informativo

(1) Gli obblighi in materia di recepimento ed attuazione della presente direttiva non si applicano a Cipro e a Malta fintantoché non sarà creato un sistema ferroviario nel loro territorio (articolo 36, comma 3, della direttiva).

d) le informazioni specifiche relative alla licenza rilasciata, numerate come segue:

1. cognome(i) del titolare.
Il cognome o i cognomi devono corrispondere a quelli che figurano sul passaporto/la carta d'identità nazionale/altro documento riconosciuto di identità;
2. nome(i) del titolare.
Il nome o i nomi devono corrispondere a quelli che figurano sul passaporto/la carta d'identità nazionale/altro documento riconosciuto di identità;
3. data e luogo di nascita del titolare;
- 4.a data di rilascio della licenza;
- 4.b data di scadenza della licenza;
- 4.c autorità che rilascia la licenza;
- 4.d numero di riferimento attribuito al lavoratore dal datore di lavoro (facoltativo);
5. il numero della licenza che dà accesso ai dati nel registro nazionale è basato sul numero di identificazione europeo (EIN) di cui al Regolamento (CE) n. 653/2007 della Commissione

Il codice EIN a due cifre corrispondente al tipo di documento è il seguente:

71, per un contatore fino a 9 999;

se sono rilasciate più di 9 999 licenze all'anno:

72, se il contatore è compreso fra 10 000 e 19 999;

se sono rilasciate più di 19 999 licenze all'anno:

73, se il contatore è compreso fra 20 000 e 29 999;

6. una fotografia del titolare;
7. la firma del titolare.

Sul retro figurano:

8. residenza, domicilio o recapito postale del titolare (facoltativo), indicato nello spazio identificato con il numero 8;
9. informazioni supplementari (identificate come riquadri «9.a») o restrizioni mediche per l'utilizzazione (identificate come riquadri «9.b») imposte da un'autorità competente. Le restrizioni mediche sono visualizzate mediante un codice.
 - 9.a Le informazioni supplementari figurano, nei riquadri identificati con il numero 9.a, nell'ordine seguente:
 - a.1 lingua/e materna/e del macchinista, in base alla classificazione in uso nello Stato membro;
 - a.2 spazio riservato alle informazioni imposte dalla legislazione nazionale dello Stato membro che rilascia la licenza.
 - 9.b Le restrizioni mediche figurano nei riquadri identificati con il numero 9.b. I codici «b.1» e «b.2» corrispondono ai codici comunitari armonizzati per le restrizioni mediche:
 - b.1 uso obbligatorio di occhiali/lenti;
 - b.2 uso obbligatorio di protesi uditiva/dispositivo di comunicazione.

Il codice pertinente è inserito in uno dei riquadri mentre quelli che non sono utilizzati sono annullati.

Inoltre, la dicitura «modello delle Comunità europee» nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la licenza e la dicitura «licenza di conduzione treni» nelle altre lingue comunitarie, sono stampate come segue:

| | |
|--------------------|--|
| <i>bulgaro:</i> | СВИДЕТЕЛСТВО ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ЛОКОМОТИВ |
| <i>ceco:</i> | LICENCE STROJVEDOUČÍHO |
| <i>danese:</i> | LOKOMOTIVFØRERLICENS |
| <i>olandese:</i> | VERGUNNING MACHINIST (Paesi Bassi) VERGUNNING VAN TREINBESTUURDER (Belgio) |
| <i>inglese:</i> | TRAIN DRIVING LICENCE |
| <i>estone:</i> | VEDURIJUHILUBA |
| <i>finlandese:</i> | KULJETTAJAN LUPAKIRJA |
| <i>francese:</i> | LICENCE DE CONDUCTEUR DE TRAIN (Belgio, Francia, Lussemburgo) |
| <i>tedesco:</i> | EISENBAHNFAHRZEUG-FÜHRERSCHEIN (Belgio, Germania) FAHRERLAUBNIS FÜR TRIEBFAHRZEUGFÜHRER (Austria) |
| <i>greco:</i> | ΆΔΕΙΑ ΜΗΧΑΝΟΔΗΓΟΥ |
| <i>ungherese:</i> | VASÚTI JÁRMŰVEZETŐI IGAZOLVÁNY |

| | |
|---------------------|--|
| <i>irlandese:</i> | CEADÚNAS TIOMÁNA TRAENACH |
| <i>italiano:</i> | PATENTE DEL MACCHINISTA |
| <i>lettone:</i> | VILCIENA VADĪTĀJA APLIECĪBA |
| <i>lituano:</i> | TRAUKINIO MAŠINISTO PAŽYMĖJIMAS |
| <i>maltese:</i> | LICENZJA TA' SEWWIEQ TAL-FERROVIJI |
| <i>[norvegese]:</i> | [FØRERBEVIS] (*) (a titolo informativo) |
| <i>polacco:</i> | LICENCJA MASZYNISTY |
| <i>portoghese:</i> | CARTA DE MAQUINISTA |
| <i>rumeno:</i> | PERMIS DE MECANIC DE LOCOMOTIVĂ |
| <i>slovacco:</i> | PREUKAZ RUŠNOVODIČA |
| <i>sloveno:</i> | DOVOLJENJE ZA STROJEVODJO |
| <i>spagnolo:</i> | TITULO DE CONDUCCIÓN DE VEHICULOS FERROVIARIOS / |
| | MAQUINISTA |
| <i>svedese:</i> | FÖRARBEVIS |

4. STATO E NUMERAZIONE DELLA LICENZA DI MACCHINISTA

Il numero è attribuito dall'Agenzia o dall'organismo delegato al momento del rilascio della licenza. Il numero è conservato in caso di rinnovo, modifica, aggiornamento o rilascio di un duplicato.

Quando la licenza è rinnovata, dopo 10 anni, è provvista di una nuova fotografia e vi è indicata una nuova data di scadenza.

La licenza è aggiornata in caso di modifiche riguardanti i dati facoltativi, come il cambio di indirizzo o di numero di riferimento del lavoratore.

La licenza è modificata quando occorre registrare una restrizione medica durante il periodo di validità. I nuovi codici sono aggiunti secondo la procedura stabilita dall'Agenzia.

L'Agenzia aggiorna la licenza secondo la procedura ed entro i termini da essa stabiliti. Le imprese ferroviarie o i gestori dell'infrastruttura che impiegano o hanno sotto contratto i macchinisti applicano tempestivamente le decisioni risultanti da controlli medici.


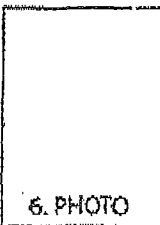

Le modifiche dello stato della licenza di conduzione treni sono registrate nel relativo registro nazionale delle licenze.

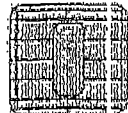

5. PREVENZIONE DELL'USO DI TESSERE NON VALIDE

In caso di modifica delle informazioni che figurano sulla licenza il titolare deve restituire immediatamente la tessera all'Agenzia ai fini della sostituzione e la tessera non valida può essere distrutta.

La stessa procedura si applica a una tessera smarrita che, dopo essere stata sostituita, viene ritrovata.

6. MODELLO COMUNITARIO DI LICENZA DI CONDUZIONE TRENI

| | | | |
|--|------------------------------|-----------------------|---------------|
|   6. PHOTO | TRAIN DRIVING LICENCE | | |
| | 1. | Schuman | |
| | 2. | Robert | |
| | 3. | 29/06/1886 Luxembourg | |
| | 4a | 00/00/0000 | 4b 00/00/0000 |
| | 4c | AMCDEF LU | |
| | 4d | 123456789 | |
| 5. | 00 00 0000 0000 | | |
| 7. | | | |
|  Grand-Duché de Luxembourg | | | |

| | | |
|---|------|----------------------|
| 8. L-0000  | 9a.1 | <input type="text"/> |
| | 9a.2 | <input type="text"/> |
| | 9b | <input type="text"/> |
| <p>1. Surname(s) - 2. Name(s) - 3. Date and place of birth - 4a. Date of issue (yyyy/mm/dd) - 4b. Expiry date (yyyy/mm/dd) - 4c. Issuing authority - 4d. Number judged as the holder by the employer - 5. Licence number - 6. Photo code of the holder - 7. Signature of the holder - 8. Postal address (optional) - 9a.1, name language(s) - 9a.2, Nationality and information - 9b. Medical test(s)</p> <p> CRABEŁYK 080 04 Y WAPROCHIE HA NOSMOTKA - LICENCJA STRAŻNICTWA - LICENCJA WODNIAKÓW - LICENCJA WODNIAKÓW - LICENCJA WODNIAKÓW VERKEERREKING WINTA WREESTUORGER - TRAIN DRIVING LICENCE - LICENZA CONDUCERE AULICITARIAN LOMVORRIA - LICENCE DE CONDUCERE TRENI ENGENHARIZ PRZETOG - FUNKCJONARZ - PRACOWNIAKOWI PRACOWNIAKOWI PRACOWNIAKOWI PRACOWNIAKOWI PRACOWNIAKOWI PRACOWNIAKOWI PRACOWNIAKOWI KA, NI VNU - CEADO - LICENCIARZ - LICENCIARZ - LICENCIARZ - LICENCIARZ - LICENCIARZ - LICENCIARZ - LICENCIARZ - LICENCIARZ - LICENCIARZ LICENZA CONDUCERE TRENI - LICENZA CONDUCERE TRENI - LICENZA CONDUCERE TRENI - LICENZA CONDUCERE TRENI - LICENZA CONDUCERE TRENI PREHAZ RUSHOVO CA - DOVA, PRAGA - TITUL DE CONDUCERE DE VEHICOLE FERROVIARE - TITUL DE CONDUCERE DE VEHICOLE FERROVIARE - TITUL DE CONDUCERE DE VEHICOLE FERROVIARE </p> | | |
|  European Communities Model | | |

ALLEGATO II

MODELLO COMUNITARIO PER I CERTIFICATI

1. CONTENUTO

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura rilasciano certificati di cui i macchinisti che essi impiegano o hanno sotto contratto devono munirsi durante il servizio, ai sensi dell'articolo 25 del presente decreto.

