Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►**B** **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

(GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Direttiva 2014/82/UE della Commissione del 24 giugno 2014	L 184	11	25.6.2014
►**M2**	Direttiva (UE) 2016/882 della Commissione del 1º giugno 2016	L 146	22	3.6.2016

▼B

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 PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ([1]),

visto il parere del Comitato delle regioni ([2]),

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato, alla luce del progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 31 luglio 2007 ([3]),

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie ([4]), impone ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie di stabilire i propri sistemi di gestione della sicurezza in modo da consentire al sistema ferroviario di conseguire, come minimo, gli obiettivi di sicurezza comuni, di conformarsi alle norme di sicurezza nazionali ed alle prescrizioni di sicurezza definite nelle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e di applicare le disposizioni pertinenti dei metodi di sicurezza comuni. Tali sistemi di gestione della sicurezza prevedono tra l'altro programmi di formazione del personale e meccanismi idonei a garantire il mantenimento dei livelli di competenza del personale e l'appropriato espletamento delle sue mansioni.

(2) La direttiva 2004/49/CE prevede che, per poter accedere all'infrastruttura ferroviaria, l'impresa ferroviaria debba essere in possesso di un certificato di sicurezza.

([1]) GU C 221 dell'8.9.2005, pag. 64.
([2]) GU C 71 del 22.3.2005, pag. 26.
([3]) Parere del Parlamento europeo del 28 settembre 2005 (GU C 227 E del 21.9.2006, pag. 464), posizione comune del Consiglio del 14 settembre 2006 (GU C 289 E del 28.11.2006, pag. 42), posizione del Parlamento europeo del 18 gennaio 2007 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), risoluzione legislativa del Palamento europeo del 25 settembre 2007 e decisione del Consiglio del 26 settembre 2007.
([4]) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44; Rettificata nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 16.

▼B

(3) A norma della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie [1], le imprese ferroviarie titolari di una licenza fruivano, dal 15 marzo 2003, del diritto di accedere alla rete transeuropea per i servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci e, al più tardi a decorrere dal 2007, avranno un diritto di accesso all'intera rete dei servizi nazionali ed internazionali di trasporto merci. Questa estensione progressiva dei diritti di accesso porterà ineluttabilmente ad un aumento della circolazione transfrontaliera dei macchinisti. Ne deriverà una crescente domanda di macchinisti addestrati e abilitati a lavorare in più Stati membri.

(4) Uno studio realizzato nel 2002 dalla Commissione ha messo in luce la grande difformità delle normative nazionali relative alle condizioni di certificazione dei macchinisti. Per ovviare a questa situazione e salvaguardare in pari tempo l'attuale elevato livello di sicurezza del sistema ferroviario comunitario è pertanto necessario adottare norme comunitarie per la certificazione dei macchinisti.

(5) Le suddette regole comunitarie dovrebbero contribuire anche a realizzare le politiche comunitarie relative alla libera circolazione dei lavoratori, alla libertà di stabilimento ed alla libera prestazione dei servizi nell'ambito della politica comune dei trasporti, evitando di creare distorsioni della concorrenza.

(6) Tali disposizioni comuni dovrebbero avere principalmente lo scopo di agevolare la mobilità dei macchinisti fra gli Stati membri e da una impresa ferroviaria all'altra e, in termini generali, agevolare il riconoscimento delle licenze e dei certificati complementari armonizzati 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 complementare armonizzato.

(7) La presente direttiva segue e si ispira in ampia misura allo storico accordo paritetico concluso dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e dalla Comunità delle ferrovie europee (CER) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro del personale mobile che effettua servizi d'interoperabilità transfrontaliera [2].

(8) Anche se uno Stato membro esclude dall'ambito d'applicazione della presente direttiva i macchinisti che operano esclusivamente su alcune categorie di sistemi, reti e infrastrutture ferroviari, ciò non dovrebbe limitare in alcun modo l'obbligo dello stesso di rispettare la validità delle licenze sull'intero territorio dell'Unione europea o dei certificati complementari armonizzati sulle pertinenti infrastrutture.