I certificati contengono le seguenti informazioni:

- un riferimento al numero della licenza,
- cognome(i) del titolare: gli organismi che rilasciano il certificato possono includere tutti i cognomi riconosciuti con la priorità al cognome principale e l'elenco dei cognomi deve corrispondere a quello che figura sulla licenza,
- nome(i) del titolare: gli organismi che rilasciano il certificato possono includere tutti i nomi del titolare che devono corrispondere a quello che figura sulla licenza;
- numero di riferimento assegnato dal datore di lavoro (facoltativo),
- data di rilascio e di scadenza del certificato. La durata della validità del certificato è stabilita dalle imprese ferroviarie/dai gestori dell'infrastruttura che impiegano o hanno sotto contratto i macchinisti, secondo la procedura che le imprese ferroviarie/i gestori dell'infrastruttura devono pubblicare in conformità all'articolo 14 del presente decreto. Se il certificato ha validità indeterminata, la data di scadenza è annullata,
- dati relativi all'organismo responsabile del rilascio. Il certificato può essere rilasciato da un dipartimento centrale o regionale dell'impresa ferroviaria/del gestore dell'infrastruttura, designato in conformità della procedura di cui all'articolo 14 del presente decreto,
- un numero interno dell'impresa può essere incluso a fini amministrativi.

1.1 Dati relativi al datore di lavoro

Le informazioni riguardanti l'impresa che impiega o ha sotto contratto il macchinista comprendono i dati seguenti:

- il nome dell'impresa e, se pertinente, il luogo di lavoro (per esempio il deposito al quale il macchinista è assegnato),
- la categoria dell'organismo che impiega o ha sotto contratto il macchinista: «impresa ferroviaria» o «gestore dell'infrastruttura»,
- il recapito postale: via e numero civico, codice postale, città e paese,
- il numero di riferimento personale del macchinista all'interno dell'impresa (facoltativo).

1.2 Dati relativi al titolare

Le informazioni seguenti riguardanti il titolare:

- luogo di nascita (città e paese),
- data di nascita,
- nazionalità del macchinista,
- recapito postale: via e numero civico, codice postale, città e paese (facoltativo).

1.3 Categorie di condotta

Le categorie e i tipi di condotta per cui il macchinista è abilitato figurano come illustrato di seguito.

Categoria A

Le imprese ferroviarie/i gestori dell'infrastruttura possono utilizzare la designazione «A» come categoria globale che comprende tutte le attività della categoria A: locomotori di manovra, treni adibiti a lavori, veicoli ferroviari adibiti alla manutenzione e qualsiasi altro locomotore quando è utilizzato per la manovra.

In alternativa, le imprese ferroviarie/i gestori dell'infrastruttura possono limitare il campo di applicazione del certificato a uno o più dei tipi elencati di seguito:

- A1 = locomotori da manovra;
- A2 = treni adibiti a lavori;
- A3 = veicoli ferroviari adibiti alla manutenzione;
- A4 = qualsiasi altro locomotore quando è utilizzato per la manovra;
- A5 = altro, se l'autorizzazione riguarda servizi o materiale rotabile non inclusi nelle categorie precedenti. Questo dato è specificato nello spazio apposito.

Categoria B

Le imprese ferroviarie/i gestori dell'infrastruttura possono utilizzare la designazione «B» come categoria globale che comprende il trasporto di passeggeri e di merci.

In alternativa, le imprese ferroviarie/i gestori dell'infrastruttura possono limitare il campo di applicazione del certificato a uno o più dei tipi elencati di seguito:

- B1 = trasporto di passeggeri;
- B2 = trasporto di merci.

La categoria per cui il titolare è autorizzato è indicata contrassegnando la casella corrispondente in caso di scelta di una categoria globale o le caselle corrispondenti in caso di scelta di una o più sottocategorie. Le caselle che non sono necessarie devono essere annullate.

Esempi:

| | | | | | | | | |
|----|--|----|----|----|---|----|---|---|
| A | <table border="1"><tr><td>**</td><td>**</td><td>**</td><td>**</td><td>**</td></tr></table> | ** | ** | ** | ** | ** | = | categoria globale A. Nessuna sottocategoria. |
| ** | ** | ** | ** | ** | | | | |
| A | <table border="1"><tr><td>1</td><td>**</td><td>**</td><td>**</td><td>**</td></tr></table> | 1 | ** | ** | ** | ** | = | categoria A, sottocategoria 1 (autorizzazione a condurre esclusivamente locomotori da manovra). |
| 1 | ** | ** | ** | ** | | | | |
| A | <table border="1"><tr><td>2</td><td>3</td><td>**</td><td>**</td><td>**</td></tr></table> | 2 | 3 | ** | ** | ** | = | categoria A, sottocategorie 2 e 3 (autorizzazione a condurre treni adibiti a lavori e veicoli adibiti alla manutenzione). |
| 2 | 3 | ** | ** | ** | | | | |
| A | <table border="1"><tr><td>**</td><td>**</td><td>**</td><td>**</td><td>5</td></tr></table> | ** | ** | ** | ** | 5 | = | categoria A, sottocategoria 5 (autorizzazione riguardante servizi o materiale rotabile non corrispondenti alle sottocategorie da A1 a A4. Da specificare nel riquadro «note»). |
| ** | ** | ** | ** | 5 | | | | |
| B | <table border="1"><tr><td>**</td><td>**</td></tr></table> | ** | ** | = | categoria globale B. Nessuna sottocategoria. | | | |
| ** | ** | | | | | | | |
| B | <table border="1"><tr><td>2</td><td>**</td></tr></table> | 2 | ** | = | categoria B, sottocategoria 2 (autorizzazione a condurre treni merci). | | | |
| 2 | ** | | | | | | | |

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura assicurano che la scelta della sottocategoria non incida sui requisiti di cui agli allegati V e VI del presente decreto.

1.4 Informazioni complementari

Questa parte è riservata alle informazioni complementari che possono essere richieste dalla legislazione nazionale applicabili o dalle procedure interne dell'impresa.

1.5 Dati relativi alle competenze linguistiche

In questa parte figura l'elenco di tutte le lingue diverse dalla lingua materna conosciute dal macchinista e necessarie ad operare sull'infrastruttura pertinente, che soddisfano i requisiti di cui all'allegato VI del presente decreto.

1.6 Restrizioni

In questa parte figurano le restrizioni riguardanti le caratteristiche e le capacità del macchinista con riferimento al contenuto del certificato (per esempio condotta autorizzata soltanto di giorno).

Se le restrizioni riguardano i veicoli (per esempio limitazioni di velocità durante la condotta di determinati tipi di locomotori) e/o l'infrastruttura, le informazioni in formato testo sono inserite nel riquadro «note» accanto alla parte riguardante i veicoli e/o l'infrastruttura cui si riferiscono.

1.7 Dati relativi ai veicoli

Questa parte elenca i veicoli che il macchinista è abilitato a condurre, a seguito di una valutazione delle competenze di cui all'allegato V del presente decreto.

Per ciascuna abilitazione sono indicate su tre colonne:

- la data di inizio del periodo di validità della competenza pertinente,
- il tipo di veicolo,
- le note (per esempio il timbro che conferma le competenze acquisite, la data di conclusione del periodo di validità della competenza o altre informazioni pertinenti, come indicato al punto 1.6).

1.8 Dati relativi all'infrastruttura

Questa parte elenca l'infrastruttura su cui il macchinista è abilitato a guidare, a seguito di una valutazione delle competenze di cui all'allegato VII, punti da 1 a 7, del presente decreto.

Per ciascuna abilitazione sono indicate su tre colonne:

- la data di inizio del periodo di validità della competenza pertinente,
- l'estensione dell'infrastruttura su cui il macchinista è abilitato a guidare,
- le note (per esempio il timbro che conferma le competenze acquisite, la data di conclusione del periodo di validità della competenza o altre informazioni pertinenti, come indicato al punto 1.6).

L'estensione dell'infrastruttura su cui il macchinista è abilitato a condurre è descritta nella procedura dell'impresa ferroviaria per il rilascio e l'aggiornamento del certificato. Per ogni parte dell'infrastruttura su cui il macchinista è abilitato a condurre sono aggiunte informazioni o restrizioni pertinenti.

2. CARATTERISTICHE FISICHE DEL CERTIFICATO COMPLEMENTARE

Il modello comunitario di certificato è un documento pieghevole, di 10 cm × 21 cm (quando è aperto), provvisto di tre pagine esterne e tre pagine interne.

Sul frontespizio figurano le seguenti informazioni:

- cognome/i e nome/i del titolare,
- numero della licenza,
- data di rilascio e di scadenza del certificato complementare,

- dati relativi all'organismo responsabile del rilascio e relativo timbro. Può essere incluso un numero interno dell'impresa a fini amministrativi.

Sulla pagina 2 figurano i dati relativi al datore di lavoro/all'organismo aggiudicatore e dati supplementari riguardanti il titolare, numerati come segue:

1. dati relativi al datore di lavoro o l'organismo aggiudicatore;
2. dati relativi al macchinista (titolare del certificato).

Sulla pagina 3 figurano le informazioni seguenti:

3. categorie di condotta
4. informazioni supplementari;
5. competenze linguistiche;
6. restrizioni.

Sulle pagine interne figurano i tipi di veicoli per i quali il macchinista è abilitato (tipi, data della valutazione iniziale) e l'elenco delle infrastrutture su cui il macchinista è abilitato a condurre.

È possibile aggiungere pagine interne supplementari per includere informazioni che non possono essere inserite nello spazio disponibile.

Il certificato è conforme al modello di cui alla sezione 4.

3. MISURE ANTICONTRAFFAZIONE

Per i certificati sono utilizzate le due misure anticontraffazione riportate di seguito:

- misure tecniche (le più comuni sono il logo aziendale, la struttura della carta e l'inchiostro permanente, la visualizzazione di un numero di riferimento interno e il timbro). Gli aggiornamenti sono confermati da una data e da un timbro apposti sul documento e corrispondono alle informazioni contenute nel registro;
- procedure di monitoraggio del sistema di gestione della sicurezza, per controllare che le informazioni riportate sul certificato siano valide e non sia state modificate, a norma dell'articolo 17, comma 1, del presente decreto.

Queste informazioni sono incluse nelle disposizioni per il rilascio e l'aggiornamento dei certificati, a norma dell'articolo 14 del presente decreto.

ALLEGATO III

REQUISITI MEDICI

1. REQUISITI GENERALI

1.1. I macchinisti non devono soffrire di disturbi clinici, né assumere medicinali, stupefacenti o sostanze 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.

1.2. Vista:

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

- acuità visiva a distanza (con o senza lenti): 1,0; minimo 0,5 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,
- vista da vicino e intermedia: sufficiente, con o senza lenti,
- le lenti a contatto e gli occhiali sono ammessi a condizione che siano effettuati esami periodici da parte di uno specialista,
- 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; non richiesta qualora la persona abbia un adattamento adeguato e un'esperienza di compensazione sufficiente. Solo qualora abbia perso la visione binoculare dopo l'entrata in servizio,
- visione binoculare: efficace,
- riconoscimento di segnali cromatici: il test si basa sul riconoscimento di singoli colori e non sulle differenze relative,
- 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 una periodicità stabilita dal medico,
- resistenza all'abbagliamento,
- non sono ammesse lenti a contatto colorate né lenti fotocromatiche. Sono ammesse le lenti con filtro UV.

1.3. Requisiti in materia di udito e di conversazione

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 1000 Hz,
- il deficit uditivo non deve essere superiore a 45 dB a 2000 Hz per l'orecchio peggiore,
- nessuna anomalia del sistema vestibolare,
- nessun disturbo cronico del linguaggio (vista la necessità di scambiare messaggi in modo forte e chiaro),
- l'utilizzo di apparecchi acustici è ammesso in casi speciali.

1.4. Gravidanza

In caso di scarsa tolleranza o di patologie, la gravidanza deve essere considerata causa di esclusione provvisoria per i macchinisti. Devono essere applicate le disposizioni di legge per la tutela delle macchiniste in gravidanza.

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, tra l'altro per la ricerca del diabete mellito qualora siano necessarie per giudicare l'idoneità fisica del candidato,
- elettrocardiogramma a riposo,

- ricerca di sostanze psicotrope, quali droghe illecite o farmaci psicotropi, e di alcolemia eccessiva, che mettono in questione l'idoneità per il lavoro da svolgere,
- cognitivi: attenzione e concentrazione, memoria, capacità di percezione, ragionamento,
- comunicazione,
- psicomotori: velocità di reazione, coordinamento gestuale.

2.2. Esami psicologici per l'esercizio della professione

Gli esami psicologici per l'esercizio della professione sono finalizzati ad aiutare nell'assunzione e nella gestione del personale.

Nel determinare il contenuto della valutazione psicologica, l'esame deve accertare che l'aspirante macchinista non abbia deficit psicologici individuati ai fini dell'esercizio della professione, specie a livello di attitudini operative (cognitive, di comunicazione e psicomotorie) o fattori importanti della personalità, che potrebbero interferire con lo svolgimento sicuro dei suoi compiti.

3. VISITE PERIODICHE DOPO L'ENTRATA IN SERVIZIO

3.1. Frequenza

I controlli medici (idoneità fisica) sono effettuati almeno ogni tre anni fino all'età di 55 anni e, successivamente ogni anno.

Oltre a tale periodicità, il medico di cui all'art. 10 del presente decreto deve procedere a controlli più ravvicinati ove ciò sia richiesto dallo stato di salute dell'agente.

Fatto salvo l'articolo 15, comma 1, viene effettuata una visita medica appropriata qualora vi sia motivo di dubitare che il titolare della licenza o del certificato continui a soddisfare i requisiti di salute di cui al punto 1.

L'idoneità fisica è verificata regolarmente e dopo ogni incidente di lavoro nonché in caso di interruzione dell'attività lavorativa a seguito di incidenti in cui siano state coinvolte persone. Il medico può decidere di effettuare un'appropriata visita medica supplementare, in particolare dopo un'assenza dal lavoro dovuta a malattia protrattasi almeno per trenta giorni. Il datore di lavoro deve chiedere al medico di verificare l'idoneità fisica del macchinista qualora sia stato costretto a sospenderlo dal servizio per motivi di sicurezza.

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

Se in occasione dell'esame effettuato prima dell'entrata in servizio il macchinista rispetta i criteri prescritti, le visite periodiche 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 in base alle indicazioni dello stato clinico.

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

ALLEGATO IV

METODO DI FORMAZIONE

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

L'utilizzo del computer per la formazione è ammesso per l'apprendimento individuale delle norme operative, della segnaletica, ecc.

L'utilizzo di simulatori, benché non obbligatorio, può essere utile per un addestramento efficace dei macchinisti; sono utilizzati in particolare per l'addestramento in condizioni di lavoro anomale o per norme applicate di rado. La loro utilità risiede in particolare nel fatto che rendono possibile acquisire una competenza pratica nelle situazioni in cui non ci si possa esercitare nel mondo reale. In linea di massima, si dovrà avere cura di utilizzare i simulatori di ultima generazione.

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 numero opportuno di tragitti, sia diurni che notturni, lungo l'itinerario. A complemento dell'addestramento possono essere utilizzate, fra gli altri metodi, registrazioni filmate degli itinerari visti dalla prospettiva del macchinista in cabina di guida.

ALLEGATO V

CONOSCENZE PROFESSIONALI GENERALI E REQUISITI RELATIVI ALLA LICENZA

Gli obiettivi che seguono rientrano nel quadro della formazione generale:

- acquisizione della conoscenza e della pratica delle tecniche ferroviarie, compresi i principi in materia di sicurezza e la filosofia che è alla base delle normative di esercizio,
- acquisizione della conoscenza e delle procedure relative ai rischi legati all'esercizio ferroviario e ai differenti mezzi a disposizione per gestirli,
- acquisizione della conoscenza e della pratica con riferimento ai principi base di una o più modalità operative,
- acquisizione della conoscenza e della pratica con riferimento ai treni, alla relativa composizione e ai requisiti tecnici delle motrici, dei vagoni, delle carrozze e altri veicoli.

In particolare, il macchinista deve essere in grado di:

- valutare le condizioni concrete di esercizio del mestiere di macchinista, la sua importanza e le sue esigenze professionali e personali (periodi di lavoro prolungati, assenza da casa, ecc.),
- mettere in pratica le norme di sicurezza del personale,
- identificare i veicoli,
- conoscere e applicare in modo preciso un metodo di lavoro,
- individuare i vari documenti di riferimento e di applicazione (**Manuale di mestiere e Fascicolo di linea, come definiti nella STI «Esercizio e gestione del traffico», manuale di condotta, guida per la riparazione dei guasti, ecc.**),
- apprendere comportamenti compatibili con responsabilità di sicurezza essenziali,
- conoscere l'esistenza delle procedure in caso di incidenti nei quali sono coinvolte persone,
- distinguere i rischi legati all'esercizio ferroviario in generale,
- conoscere l'esistenza dei differenti principi della sicurezza della circolazione,
- applicare i principi fondamentali dell'elettrotecnica.

ALLEGATO VI

CONOSCENZE PROFESSIONALI RELATIVE AI VEICOLI E REQUISITI CONCERNENTI IL CERTIFICATO

Al termine della formazione specifica sui veicoli, 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:

- 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,
- verificare la disponibilità e la funzionalità degli equipaggiamenti di protezione e di sicurezza prescritti all'atto della consegna della locomotiva o all'inizio della partenza,
- effettuare tutte le consuete operazioni preventive di manutenzione.

2. CONOSCENZA DEI VEICOLI

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 poter riconoscere e localizzare un'anomalia sui veicoli, segnalarla e determinare le condizioni per la ripresa della marcia e, in taluni casi, effettuare un intervento, il macchinista deve conoscere:

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

- i serbatoi di combustibile, i dispositivi di alimentazione a combustibile, il sistema di scarico,
- il significato dei simboli all'interno e all'esterno dei veicoli, in particolare i simboli utilizzati per il trasporto di merci pericolose,
- i sistemi di registrazione del viaggio,
- i sistemi elettrici e pneumatici,
- i sistemi di captazione e i circuiti ad alta tensione,
- i mezzi di comunicazione (radio terra-treno, ecc.),
- le modalità concernenti i viaggi,
- gli elementi costitutivi dei veicoli, il loro ruolo e i dispositivi specifici del materiale trainato, in particolare il sistema che consiste nel fermare il treno sfogando il circuito frenante,
- il sistema frenante,
- gli elementi specifici delle motrici,
- la catena di trazione, i motori e le trasmissioni.

3. PROVA DEI FRENI

Il macchinista deve essere in grado di:

- verificare e calcolare, prima della partenza, che la potenza di frenata del treno corrisponda alla potenza di frenata prescritta per la linea, come specificato nei documenti del veicolo,
- verificare il funzionamento delle varie componenti del sistema frenante della motrice e del treno, ove opportuno, 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, le condizioni meteorologiche o eventuali modifiche alla segnaletica.

5. CONDUZIONE DEL TRENO IN MODO TALE DA NON ARRECARE 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,
- utilizzare il freno per rallentare e arrestare il treno, rispettando i veicoli e gli impianti.

6. ANOMALIE

Il macchinista deve:

- essere in grado di riconoscere gli eventi anomali relativi alla conduzione del treno,
- essere in grado di ispezionare il treno e individuare i segnali di anomalie, distinguerli e reagire in base alla loro rispettiva importanza e cercare di porvi rimedio privilegiando, in ogni caso, la sicurezza della circolazione ferroviaria e delle persone,
- conoscere i mezzi di protezione e di comunicazione disponibili.

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 coinvolgano persone a bordo del treno,
- essere in grado di determinare se il treno trasporta materiali pericolosi e individuarli sulla base dei documenti del treno,
- conoscere le procedure relative all'evacuazione del treno in caso di emergenza.