[1] GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/103/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344).

[2] GU L 195 del 27.7.2005, pag. 18.

▼B

(9) I requisiti dovrebbero riguardare, 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.

(10) Per migliorare il rapporto costi-efficacia, la formazione che i macchinisti dovrebbero seguire per ottenere un certificato complementare armonizzato dovrebbe incentrarsi, per quanto possibile e 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. Nel valutare l'attuazione della presente direttiva l'Agenzia ferroviaria europea (di seguito: «l'Agenzia») dovrebbe considerare la necessità di modificare le prescrizioni in materia di formazione specificate nell'allegato per meglio rispecchiare la nuova struttura emergente del mercato.

(11) Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura che rilasciano i certificati complementari armonizzati possono provvedere essi stessi a impartire la formazione per quanto riguarda le conoscenze professionali generali, le conoscenze linguistiche e le conoscenze relative al materiale rotabile e alle infrastrutture stesse. Nondimeno, per quanto attiene agli esami, si dovrebbe evitare qualsiasi conflitto d'interessi, senza escludere la possibilità che l'esaminatore possa appartenere all'impresa ferroviaria o al gestore dell'infrastruttura che rilascia il certificato complementare armonizzato.

(12) Conformemente all'articolo 13, paragrafo 4, della direttiva 2004/49/CE, le imprese ferroviarie e i gestori di infrastrutture sono responsabili del livello di formazione dei loro macchinisti. A tal fine e conformemente all'articolo 13, paragrafo 3, di tale direttiva, le imprese ferroviarie e i gestori di infrastrutture dovrebbero tenere conto della formazione e delle competenze già acquisite da tali macchinisti. È altresì importante assicurare che un numero sufficiente di macchinisti sia sottoposto a formazione. In questo contesto occorre, tuttavia, adottare misure per assicurare che gli investimenti per la formazione di un macchinista effettuati da un'impresa ferroviaria o da un gestore di infrastrutture non vadano indebitamente a vantaggio di un'altra impresa ferroviaria o di un altro gestore di infrastrutture, qualora tale macchinista decida di lavorare presso questi ultimi dopo aver volontariamente lasciato l'impresa o il gestore presso cui ha ricevuto la formazione. Tali misure possono assumere qualsiasi forma come, per esempio la legislazione nazionale, i contratti collettivi di lavoro, le clausole contrattuali che vincolano i macchinisti ai datori di lavoro oppure gli accordi che disciplinano le condizioni di trasferimento dei macchinisti da una società all'altra qualora i macchinisti siano parti di tali accordi.

(13) Le disposizioni relative alle competenze del personale e alle condizioni di salute e sicurezza sono in corso di elaborazione nel contesto delle direttive sull'interoperabilità, in particolare come parte delle STI in materia di gestione e regolazione del traffico. È necessario garantire la coerenza tra le suddette STI e gli allegati. La Commissione raggiungerà tale scopo modificando o adattando le pertinenti STI in funzione della presente direttiva e dei

▼B

suoi allegati, utilizzando le procedure previste nella direttiva 96/48/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità ([1]) e nella direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario convenzionale ([2]).

(14) Al fine di aumentare la libera circolazione dei lavoratori e la sicurezza nel sistema ferroviario comunitario occorre prestare particolare attenzione agli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza sui locomotori e sui treni. Pertanto, gli Stati membri dovrebbero assicurare che gli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza soddisfino i requisiti minimi stabiliti dalle STI in materia di gestione e regolazione del traffico. Tenendo conto dei piani nazionali di attuazione che devono essere notificati dagli Stati membri nell'ambito dell'attuazione delle STI, l'Agenzia dovrebbe individuare possibili opzioni per la certificazione degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza e valutare l'impatto di tali opzioni diverse. Sulla base di tale relazione la Commissione dovrebbe, se del caso, presentare una proposta sulle condizioni e procedure per la certificazione degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza sui locomotori e sui treni.