8. CONDIZIONI PER LA RIFRESA DELLA MARCIA DOPO UN INCIDENTE CHE COINVOLGE IL VEICOLO

Dopo un incidente il macchinista deve essere in grado di valutare se il veicolo può continuare a circolare e in quali condizioni, in modo da comunicare quanto prima tali condizioni al gestore dell'infrastruttura.

Il macchinista deve essere in grado di determinare se una perizia sia necessaria prima che il treno possa proseguire.

9. IMMOBILIZZAZIONE DEL TRENTO

Il macchinista deve essere in grado di prendere le misure atte a impedire la messa in marcia o il movimento intempestivo del treno o di sue parti anche nelle condizioni più sfavorevoli.

Il macchinista deve inoltre conoscere le misure che possono arrestare il treno o parti di esso in caso di movimento intempestivo.

ALLEGATO VII

CONOSCENZE PROFESSIONALI RELATIVE ALLE INFRASTRUTTURE E REQUISITI CONCERNENTI IL CERTIFICATO

Materie relative alle infrastrutture

1. PROVA DI FRENATA SUL TRENO

Il macchinista deve essere in grado di verificare e calcolare, prima della partenza, che la potenza di frenata del treno corrisponda a quella 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 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 altre prestazioni, quali puntualità e aspetti economici. Egli deve, pertanto, possedere una buona conoscenza delle linee e degli impianti ferroviari percorsi, nonché degli eventuali itinerari alternativi convenuti.

Sono importanti i seguenti elementi:

- le condizioni di esercizio (cambi di binario, circolazione a binario unico, ecc.),
- la verifica del servizio da svolgere e dei documenti corrispondenti,
- l'individuazione dei binari utilizzabili per il tipo di circolazione considerato,
- le norme del traffico applicabile e il significato del sistema segnaletico,
- 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, ricovero, 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 dei veicoli 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:

- riconoscere, nella misura in cui la conduzione del treno lo consente, gli eventi insoliti relativi all'infrastruttura e all'ambiente: segnaletica, binario, alimentazione, passaggi a livello, dintorni del binario, altra circolazione,
- 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,
- tenere conto dell'infrastruttura, 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,
- comunicare quanto prima tali condizioni al gestore dell'infrastruttura,
- valutare se l'infrastruttura consente al veicolo di continuare a circolare e in quali condizioni.

8. TEST LINGUISTICO

Il macchinista che deve comunicare con il gestore dell'infrastruttura per questioni cruciali di sicurezza deve possedere cognizioni linguistiche nella lingua indicata dal gestore dell'infrastruttura interessato. Le cognizioni linguistiche devono consentirgli di comunicare in modo attivo ed efficace in situazioni di routine, critiche o d'emergenza.

Il macchinista deve essere in grado di utilizzare i messaggi e la metodologia di comunicazione specificati nelle STI relative all'esercizio. Il macchinista deve essere in grado di comunicare conformemente al livello 3 della seguente tabella "Livello linguistico e di comunicazione", che divide in cinque livelli la capacità di esprimersi oralmente in una lingua:

| Livello | Descrizione |
|---------|--|
| 5 | <ul style="list-style-type: none"> - adattare il modo di parlare in funzione dell'interlocutore - avanzare un parere - negoziare - convincere - consigliare |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> - far fronte a situazioni del tutto impreviste - formulare ipotesi - esprimere un parere motivato |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> - far fronte a situazioni pratiche in cui si presenta un elemento imprevisto - descrivere - partecipare a una conversazione semplice |

| | | |
|---|--|--|
| 2 | - far fronte a situazioni pratiche semplici - porre domande - rispondere a domande | |
| 1 | - parlare usando frasi memorizzate | |

ALLEGATO VIII

FREQUENZA DEGLI ESAMI

La frequenza minima delle verifiche periodiche è la seguente:

- a) conoscenze linguistiche (soltanto per le persone di madrelingua diversa): ogni tre anni o dopo ciascuna assenza di oltre un anno;
- b) conoscenza dell'infrastruttura (compresa la conoscenza degli itinerari e delle norme di funzionamento): ogni tre anni o dopo ciascuna assenza di oltre un anno sull'itinerario pertinente;
- c) conoscenza dei veicoli: ogni tre anni.

ALLEGATO IX

MODELLO COMUNITARIO DI COPIA AUTENTICATA DEI CERTIFICATI

1. COPIA AUTENTICATA DEI CERTIFICATI

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura rilasciano copie autenticate dei certificati ai macchinisti che ne fanno richiesta o quando cessano di lavorare. Il modello comunitario della copia autenticata del certificato figura al punto 4 del presente allegato.

2. CARATTERISTICHE FISICHE DELLA COPIA AUTENTICATA DEI CERTIFICATI

Il modello comunitario di copia autenticata di un certificato è in formato A4 ed elenca le informazioni numerate di cui all'allegato II, punto 1, oltre a riportare la data in cui il macchinista ha cessato la sua attività presso l'impresa ferroviaria/il gestore dell'infrastruttura, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, e dell'articolo 16 del presente decreto.


Il possesso di una copia autenticata del certificato fornisce informazioni sulle competenze acquisite dal macchinista e non rappresenta un'autorizzazione a condurre.

Il modello è limitato a una pagina di formato A4. Tuttavia, visto che per le informazioni da inserire può essere necessaria più di una riga nei riquadri pertinenti, il certificato finale può essere costituito da più di una pagina.

3. MISURE ANTIFALSIFICAZIONE

Le misure antifalsificazione per le copie autenticate dei certificati sono identiche a quelle per i certificati descritte all'allegato II, punto 3.

4. MODELLO COMUNITARIO DI COPIA AUTENTICATA DEI CERTIFICATI

| | | | |
|---|---|--|--|
| <p>Logo dell'impresa ferroviaria/del gestore dell'infrastruttura</p> | <p>COPIA DEL CERTIFICATO COMPLEMENTARE</p> <p>Emessa in conformità dell'articolo 17 della direttiva 2007/59/CE Il presente documento non autorizza la condotta</p> | |  |
| <p>1. IMPRESA FERROVIARIA/ GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA DATORE DI LAVORO O COMMITTENTE</p> <p>Indirizzo postale Codice postale e città Numero di riferimento del titolare</p> | <p>DENOMINAZIONE SOCIALE</p> <p>IMPRESA FERROVIARIA <input type="checkbox"/> GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA <input type="checkbox"/></p> <p>Paese</p> | | |
| <p>2. TITOLARE</p> <p>Cognome/i Nome/i Luogo di nascita Data di nascita Cittadinanza Indirizzo postale (facoltativo)</p> | <p>Numero della licenza</p> <p>FOTO</p> <p>Firma</p> | | |
| <p>3. CATEGORIA DI CONDOTTA</p> | <p>A <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> | | <p>B <input type="checkbox"/></p> <p><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> |
| <p>4. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI</p> | | | |
| <p>5. RESTRIZIONI</p> | | | |
| <p>6. COMPETENZE LINGUISTICHE</p> | | | |

ALLEGATO X

MODULO ARMONIZZATO DI DOMANDA DI LICENZA DI CONDUZIONE TRENI

1. OSSERVAZIONI GENERALI

L'Agenzia può usare il seguente formato armonizzato per raccogliere informazioni al fine di rilasciare una licenza di conduzione treni nuova, rinnovata, modificata o aggiornata o un suo duplicato. Inoltre, può fornire all'utente del modulo le spiegazioni e istruzioni necessarie riportate di seguito.

Contenuto del modulo di domanda

Il modulo armonizzato di domanda è costituito dalle parti seguenti:

- a) **il modulo di domanda di licenza**, che deve essere compilato quando un candidato o un organismo per conto di quest'ultimo chiede il rilascio di una licenza di conduzione treni nuova, aggiornata, modificata o rinnovata o di un duplicato. Il modulo armonizzato di domanda figura al punto 2.
- b) **Una dichiarazione di protezione dei dati personali**. La necessità di proteggere i dati personali deve trovare riscontro nella procedura per ottenere una licenza. Un esempio di dichiarazione di protezione dei dati personali figura al punto 3 che può essere adattata in funzione del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e s.m.i..
- c) **L'elenco dei documenti allegati**, da utilizzare come lista di controllo per la trasmissione dei certificati o di altra documentazione che forniscono informazioni sui requisiti iniziali per richiedere il rilascio di una licenza o sui requisiti necessari ai fini del rinnovo. L'elenco figura al punto 4.
- d) **Una guida alla compilazione del modulo di domanda per i richiedenti e le autorità competenti**, che figura al punto 5.

2. MODULO ARMONIZZATO PER LA PRESENTAZIONE DELLA DOMANDA



Modello europeo

MODULO DI DOMANDA DI LICENZA DI CONDUZIONE TRENI

Domanda di rilascio di una licenza di conduzione treni - in conformità alla direttiva 2007/59/CE e alla legislazione nazionale applicabile

1. ESTREMI DI CONTATTO DELL'ORGANISMO/DELL'AUTORITÀ RESPONSABILE DELLA SICUREZZA

1.1. Organismo/autorità responsabile della sicurezza destinatario della domanda

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

1.2. Recapito postale completo (via e numero civico, codice postale, città e Stato)

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

2. DETTAGLI RIGUARDANTI LA LICENZA E IL RICHIEDENTE

2.1. La presente domanda di rilascio di licenza di conduzione treni riguarda (contrassegnare la casella corrispondente):

2.2. una licenza nuova

2.3. un aggiornamento/una modifica

2.4. un rinnovo

2.5. un duplicato

2.6. Numero europeo di identificazione (EIN) della licenza
Numero EIN non richiesto per una licenza nuova

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

2.7. Data della prima emissione

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

2.8. Informazioni relative alla domanda

2.9. Presentata dal richiedente

2.10. Presentata dall'organismo per conto del richiedente

2.11. Informazioni relative all'organismo che presenta la domanda per conto del richiedente

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

2.12. Statuto dell'organismo

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

2.13. Recapito postale/numero di telefono/indirizzo e-mail

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

2.14. Informazioni relative al richiedente

2.15. Cognome/i

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

2.16. Nome/i

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

2.17. Sesso

Maschile Femminile

2.18. Data di nascita

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | A | A | A | - | M | M | - | G | G |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

2.19. Luogo di nascita: codice postale e città

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

Cittadinanza

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

Lingua materna

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

| | | |
|--|----------------------|---|
| 2.20. Numero di riferimento attribuito al lavoratore dal datore di lavoro | | |
| 2.21. Recapito postale al quale inviare la licenza | | |
| 2.22. Recapito permanente del titolare: | | |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> FOTO 2.23. </div> | Via, numero civico | |
| | Codice postale | |
| | Città/paese | |
| | Telefono | |
| | Indirizzo e-mail | |
| 2.24. (spazio riservato per le informazioni supplementari imposte dalla legislazione nazionale) | | |
| 2.25. (spazio riservato per le informazioni supplementari imposte dalla legislazione nazionale) | | |
| 2.26. (spazio riservato per le informazioni supplementari imposte dalla legislazione nazionale) | | |
| 2.27. Il sottoscritto dichiara, sotto pena di falsa testimonianza, che tutte le informazioni fornite nel presente modulo di domanda e nelle pagine allegate sono veritiere. Resta inteso che la presente domanda può essere respinta e/o che la licenza può essere ritirata qualora successivamente risultasse che sono state fornite informazioni errate o che sono stati ommessi dettagli rilevanti. | | |
| 2.28. Data | <input type="text"/> | SPAZIO RISERVATO ALL'UFFICIO/ALL'AUTORITÀ DESTINATARI DELLA DOMANDA |
| 2.29. Firma del richiedente | <input type="text"/> | |
| 2.30. Numero interno di riferimento (facoltativo) | <input type="text"/> | |
| 2.31. Data di ricevimento della domanda | <input type="text"/> | |

3. ESEMPI DI DICHIARAZIONE DI PROTEZIONE DEI DATI

3.1 Esempio da adattare in funzione della legislazione nazionale

I dati personali, elaborati ai fini del rilascio di una licenza di conduzione treni e per soddisfare i requisiti del presente decreto, sono trattati a norma del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e s.m.i. in materia di protezione delle persone rispetto al trattamento dei dati personali.

I dati sono elaborati esclusivamente per i fini summenzionati e al fine di gestire il registro da parte dell'Agenzia. La persona interessata ha il diritto di accedere ai propri dati personali e di chiederne la rettifica qualora risultino inesatti o incompleti.

Per ogni eventuale domanda relativa al trattamento dei propri dati personali, la persona interessata può rivolgersi al soggetto che funge da controllore dei dati.....

(inserire il nome del controllore dei dati personali presso l'Agenzia/l'organismo delegato)

In funzione dell'accesso della persona interessata ai fini pertinenti, la persona interessata ha il diritto di rivolgersi in qualsiasi momento al garante della protezione dei dati:

.....
(inserire il nome del garante della protezione dei dati presso l'Agenzia/l'organismo delegato)

3.2 Autorizzazione a trattare i dati personali (esempio)

La persona interessata è stata informata della finalità e della procedura del trattamento dei dati personali e autorizza il trattamento dei dati personali concernenti il rilascio di una licenza di conduzione treni nonché la registrazione dei dati nel registro nazionale delle licenze di conduzione treni a norma del presente decreto.

Data
Firma del richiedente

4. ELENCO DEI DOCUMENTI DA ALLEGARE AL MODULO DI DOMANDA PER IL RILASCIO DI UNA LICENZA DI CONDUZIONE TRENI

DOCUMENTI DA ALLEGARE A UNA DOMANDA DI

Data di arrivo

1 NUOVA LICENZA

1.1 Modulo di domanda firmato

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

1.2 Autorizzazione al trattamento dei dati personali (d.lgs. 196/2003)

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

1.3 Prova del livello di istruzione più elevato conseguito

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

1.4 Certificato di idoneità fisica

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

1.5 Certificato di idoneità psicologica sul piano professionale

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

1.6 Certificato di competenza professionale generale

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

1.7 Copia del passaporto/della carta di identità nazionale/di un altro documento di identità riconosciuto

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

2 AGGIORNAMENTO

- 2.1 Licenza attuale
- 2.2 Giustificazione del cambiamento per procedere all'aggiornamento dei dati
- 2.3 ...
- 3 **MODIFICA**
- 3.1 Licenza attuale
- 3.2 Certificato di idoneità fisica
- 3.3 Giustificazione del cambiamento per procedere alla correzione dei dati
- 4 **DUPLICATO**
- 4.1 Motivo della domanda di rilascio di un duplicato (licenza distrutta/rubata/smarrita/dati alterati)
- 4.2 Licenza, solo in caso di domanda di duplicato di licenza alterata/danneggiata
- 5 **RINNOVO**
- 5.1 Certificato di idoneità fisica
- 5.2 Copia dell'ultima licenza
- 5.3 Prova del mantenimento delle competenze (se previsto)

Numero di riferimento interno

Data della domanda completata

SPAZIO RISERVATO AL TIMBRO
DELL'UFFICIO/DELL'AUTORITA'
DESTINATARI

5. GUIDA PER LA COMPILAZIONE DEL MODULO DI DOMANDA

Considerazioni generali

- a) Il presente modulo di domanda fa parte della procedura di domanda di rilascio di licenza. La domanda è corredata di documenti specifici che dimostrano che il richiedente soddisfa i requisiti di cui all'articolo 10 del presente decreto.

- b) I dati sono forniti nel formato specificato di seguito per garantire la coerenza con il formato dei dati nel registro. Ove possibile, le date sono indicate nel formato AAAA-MM-GG, secondo la norma ISO 8601:2004 «Data elements and interchange formats — Information interchange — Representation of dates and times».
- c) Quando la raccolta di dati è facoltativa ai sensi del decreto e un determinato dato non è raccolto, la dicitura «non applicabile» compare nella relativa casella.
- d) Ove necessario possono essere richieste informazioni supplementari per controllare l'identificazione personale. Le informazioni supplementari richieste dall'Agenzia sono aggiunte dopo i requisiti armonizzati. Nei campi con i numeri 2.24, 2.25 e 2.26 è previsto lo spazio necessario per inserire requisiti specifici; tuttavia, il numero è limitato a quanto strettamente necessario per non alterare la natura stessa di un documento armonizzato.

1. **Prima sezione: Organismo responsabile del rilascio**

- 1.1. Da adattare da parte dell'organismo responsabile del rilascio (Agenzia o Organismi delegati).
- 1.2. Inserire le informazioni riguardanti l'Organismo responsabile del rilascio.

2. **Seconda sezione: Stato della licenza**

- 2.1. Contrassegnare una delle quattro caselle per indicare il motivo della domanda.
- 2.2. Contrassegnare questa casella se si presenta una domanda per una nuova licenza: in questo caso occorre fornire i documenti di cui alla sezione 4.1.
- 2.3. Contrassegnare questa casella se si presenta una domanda per una licenza aggiornata o modificata e completare il riquadro supplementare specificando il motivo della domanda di aggiornamento o modifica.

Aggiornamento: può essere necessario aggiornare la licenza se, per esempio, una voce facoltativa ha subito un cambiamento, come un nuovo recapito personale del macchinista o un nuovo numero di riferimento del lavoratore.

Modifica: può essere necessario modificare la licenza se un'informazione supplementare o una restrizione devono essere cambiate a seguito di un controllo medico o se un campo contiene un errore che deve essere corretto.

- 2.4. Contrassegnare questa casella se si presenta una domanda di rinnovo di una licenza. La licenza deve essere rinnovata ogni 10 anni: a tal fine occorre fornire una nuova fotografia.
- 2.5. Contrassegnare questa casella se si presenta una domanda di rilascio di duplicato della licenza e completare il riquadro supplementare specificando il motivo della domanda (per esempio smarrimento, furto o distruzione accidentale). L'Agenzia o l'Organismo delegato controlla che la licenza di cui è richiesto un duplicato sia ancora valida e non sia stata sospesa o ritirata.
- 2.6. Un numero di identificazione europeo è assegnato quando la licenza è emessa per la prima volta. Se la domanda riguarda una nuova licenza, lasciare questa casella in bianco.

Inserire il numero EIN in caso di domanda di modifica, aggiornamento, rinnovo o sostituzione (rilascio di un duplicato) della licenza.

- 2.7. Compilare questo campo in caso di domanda di modifica, aggiornamento, rinnovo o sostituzione (rilascio di un duplicato) della licenza.
- 2.8. Occorre specificare se la domanda è presentata dal richiedente o da un altro organismo per suo conto. Queste informazioni possono essere usate per seguire l'iter della domanda e, se necessario, contattare un macchinista il cui recapito postale non è più valido.
- 2.9. Contrassegnare questa casella se la domanda è presentata dal richiedente.
- 2.10. Contrassegnare questa casella se la domanda è presentata da un altro organismo.
- 2.11. Completare questa sezione (dal punto 2.11 al punto 2.13) se la domanda è presentata da un organismo per conto del richiedente e indicare il nome dell'organismo che presenta la domanda.
- 2.12. Indicare lo statuto dell'organismo che presenta la domanda (datore di lavoro/ente aggiudicatore/altro). In questo modo è possibile registrare i controlli in materia di formazione continua, per esempio svolti nell'ambito del sistema di gestione della sicurezza delle imprese ferroviarie o dei gestori dell'infrastruttura.
- 2.13. Indicare il recapito postale dell'organismo che presenta la domanda nell'ordine di seguito riportato:
Numero civico (se presente)/Via
Codice postale/Città
Stato
- 2.14. Inserire i dati personali del richiedente nella sezione seguente (dal punto 2.15 al punto 2.23). I campi 2.21 e 2.22 sono facoltativi.
- 2.15. Inserire il cognome o i cognomi del richiedente, così come sono riportati sul passaporto o sulla carta d'identità nazionale o su altri documenti di identità riconosciuti.
- 2.16. Inserire il nome o i nomi del richiedente, così come sono riportati sul passaporto o sulla carta d'identità nazionale o su altri documenti di identità riconosciuti.
- 2.17. Contrassegnare la casella corrispondente al sesso del richiedente.
- 2.18. Inserire la data di nascita del richiedente.
- 2.19. Inserire il luogo di nascita (città o paese) del richiedente secondo le modalità riportate di seguito:

sigla distintiva (due caratteri) del paese (cfr. l'allegato I, sezione 3) — codice postale — località.