(15) Le prescrizioni relative alle licenze e ai certificati complementari armonizzati elencate nella presente direttiva dovrebbero riguardare soltanto i requisiti legali che danno diritto ad un macchinista di guidare un treno. Tutte le altre prescrizioni di legge, compatibili con la normativa comunitaria e applicate in maniera non discriminatoria, attinenti a imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura, all'infrastruttura e al materiale rotabile, dovrebbero essere ugualmente rispettate prima che il macchinista possa guidare un treno su una specifica infrastruttura.

(16) La presente direttiva non dovrebbe compromettere l'attuazione della direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali e alla libera circolazione di tali dati ([3]), né quella del regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e organismi comunitari, nonché alla libera circolazione di tali dati ([4]).

([1]) GU L 235 del 17.9.1996, pag. 6. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione (GU L 141 del 2.6.2007, pag. 63).
([2]) GU L 110 del 20.4.2001, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2007/32/CE della Commissione.
([3]) GU L 281 del 23.11.1995, pag. 31. Direttiva modificata dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).
([4]) GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1.

▼B

(17) A garanzia della necessaria uniformità e trasparenza è opportuno che la Comunità definisca un modello di certificazione unico, reciprocamente riconosciuto dagli Stati membri, che attesti il possesso di alcuni requisiti minimi, delle qualifiche professionali e delle conoscenze linguistiche dei macchinisti, lasciando alle competenti autorità degli Stati membri la responsabilità del rilascio delle licenze ed alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura quella del rilascio di un certificato complementare armonizzato.

(18) L'Agenzia dovrebbe altresì valutare l'uso di una smartcard in luogo di una licenza e di certificati complementari armonizzati. La smartcard avrebbe il vantaggio di combinare i due elementi in uno solo e di poter essere utilizzata anche nell'ambito di altre applicazioni nel settore della sicurezza o per la gestione dei macchinisti.

(19) Il complesso delle informazioni contenute in licenze, certificati complementari armonizzati e nei relativi registri dovrebbe essere utilizzato dalle autorità preposte alla sicurezza per agevolare la valutazione del processo di certificazione del personale prevista dagli articoli 10 e 11 della direttiva 2004/49/CE ed accelerare il rilascio dei certificati di sicurezza previsti da detti articoli.

(20) L'impiego di macchinisti certificati a norma della presente direttiva non dovrebbe dispensare le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura dall'obbligo di istituire un sistema di monitoraggio e di controllo interno delle competenze e dei comportamenti dei rispettivi macchinisti ai sensi dell'articolo 9 e dell'allegato III della direttiva 2004/49/CE e dovrebbe essere parte di tale sistema. Il certificato complementare armonizzato non dovrebbe esonerare le imprese ferroviarie né i gestori dell'infrastruttura dalle responsabilità che ad essi incombono in materia di sicurezza, con particolare riferimento alla formazione del loro personale.

(21) Alcune società forniscono i servizi di macchinisti alle imprese ferroviarie e ai gestori dell'infrastruttura. In questi casi dovrebbe spettare all'impresa ferroviaria o al gestore dell'infrastruttura che ha sotto contratto il macchinista garantire che quest'ultimo sia titolare di una licenza e di un certificato in conformità della presente direttiva.

(22) Affinché il trasporto ferroviario continui a funzionare bene, è necessario che i macchinisti che esercitavano già la professione prima dell'entrata in vigore della presente direttiva conservino le abilitazioni acquisite durante un periodo transitorio.

▼B

(23) Dovrebbero essere evitati oneri amministrativi e finanziari superflui per la sostituzione delle abilitazioni alla guida rilasciate ai macchinisti prima dell'entrata in applicazione delle pertinenti disposizioni della presente direttiva con certificati complementari armonizzati e licenze conformi a quest'ultima. Pertanto dovrebbero essere salvaguardate, per quanto possibile, le abilitazioni alla guida precedentemente rilasciate al macchinista. Le qualifiche e l'esperienza di ciascun macchinista o gruppo di macchinisti dovrebbero essere prese in considerazione da parte degli organismi emittenti al momento della sostituzione di tali abilitazioni. L'organismo emittente dovrebbe decidere, sulla base delle qualifiche e/o dell'esperienza, se sia necessario che un macchinista o gruppo di macchinisti debba sostenere un esame e/o una formazione aggiuntivi prima di ottenere le licenze o i certificati complementari armonizzati sostitutivi. Dovrebbe pertanto essere possibile che l'organismo emittente decida se le qualifiche e/o l'esperienza sono sufficienti per il rilascio delle licenze e dei certificati complementari armonizzati richiesti, senza che siano necessari ulteriori esami o formazioni.

(24) Dovrebbero essere evitati inutili oneri amministrativi e finanziari allorché i macchinisti cambiano datore di lavoro. L'impresa ferroviaria che impiega il macchinista dovrebbe tenere conto delle competenze precedentemente acquisite ed evitare, per quanto possibile, la necessità di esami e formazioni supplementari.

(25) La presente direttiva non dovrebbe conferire alcun diritto al riconoscimento reciproco per le abilitazioni alla guida ottenute dai macchinisti prima della data della sua entrata in applicazione, fatto salvo tuttavia il sistema generale di riconoscimento reciproco istituito dalla direttiva 2005/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali ([1]), che continua ad applicarsi fino al termine del periodo transitorio.

(26) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante le modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ([2]).

(27) In particolare, la Commissione ha il potere di stabilire le condizioni e i criteri necessari per l'attuazione della presente direttiva. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva o ad integrarla con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.

([1]) GU L 255 del 30.9.2005, pag. 22. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/100/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 141).

([2]) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

▼B

(28) Ove, per imperativi motivi d'urgenza, i termini ordinari della procedura di regolamentazione con controllo non possano essere osservati, la Commissione può applicare la procedura d'urgenza prevista dall'articolo 5 *bis*, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE ai fini dell'adozione di criteri comunitari per la scelta degli esaminatori e degli esami, come previsto nella presente direttiva, e per l'adeguamento al progresso scientifico e tecnologico degli allegati della presente direttiva, come previsto nella stessa.

(29) Conformemente al paragrafo 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» ([1]), gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di attuazione.

(30) Gli Stati membri dovrebbero predisporre controlli volti ad accertare la conformità alla presente direttiva ed opportuni provvedimenti in caso di violazione delle sue prescrizioni da parte di un macchinista.

(31) Gli Stati membri dovrebbero prevedere sanzioni appropriate in caso di violazione delle disposizioni nazionali di esecuzione della presente direttiva.

(32) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, cioè l'istituzione di un quadro normativo comune per la certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni per il trasporto di passeggeri e merci, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti della presente direttiva, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(33) Potrebbe rivelarsi opportuno, per motivi di rapporto costi-efficacia, esentare per un periodo di tempo limitato i macchinisti che operano esclusivamente nel territorio di uno Stato membro dall'applicazione delle disposizioni della presente direttiva concernenti l'obbligo di essere in possesso di licenze e certificati complementari armonizzati ad essa conformi. Le condizioni che disciplinano tali esenzioni dovrebbero essere chiaramente definite.

(34) Uno Stato membro privo di sistema ferroviario e che non intenda crearne uno nell'immediato sarebbe soggetto ad un obbligo sproporzionato ed inutile se dovesse recepire ed attuare la presente direttiva. Tali Stati membri dovrebbero pertanto essere esentati dall'obbligo di recepire ed attuare la presente direttiva fintantoché non dispongano di un sistema ferroviario,

([1]) GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

▼B

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPO I

OBIETTIVO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Obiettivo

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

Articolo 2

Ambito d'applicazione

1. La presente direttiva si applica ai macchinisti addetti alla condotta dei locomotori e dei treni nel sistema ferroviario della Comunità per conto di un'impresa ferroviaria soggetta all'obbligo del certificato di sicurezza o di un gestore dell'infrastruttura soggetto all'obbligo dell'autorizzazione di sicurezza.