Inserire:

- la nazionalità
- la lingua materna del candidato.

Inserire il numero di riferimento attribuito al lavoratore dal datore di lavoro (informazioni facoltative).

- 2.21. Indicare il recapito postale presso il quale inviare la licenza (l'indirizzo trasmesso dal richiedente o dall'organismo che presenta la domanda per suo conto) nell'ordine seguente, se diverso da quello indicato nel campo 2.13 o nel campo 2.22:

Numero civico (se presente)/Via
Codice postale/Città
Stato

Tali informazioni consentono all'autorità competente di domandare al macchinista o all'organismo che presenta la domanda per suo conto chiarimenti in merito ai documenti o alle informazioni forniti.

- 2.22. Recapito permanente del richiedente che può figurare sulla licenza (informazioni facoltative) nell'ordine seguente:

Numero civico (se presente)/Via
Codice postale/Città
Stato

Possono essere aggiunti campi supplementari per ulteriori informazioni, per esempio numero di telefono o indirizzo e-mail.

- 2.23. Allegare una fotografia del richiedente, di preferenza in formato digitale (formati preferiti: .jpeg, .bmp o .tiff) che consente una buona definizione in un formato di piccole dimensioni. Per le domande di rinnovo della licenza la fotografia deve essere sostituita. La specifica riguardante la qualità dei ritratti cui gli atti comunitari fanno riferimento figura all'appendice 11 della sezione IV del documento ICAO 9303 «Machine Readable Travel Documents» (ed. 2006). Il documento contiene orientamenti dettagliati che possono essere sintetizzati come segue.

- La fotografia presenta l'intero volto, di fronte e con gli occhi aperti.
- La fotografia presenta la testa per intero da sopra i capelli fino alle spalle.
- La fotografia deve essere scattata con uno sfondo bianco o molto chiaro.
- Evitare ombre sul viso o sullo sfondo.
- Il volto deve avere un'espressione naturale (bocca chiusa).
- La persona ritratta non deve portare occhiali da sole con lenti colorate oppure occhiali con una montatura spessa, le lenti non devono presentare riflessi di luce.
- La persona ritratta non deve indossare un copricapo, tranne quelli accettati dalle autorità statali.

- Il contrasto e l'illuminazione devono essere normali.

- 2.24. *(spazio riservato per informazioni supplementari imposte dalla legislazione nazionale)*
2.25. *(spazio riservato per informazioni supplementari imposte dalla legislazione nazionale)*
2.26. *(spazio riservato per informazioni supplementari imposte dalla legislazione nazionale)*
Questi spazi sono riservati alle informazioni imposte dalla legislazione nazionale dello Stato membro che rilascia la licenza.

2.27. I richiedenti trasmettono una dichiarazione firmata, su supporto cartaceo o in formato elettronico, con cui dichiarano che le informazioni fornite sono veritiere. La dichiarazione è disciplinata dalla legislazione in materia di falsa testimonianza.

2.28. Indicare la data in cui la domanda è stata firmata.

2.29. Aggiungere la firma del richiedente, l'originale, una copia o a norma della direttiva 1999/93/CE.

2.30. L'Agenzia o l'organismo delegato può aggiungere un numero di riferimento interno del dossier (per esempio un sistema di registrazione della posta in entrata).

2.31. Inserire la data di ricevimento del modulo di domanda per verificare che la licenza è stata rilasciata entro il termine di cui all'articolo 13, comma 4, del presente decreto.

2.32. Questo spazio è riservato all'autorità destinataria della domanda (per esempio per un timbro o altra indicazione necessaria all'archiviazione).

3. Terza sezione: Protezione dei dati personali

3.1. Le autorità competenti sono tenute ad assicurare che i registri di cui all'articolo 19 del presente decreto sono conformi al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e s.m.i. in materia di protezione delle persone rispetto al trattamento dei dati personali. Questo è strettamente limitato ai dati forniti sul modulo di domanda che devono figurare sulla licenza.

3.2. La protezione dei dati di cui alla sezione 3.1 del presente allegato e l'autorizzazione che il richiedente deve firmare di cui alla sezione 3.2 sono solo due esempi delle soluzioni possibili.
Una soluzione tecnica che permette di ottenere l'autorizzazione al trattamento dei dati personali può sostituire la firma del richiedente.

4. Quarta sezione: Trasmissione di documenti che confermano le informazioni sullo stato della licenza.

4.1. Per ottenere il rilascio di una licenza nuova contrassegnare la casella 1 (elenco dei documenti allegati) e trasmettere i documenti di cui ai punti da 1.1 a 1.7

4.2. Per ottenere il rilascio di una licenza aggiornata, contrassegnare la casella 2 e trasmettere i documenti di cui ai punti 2.1, 2.2 o 2.3.

4.3. Per ottenere il rilascio di una licenza modificata contrassegnare la casella 3 e trasmettere i documenti di cui ai punti 3.1, 3.2 o 3.3.

- 4.4. Per ottenere un duplicato della licenza, contrassegnare la casella 4 e trasmettere i documenti di cui ai punti 4.1 e 4.2.
- 4.5. Per ottenere il rinnovo della licenza, contrassegnare la casella 5 e trasmettere i documenti di cui ai punti da 5.1 a 5.3.

[5.3] La prova del mantenimento delle competenze riguarda i macchinisti che non possono essere inclusi nel sistema di gestione della sicurezza di un'impresa ferroviaria o di un gestore dell'infrastruttura o in un programma di mantenimento delle competenze riconosciuto dall'Agenzia.

È possibile aggiungere altri riquadri. Tuttavia, essi non fanno parte del formato armonizzato.

ALLEGATO XI

PARAMETRI FONDAMENTALI PER IL REGISTRO NAZIONALE DELLE LICENZE DI CONDUZIONE TRENI (RNL)

1. PARAMETRI FONDAMENTALI

Parametri fondamentali cui deve conformarsi il registro nazionale delle licenze di conduzione treni:

- dati da raccogliere (punto 2),
- formato dei dati (punto 3),
- diritti di accesso (punto 4),
- scambio dei dati (punto 5),
- durata di conservazione dei dati (punto 6).

2. DATI DA RACCOGLIERE

L'RNL comprende quattro sezioni.

La sezione 1 contiene informazioni in merito allo stato attuale della licenza.

La sezione 2 contiene informazioni in merito alla licenza rilasciata, come indicato nell'elenco dei dati richiesti che figura all'allegato I.

La sezione 3 contiene informazioni storiche relative alla licenza.

La sezione 4 contiene informazioni in merito ai requisiti fondamentali, ai controlli iniziali svolti ai fini del rilascio della licenza e ai controlli successivi, necessari per mantenere la validità della licenza.

I dati che devono essere raccolti sono elencati nella tabella riportata al punto 3.

3. FORMATO DEI DATI

Di seguito sono elencati i requisiti relativi al formato dei dati nell'RNL.

L'elenco ha il seguente formato:

| N. | Dato da riportare | | |
|----|-------------------|---------|---------------------|
| | Contenuto | Formato | Stato del requisito |

Sezione 1: stato attuale della licenza

| | | | |
|-----|---|----------------|--------------|
| 1 | Numero della licenza | | |
| 1.1 | Numero della licenza | EIN (12 cifre) | Obbligatorio |
| 2 | Stato attuale della licenza | | |
| 2.1 | Prova dello stato attuale della licenza — Valida — Sospesa (in attesa di decisione) — Ritirata | Testo | Obbligatorio |
| 2.2 | Ragione della sospensione o del ritiro | Testo | Obbligatorio |

Sezione 2: informazioni in merito alla licenza rilasciata, conformemente all'allegato I

| | | | |
|------|--|--|--------------|
| 3 | Cognome del titolare | | |
| 3.1 | Cognome riportato sul passaporto o sulla carta d'identità nazionale o su un altro documento di identità riconosciuto. È possibile indicare più cognomi, secondo l'uso nazionale | Testo | Obbligatorio |
| 4 | Nome del titolare | | |
| 4.1 | Nome riportato sul passaporto o sulla carta di identità nazionale o su un altro documento d'identità riconosciuto. È possibile indicare più nomi, secondo l'uso nazionale | Testo | Obbligatorio |
| 5 | Data di nascita del titolare | | |
| 5.1 | Data di nascita del titolare | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 6 | Luogo di nascita del titolare | | |
| 6.1 | Luogo di nascita del titolare | Testo | Obbligatorio |
| 6.2 | Nazionalità | Testo | Facoltativo |
| 7 | Data di rilascio della licenza | | |
| 7.1 | Data di rilascio della licenza attuale | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 8 | Data di scadenza della licenza | | |
| 8.1 | Data prevista di scadenza formale della licenza valida | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 9 | Autorità che ha rilasciato la licenza | | |
| 9.1 | Autorità che ha rilasciato la licenza (autorità competente, ente delegato, impresa ferroviaria gestore della infrastruttura) | Testo | Obbligatorio |
| 10 | Numero di riferimento attribuito al lavoratore dal datore di lavoro | | |
| 10.1 | Numero personale del macchinista | Testo | Facoltativo |
| 11 | Fotografia del titolare | | |
| 11.1 | Fotografia | Originale o scansionata elettronicamente | Obbligatorio |
| 12 | Firma del titolare | | |
| 12.1 | Firma | Originale o scansionata elettronicamente | Obbligatorio |

| | | | | |
|------|--|-----------------------------------|---------------------|-------------|
| 13 | Luogo di residenza abituale o indirizzo postale del titolare | | | |
| 13.1 | Indirizzo del titolare | Via e numero civico | Testo | Facoltativo |
| 13.2 | | Città | Testo | Facoltativo |
| 13.3 | | Stato | Testo | Facoltativo |
| 13.4 | | Codice postale | Codice alfanumerico | Facoltativo |
| 13.5 | | Telefono | Testo | Facoltativo |
| 13.6 | | Indirizzo e-mail | Testo | Facoltativo |
| 14 | | Informazioni supplementari | | |
| 14.1 | Informazioni richieste da un'autorità competente conformemente all'allegato III | Informazioni codificate | Obbligatorio | |
| | Campo 9.a.1 — Lingua madre del macchinista | Testo | | |
| | Campo 9.a.2 — Spazio riservato per informazioni dell'Agenzia che rilascia la licenza e che potrebbero essere richieste ai sensi dell'ordinamento nazionale | Testo | | |
| 15 | Restrizioni mediche | | | |
| 15.1 | Informazioni richieste da un'autorità competente conformemente all'allegato III | Informazioni codificate | Obbligatorio | |
| | Uso obbligatorio di occhiali/lenti | (codice b.1) | | |
| | Uso obbligatorio di apparecchio acustico | (codice b.2) | | |