2. Gli Stati membri non vietano ai treni merci, in base a disposizioni nazionali riguardanti gli altri agenti che operano a bordo di treni merci, di attraversare le frontiere o effettuare trasporti interni nel loro territorio.

3. Senza pregiudizio delle disposizioni di cui all'articolo 7, gli Stati membri possono escludere dalle misure che adottano in esecuzione della presente direttiva 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.

▼B

Articolo 3

Definizioni

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

a) «autorità competente»: l'autorità preposta alla sicurezza di cui all'articolo 16 della direttiva 2004/49/CE;

b) «macchinista»: una persona capace e autorizzata a condurre in modo autonomo, responsabile e sicuro i treni, inclusi 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;

c) «altri membri del personale viaggiante addetto a mansioni essenziali ai fini della sicurezza»: gli agenti a bordo del treno che, pur non essendo macchinisti, concorrono a garantire la sicurezza del treno, dei passeggeri e delle merci trasportate;

d) «sistema ferroviario»: il sistema costituito dalle infrastrutture ferroviarie, che comprende le linee e gli impianti fissi del sistema ferroviario e il materiale rotabile di qualsiasi categoria e origine che percorre dette infrastrutture, come definito nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;

e) «gestore dell'infrastruttura»: qualsiasi organismo o impresa responsabile, in particolare, della costruzione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, o di una sua parte, quale definita dall'articolo 3 della direttiva 91/440/CEE, che può comprendere, tra l'altro, la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura. I compiti del gestore dell'infrastruttura riguardanti una rete, o parte di una rete, possono essere assegnati ad organismi o imprese diversi;

f) «impresa ferroviaria»: qualsiasi impresa ferroviaria, quale definita dalla direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ([1]), e qualsiasi altra impresa pubblica o privata la cui attività consista nella prestazione di servizi di trasporto di merci e/o passeggeri per ferrovia e che assicura obbligatoriamente la trazione. Sono comprese in tale definizione anche le imprese che forniscono la sola trazione;

g) «specifiche tecniche di interoperabilità» (STI): le specifiche di cui è oggetto ciascun sottosistema o parte di un sottosistema, al fine di soddisfare i requisiti essenziali e garantire l'interoperabilità dei sistemi ferroviari transeuropei convenzionali e ad alta velocità, quali definiti nelle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE;

([1]) GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/49/CE.

▼B

h) «Agenzia»: l'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), del 29 aprile 2004;

i) «certificato di sicurezza»: il certificato rilasciato a un'impresa ferroviaria da un'autorità competente, a norma dell'articolo 10 della direttiva 2004/49/CE;

j) «certificato»: il certificato complementare armonizzato che indica l'infrastruttura sulla quale il titolare è autorizzato a condurre, nonché il materiale rotabile che il titolare è autorizzato a condurre;

k) «autorizzazione di sicurezza»: l'autorizzazione rilasciata a un gestore dell'infrastruttura da un'autorità competente, a norma dell'articolo 11 della direttiva 2004/49/CE;

l) «centro di formazione»: un organismo accreditato o riconosciuto dall'autorità competente per impartire i corsi di formazione.

CAPO II

CERTIFICAZIONE DEI MACCHINISTI

Articolo 4

Modello comunitario di certificazione

1. Ciascun macchinista ha l'idoneità e le qualifiche necessarie per assicurare la condotta di treni e possiede la documentazione seguente:

a) una licenza 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 che rilascia la licenza e ne stabilisce la durata di validità. La licenza rispetta le prescrizioni di cui all'allegato I finché sarà adottato il modello comunitario di certificazione previsto dal paragrafo 4;

b) uno o più certificati che indicano le infrastrutture sulle quali il titolare è autorizzato a condurre e che specificano il materiale rotabile che il titolare è autorizzato a condurre. Ciascun certificato rispetta le prescrizioni di cui all'allegato I.

2. Tuttavia l'obbligo di essere in possesso di un certificato per una parte specifica dell'infrastruttura non si applica nei casi eccezionali elencati in appresso, purché un altro macchinista in possesso del certificato valido richiesto per le infrastrutture in questione sieda vicino al macchinista durante la condotta:

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;

([1]) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1; rettifica nella GU L 220 del 21.6.2004, pag. 3.