Sezione 3: informazioni storiche in merito allo stato della licenza e ai risultati dei controlli periodici

| | | | | |
|------|--|----------------------|--------------|--|
| 16 | Data del primo rilascio | | | |
| 16.1 | Data del primo rilascio | AAAA-MM-GG | Obbligatorio | |
| 17 | Data di scadenza | | | |
| 17.1 | Data di scadenza (e del previsto rinnovo formale) | AAAA-MM-GG | Obbligatorio | |
| 18 | Aggiornamenti (è possibile indicare più voci) | | | |
| 18.1 | Data dell'aggiornamento | AAAA-MM-GG | Obbligatorio | |
| 18.2 | Ragione dell'aggiornamento | Testo | Obbligatorio | |
| 19 | Modifiche (è possibile indicare più voci) | | | |
| 19.1 | Data della modifica | AAAA-MM-GG | Obbligatorio | |
| 19.2 | Ragione della modifica | Testo | Obbligatorio | |
| 20 | Sospensioni (è possibile indicare più voci) | | | |
| 20.1 | Durata della sospensione | Dal (data) al (data) | Obbligatorio | |
| 20.2 | Ragione della sospensione | Testo | Obbligatorio | |
| 21 | Ritiri (è possibile indicare più voci) | | | |
| 21.1 | Data del ritiro | AAAA-MM-GG | Obbligatorio | |
| 21.2 | Ragione del ritiro | Testo | Obbligatorio | |
| 22 | Denuncia di smarrimento della licenza | | | |
| 22.1 | Data della comunicazione | AAAA-MM-GG | Obbligatorio | |
| 22.2 | Data di rilascio di eventuali duplicati | AAAA-MM-GG | Obbligatorio | |
| 23 | Denuncia di furto della licenza | | | |

| | | | |
|------|--|------------|--------------|
| 23.1 | Data della comunicazione | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 23.2 | Data di rilascio di eventuali duplicati | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 24 | Denuncia di distruzione della licenza | | |
| 24.1 | Data della comunicazione | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 24.2 | Data di rilascio di eventuali duplicati | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |

Sezione 4: informazioni in merito ai requisiti fondamentali per il rilascio della licenza e ai risultati dei controlli periodici

| | | | | |
|------|---|---|---------------|--------------|
| 25 | Istruzione | | | |
| 25.1 | Requisito fondamentale | Titolo di studio più elevato conseguito | Testo | Obbligatorio |
| 26 | Condizioni fisiche | | | |
| 26.1 | Requisito fondamentale | Dichiarazione sul rispetto dei criteri di cui allegato III (punti 1.1, 1.2, 1.3 e 2.1) | Testo | Obbligatorio |
| 26.2 | Data del controllo | | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 26.3 | Controlli periodici successivi | Confermato/non confermato | Testo | Obbligatorio |
| 26.4 | (e possibile indicare più voci) | Data dell'ultimo controllo | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 26.5 | Prossimo controllo | Data del controllo successivo formalmente previsto | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 26.6 | Osservazioni | Note da precisare: — Secondo programmazione — Anticipato (secondo il certificato medico) — Modifica delle informazioni (codice 9.a.2) se necessario — Modifica del codice della restrizione — Altro + campo da specificare | Testo | Obbligatorio |
| 27 | Idoneità psicologica per l'esercizio della professione | | | |
| 27.1 | Requisito fondamentale | Dichiarazione sul rispetto dei criteri di cui all'allegato III (punto 2.2) | Testo | Obbligatorio |
| 27.2 | Data del controllo | | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 27.3 | Controlli successivi | Solo se necessari | Dichiarazione | Obbligatorio |

| | | | | |
|------|--|--|------------|--------------|
| | | (è possibile indicare più voci) | | |
| 27.4 | | Data di eventuali controlli successivi | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 28 | Conoscenza professionale generale | | | |
| 28.1 | Requisito fondamentale | Dichiarazione sul rispetto dei criteri di cui all'allegato V | Testo | Obbligatorio |
| 28.2 | Data della verifica | | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 28.3 | Verifica successiva | | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |

4. DIRITTI DI ACCESSO

L'accesso alle informazioni contenute nell'RNL è consentito alle parti interessate elencate di seguito per i motivi indicati:

- alle autorità competenti degli altri Stati membri, su richiesta motivata, per:
 - controllare i treni che circolano nel territorio di loro competenza,
 - procedere ad indagini riguardanti l'ottemperanza alla direttiva da parte di chiunque sia attivo nel territorio di loro competenza,
- all'ERA, su richiesta motivata, per valutare l'evoluzione della certificazione dei macchinisti in conformità dell'articolo 33 della direttiva, in particolare per quanto riguarda l'interconnessione dei registri,
- ai datori di lavoro dei macchinisti, per consultare lo stato delle licenze in conformità dell'articolo 19, comma 1, lettera b) del presente decreto,
- alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura di cui il macchinista è dipendente o presso cui è sotto contratto, per consultare lo stato delle licenze in conformità dell'articolo 19, comma 1, lettera b) del presente decreto,
- ai macchinisti, su richiesta, per consultare i dati che li riguardano,
- agli organismi investigativi istituiti conformemente all'articolo 21 della direttiva 2004/49/CE, per svolgere indagini in seguito a incidenti, in particolare come stabilito all'articolo 20, comma 2, lettere e) e g), di detta direttiva.

5. SCAMBIO DI DATI

L'accesso ai dati pertinenti viene concesso su richiesta formale. L'Agenzia fornisce tempestivamente i dati garantendo che le informazioni sono trasmesse in maniera sicura e tutelando i dati personali.

L'Agenzia può consentire l'accesso al registro dal proprio sito web a chi dispone dei diritti di accesso, purché sia garantita la verifica delle motivazioni delle richieste.

6. PERIODO DI CONSERVAZIONE DEI DATI

Tutti i dati registrati nell'RNL sono conservati per almeno 10 anni a partire dalla data di termine della validità della licenza di conduzione treni. Se, in qualunque momento durante il periodo decennale, viene avviata un'indagine riguardante il macchinista, in caso di necessità i dati relativi a detto macchinista devono essere conservati più a lungo di 10 anni. Eventuali modifiche dell'RNL devono essere registrate.

ALLEGATO XII

PARAMETRI FONDAMENTALI PER I REGISTRI DEI CERTIFICATI (RC)

1. PARAMETRI FONDAMENTALI

Parametri fondamentali cui devono conformarsi i registri dei certificati (RC):

- dati da raccogliere (punto 2),
- formato dei dati (punto 3),
- diritti di accesso (punto 4),
- scambio dei dati (punto 5),
- durata di conservazione dei dati (punto 6),
- procedure in caso di fallimento (punto 7).

2. DATI DA RACCOGLIERE

L'RC comprende quattro sezioni.

La sezione 1 contiene informazioni in merito allo stato attuale della licenza in possesso del macchinista.

La sezione 2 contiene informazioni in merito ai certificati rilasciati, come indicati all'allegato II, del presente decreto.

La sezione 3 contiene informazioni storiche relative al certificato.

La sezione 4 contiene informazioni in merito ai requisiti fondamentali, ai controlli iniziali svolti ai fini del rilascio del certificato e ai controlli successivi che occorre registrare per mantenere la validità del certificato.

I dati che devono essere raccolti sono elencati nella tabella riportata al punto 3.

Le informazioni relative alla conoscenza attuale dei veicoli e delle infrastrutture e le conoscenze linguistiche valutate ai sensi delle pertinenti disposizioni del presente decreto sono riportate nella sezione 2, che comprende anche la data delle verifiche successive previste. Alla data delle verifiche successive ha inizio il nuovo «stato attuale» e le informazioni precedenti vengono spostate alla sezione 4, che contiene le informazioni storiche.

3. FORMATO DEI DATI

Di seguito sono elencati i requisiti relativi al formato dei dati nell'RC.