▼B

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.

La decisione di valersi di questa possibilità spetta all'impresa ferroviaria e non può essere imposta dal gestore dell'infrastruttura o dall'autorità competente.

Ogniqualvolta si fa ricorso a un macchinista aggiuntivo come sopra indicato, il gestore dell'infrastruttura ne è informato.

3. 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/o di merci.

Un certificato può contenere un'autorizzazione per tutte le categorie, che riguardi tutti i codici di cui al paragrafo 4.

4. Entro il 4 dicembre 2008 la Commissione adotta, in base a un progetto elaborato dall'Agenzia, un modello comunitario per la licenza, il certificato e la copia autenticata del certificato e ne determina le caratteristiche fisiche, tenendo conto delle misure antifalsificazione. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, integrandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 32, paragrafo 3.

Entro il 4 dicembre 2008 la Commissione adotta le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, integrandola, che riguardano i codici comunitari per i vari tipi delle categorie A e B di cui al paragrafo 3 del presente articolo, secondo la procedura di cui all'articolo 32, paragrafo 3, in base a una raccomandazione dell'Agenzia.

Articolo 5

Misure antifalsificazione

Le autorità competenti e gli organi emittenti prendono tutti i provvedimenti necessari per evitare i rischi di falsificazione di licenze e certificati e di manipolazioni non autorizzate dei registri di cui all'articolo 22.

▼B

Articolo 6

Proprietà, lingua e organi emittenti

1. La licenza è di proprietà del titolare ed è rilasciata dall'autorità competente di cui all'articolo 3, lettera a). L'autorità competente o un suo agente che rilascia una licenza in una lingua nazionale che non sia una lingua ufficiale delle Comunità stabilisce una versione bilingue della licenza usando una delle lingue ufficiali delle Comunità.

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 13, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE, i macchinisti possono ottenerne una copia autenticata. L'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura che rilasciano un certificato in una lingua nazionale che non sia una lingua ufficiale delle Comunità stabiliscono una versione bilingue del certificato che includa una delle lingue ufficiali delle Comunità.

Articolo 7

Validità territoriale

1. La licenza è valida su tutto il territorio della Comunità.

2. Il certificato è valido soltanto per le infrastrutture e il materiale rotabile in esso indicati.

Articolo 8

Riconoscimento dei documenti di certificazione dei macchinisti di paesi terzi

I documenti di certificazione dei macchinisti di un paese terzo che operino esclusivamente su sezioni transfrontaliere di un sistema ferroviario di uno Stato membro possono essere riconosciuti da quest'ultimo nel quadro di accordi bilaterali conclusi con il paese terzo in questione.

CAPO III

CONDIZIONI PER IL CONSEGUIMENTO DELLA LICENZA E DEL CERTIFICATO

Articolo 9

Requisiti minimi

1. Per ottenere la licenza il richiedente soddisfa i requisiti minimi di cui agli articoli 10 e 11. Per ottenere un certificato e affinché questo resti valido il richiedente è titolare di una licenza e soddisfa i requisiti minimi di cui agli articoli 12 e 13.

2. Uno Stato membro può imporre l'osservanza di requisiti più severi per il rilascio delle licenze sul proprio territorio. Tuttavia esso riconosce le licenze rilasciate da altri Stati membri conformemente all'articolo 7.

▼B

Sezione I

Licenza

Articolo 10

Età minima

Gli Stati membri prescrivono l'età minima dei richiedenti la licenza, che non può essere inferiore a venti anni. Tuttavia, gli Stati membri possono rilasciare licenze ai richiedenti a partire dall'età di diciotto anni; la validità è allora limitata al territorio dello Stato membro che la rilascia.

Articolo 11

Requisiti di base

1. Il richiedente ha completato con successo almeno nove anni di istruzione (primaria e secondaria) e ha completato con esito positivo una formazione di base equivalente al livello 3 di cui alla decisione 85/368/CEE del Consiglio, del 16 luglio 1985, relativa alla corrispondenza delle qualifiche di formazione professionale tra gli Stati membri delle Comunità europee ([1]).