L'elenco ha il seguente formato:

| N. | Dato da riportare | | |
|----|-------------------|---------|---------------------|
| | Contenuto | Formato | Stato del requisito |

Sezione 1: riferimenti alla licenza

| | | | |
|-----|--|----------------|--------------|
| 1 | Numero della licenza | | |
| 1.1 | Numero del certificato che dà accesso ai dati nel registro nazionale | EIN (12 cifre) | Obbligatorio |
| 2 | Stato attuale della licenza | | |
| 2.1 | Prova dello stato attuale della licenza — Valida — Sospesa — Ritirata | Testo | Facoltativo |

Sezione 2: informazioni in merito ai certificati rilasciati, come indicati all'allegato II

| | | | |
|------|--|-------------------------|--------------|
| 3 | Cognome del titolare (lo stesso riportato sulla licenza) | | |
| 3.1 | Cognome riportato sul passaporto o sulla carta d'identità nazionale o su un altro documento d'identità riconosciuto. È possibile indicare più cognomi, secondo l'uso nazionale | Testo | Obbligatorio |
| 4 | Nome del titolare (lo stesso riportato sulla licenza) | | |
| 4.1 | Nome riportato sul passaporto o sulla carta d'identità nazionale o su un altro documento d'identità riconosciuto. È possibile indicare più nomi, secondo l'uso nazionale | Testo | Obbligatorio |
| 5 | Data di nascita del titolare | | |
| 5.1 | Data di nascita del titolare | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 6 | Luogo di nascita del titolare | | |
| 6.1 | Luogo di nascita del titolare | Testo | Obbligatorio |
| 7 | Data di rilascio del certificato | | |
| 7.1 | Data di rilascio del certificato attuale | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 8 | Data di scadenza del certificato | | |
| 8.1 | Data della scadenza formale prevista del certificato, stabilita dall'impresa e inclusa nella procedura di cui all'articolo 14 del presente decreto | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 9 | Organismo che ha rilasciato il certificato | | |
| 9.1 | Organismo che ha rilasciato il certificato (impresa ferroviaria, gestore dell'infrastruttura, altro) | Testo | Obbligatorio |
| 10 | Numero di riferimento attribuito al lavoratore dal datore di lavoro | | |
| 10.1 | Numero personale del macchinista | Testo | Facoltativo |
| 11 | Fotografia del titolare | | |
| 11.1 | Fotografia | Originale o scansionata | Obbligatorio |

| | | | | |
|------|---|---------------------|--|--------------|
| | | | elettronicamente | |
| 12 | Firma del titolare | | | |
| 12.1 | Firma | | Originale o scansionata elettronicamente | Obbligatorio |
| 13 | Luogo di residenza abituale o indirizzo postale del titolare | | | |
| 13.1 | Indirizzo del titolare | Via e numero civico | Testo | Facoltativo |
| 13.2 | | Città | Testo | Facoltativo |
| 13.3 | | Stato | Testo | Facoltativo |
| 13.4 | | Codice postale | Codice alfanumerico | Facoltativo |
| 13.5 | | Telefono | | |
| 13.6 | | Indirizzo e-mail | | |
| 14 | Indirizzo dell'impresa ferroviaria o del gestore dell'infrastruttura per conto dei quali il macchinista è autorizzato a condurre | | | |
| 14.1 | Indirizzo | Via e numero civico | Testo | Obbligatorio |
| 14.2 | | Città | Testo | Obbligatorio |
| 14.3 | | Stato | Testo | Obbligatorio |
| 14.4 | | Codice postale | Codice alfanumerico | Obbligatorio |
| 14.5 | | Referente | Testo | Facoltativo |
| 14.6 | | Telefono | Testo | Obbligatorio |
| 14.7 | | Fax | Testo | Obbligatorio |
| 14.8 | | Indirizzo e-mail | Testo | Obbligatorio |
| 15 | Categoria nella quale il titolare ha l'autorizzazione alla guida | | | |
| 15.1 | Codice o codici rilevanti | | Testo | Obbligatorio |
| 16 | Materiale rotabile per il quale il titolare ha l'autorizzazione alla guida | | | |
| 16.1 | (elenco, è possibile indicare più voci) | | Testo | Obbligatorio |
| 16.2 | Per ogni voce, aggiungere la data della prossima verifica prevista | | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 17 | Infrastruttura nella quale il titolare ha l'autorizzazione alla guida | | | |
| 17.1 | (elenco, è possibile indicare più voci) | | Testo | Obbligatorio |
| 17.2 | Per ogni voce, aggiungere la data della verifica successiva prevista | | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 18 | Lingue | | | |
| 18.1 | (elenco, è possibile indicare più voci) | | Testo | Obbligatorio |
| 18.2 | Per ogni voce, aggiungere la data della verifica successiva prevista | | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 19 | Informazioni supplementari | | | |
| 19.1 | (elenco, è possibile indicare più voci) | | Testo | Obbligatorio |
| 20 | Ulteriori restrizioni | | | |
| 20.1 | (elenco, è possibile indicare più voci) | | Testo | Obbligatorio |

Sezione 3: dati storici sullo stato del certificato

| | | | | |
|------|--|--|------------|--------------|
| 21 | Data del primo rilascio | | | |
| 21.1 | Data del primo rilascio del certificato | | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 22 | Aggiornamenti (è possibile indicare più voci) | | | |

| | | | |
|------|--|----------------------|--------------|
| 22.1 | Data dell'aggiornamento | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 22.2 | Dettagli e ragione dell'aggiornamento (correzione di uno o più dati riportati sul certificato, ad esempio l'indirizzo privato del macchinista) | Testo | Obbligatorio |
| 23 | Modifiche (è possibile indicare più voci) | | |
| 23.1 | Data della modifica | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 23.2 | Ragione delle modifiche, facendo riferimento a specifiche parti del certificato: - modifiche del campo 3: "Categorie di guida" - modifiche del campo 4: "Informazioni aggiuntive" - modifiche del campo 5: nuove conoscenze linguistiche o verifica periodica delle conoscenze - modifiche del campo 6: "Restrizioni" - modifiche del campo 7: nuove conoscenze in materia di materiale rotabile o verifica periodica delle conoscenze - modifiche del campo 8: nuove conoscenze dell'infrastruttura o verifica periodica delle conoscenze | Testo | Obbligatorio |
| 24 | Sospensioni (è possibile indicare più voci) | | |
| 24.1 | Durata della sospensione | Dal (data) al (data) | Obbligatorio |
| 24.2 | Ragione della sospensione | Testo | Obbligatorio |
| 25 | Ritiri (è possibile indicare più voci) | | |
| 25.1 | Data del ritiro | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 25.2 | Ragione del ritiro | Testo | Obbligatorio |
| 26 | Denuncia di smarrimento del certificato | | |
| 26.1 | Data della comunicazione | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 26.2 | Data di rilascio dell'eventuale duplicato | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 27 | Denuncia di furto del certificato | | |
| 27.1 | Data della comunicazione | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 27.2 | Data di rilascio di eventuali duplicati | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 28 | Denuncia di distruzione del certificato | | |
| 28.1 | Data della comunicazione | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 28.2 | Data di rilascio di eventuali duplicati | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |

Sezione 4: dati storici relativi ai requisiti fondamentali per il rilascio di un certificato e risultati delle verifiche periodiche

| | | | | |
|------|-------------------------------|--|-------|--------------|
| 29 | Conoscenza linguistica | | | |
| 29.1 | Requisito di base | Lingua (o lingue) di lavoro per cui è stata rilasciata una certificazione di rispetto dei requisiti di cui | Testo | Obbligatorio |

| | | | | |
|------|--|---|------------|--------------|
| | | all'allegato VII, punto 8, del presente decreto | | |
| 29.2 | Verifica periodica | Data di certificazione della conoscenza (superamento dell'esame) per ogni lingua. E' possibile indicare più voci. | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 30 | Conoscenza dei veicoli | | | |
| 30.1 | Requisito di base | Veicoli per cui è stata rilasciata una certificazione di rispetto dei criteri di cui all'allegato VI del presente decreto | Testo | Obbligatorio |
| 30.2 | Verifica periodica | Data della verifica periodica (conoscenze certificate). E' possibile indicare più voci. | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |
| 31 | Conoscenze delle infrastrutture | | | |
| 31.1 | Requisito di base | Infrastruttura per cui è stata rilasciata una certificazione di rispetto dei criteri di cui all'allegato VII del presente decreto | Testo | Obbligatorio |
| 31.2 | Verifica periodica | Data della verifica periodica (conoscenze certificate). E' possibile indicare più voci. | AAAA-MM-GG | Obbligatorio |

4. DIRITTI DI ACCESSO

L'accesso alle informazioni contenute nell'RC è consentito alle parti interessate elencate di seguito per i motivi indicati:

- all'Agenzia in conformità dell'articolo 19, comma 2, lettera b), del presente decreto.

- alle autorità competenti degli Stati membri in cui operano l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura e nei quali il macchinista è autorizzato a guidare su almeno una linea della rete:
 - ai fini del monitoraggio dell'evoluzione della certificazione, come previsto dall'articolo 18, comma 1, lettera g), e dall'articolo 23 del presente decreto,
 - a fini di ispezione come previsto dall'articolo 18, comma 1, lettera h), e comma 2, e dall'articolo 25, comma 1, del presente decreto,
- ai macchinisti, per i dati che li riguardano, ai sensi dell'articolo 19, comma 3, del presente decreto,
- agli organismi investigativi istituiti conformemente all'articolo 21 della direttiva 2004/49/CE, per svolgere indagini in seguito a incidenti, in particolare come stabilito all'articolo 20, comma 2, lettere e) e g), di detta direttiva.

Le imprese possono concedere l'accesso anche ad altri utenti, fatta salva la tutela dei dati personali.

5. SCAMBIO DI DATI

Ai sensi del presente decreto, l'accesso ai dati pertinenti è concesso:

- a) all'Agenzia, conformemente all'articolo 19, comma 2, lettera b), del presente decreto;
- b) alle autorità competenti degli altri Stati membri, su richiesta, in conformità dell'articolo 19, comma 2, lettera c), del presente decreto;
- c) ai macchinisti, su richiesta, in conformità dell'articolo 19, comma 3, del presente decreto.

L'impresa ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura o l'ente delegato fornisce tempestivamente i dati garantendo che le informazioni siano trasmesse in maniera sicura e tutelando i dati personali.

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura possono consentire l'accesso ai registri dal loro sito web a chi dispone dei diritti di accesso, purché sia garantita la verifica delle motivazioni delle richieste.

6. PERIODO DI CONSERVAZIONE DEI DATI

Tutti i dati registrati nell'RC sono conservati per almeno 10 anni a partire dall'ultima data di scadenza riportata sul certificato.

Se, in qualunque momento durante il periodo decennale, viene avviata un'indagine riguardante il macchinista, in caso di necessità i dati relativi a detto macchinista devono essere conservati più a lungo di 10 anni.

Eventuali modifiche dell'RC devono essere registrate.

7. PROCEDURA IN CASO DI FALLIMENTO

In caso di fallimento di un'impresa ferroviaria o di un gestore dell'infrastruttura, la nuova impresa che si incarica della gestione del servizio è responsabile dei dati contenuti nel registro dei certificati.

Qualora l'attività non venga portata avanti da un'altra impresa, i dati contenuti nel registro dei certificati vengono depositati presso l'Agenzia.