2. Il richiedente comprova la propria idoneità fisica superando un esame medico condotto da un medico accreditato o riconosciuto conformemente all'articolo 20, o svolto sotto la supervisione dello stesso, in funzione della decisione dello Stato membro. Tale esame comprende, come minimo, i criteri indicati nell'allegato II, punti 1.1, 1.2, 1.3 e 2.1.

3. Il richiedente dimostra la propria idoneità psicologica per l'esercizio della professione superando un esame condotto da uno psicologo o da un medico accreditato o riconosciuto conformemente all'articolo 20 o svolto sotto la supervisione dello stesso in funzione della decisione dello Stato membro. Tale esame comprende, come minimo, i criteri indicati nell'allegato II, punto 2.2.

4. Il richiedente ha dimostrato le proprie competenze professionali generali superando un esame riguardante, come minimo, le materie generali indicate nell'allegato IV.

Sezione II

Certificato

Articolo 12

Conoscenze linguistiche

Per ciascuna infrastruttura per la quale è chiesto il certificato è soddisfatto e verificato il criterio relativo alle conoscenze linguistiche di cui all'allegato VI.

Articolo 13

Qualifiche professionali

1. Il richiedente ha superato un esame vertente sulle sue conoscenze e competenze professionali relative al materiale rotabile per il quale è chiesto il certificato. L'esame comprende, come minimo, le materie generali indicate nell'allegato V.

([1]) GU L 199 del 31.7.1985, pag. 56.

▼B

2. Il richiedente ha superato un esame vertente sulle sue conoscenze e competenze professionali relative alle infrastrutture per le quali è chiesto il certificato. L'esame riguarda, come minimo, le materie generali indicate nell'allegato VI. Se del caso, l'esame riguarda altresì le conoscenze linguistiche, conformemente all'allegato VI, punto 8.

3. L'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura impartisce al richiedente una formazione sul proprio sistema di gestione della sicurezza di cui alla direttiva 2004/49/CE.

CAPO IV

PROCEDURA PER IL CONSEGUIMENTO DELLA LICENZA E DEL CERTIFICATO

Articolo 14

Conseguimento di una licenza

1. L'autorità competente pubblica la procedura da seguire per ottenere una licenza.

2. Ogni domanda di licenza deve essere depositata presso l'autorità competente a cura dell'aspirante macchinista o di qualsiasi entità a suo nome.

3. Le domande presentate all'autorità competente possono riguardare il rilascio di una nuova licenza, un aggiornamento dei dati della licenza, un rinnovo o un duplicato.

4. L'autorità competente rilascia la licenza quanto prima e comunque entro un mese dal ricevimento di tutti i documenti necessari.

5. La licenza è valida per dieci anni, fatto salvo l'articolo 16, paragrafo 1.

6. La licenza è rilasciata in un'unica copia originale. In caso di richiesta di un duplicato, è vietato il rilascio di qualsiasi duplicato della licenza da parte di organismi diversi dall'autorità competente.

Articolo 15

Conseguimento di un certificato

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 alla presente direttiva, nonché procedimenti di ricorso che consentono ai macchinisti di chiedere la revisione di una decisione inerente al rilascio, all'aggiornamento, alla sospensione o al ritiro di un certificato.

In mancanza di accordo, le parti possono adire l'autorità competente o qualsiasi organo indipendente di ricorso.

▼B

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura aggiornano, senza indugio, i certificati qualora il suo titolare abbia ottenuto ulteriori autorizzazioni riguardo al materiale rotabile o all'infrastruttura.

Articolo 16

Verifiche periodiche

1. Affinché la licenza conservi la sua validità, il titolare supera gli esami e/o i controlli periodici relativi alle condizioni di idoneità di cui all'articolo 11, paragrafi 2 e 3. Riguardo ai requisiti medici sono osservate le periodicità minime in conformità delle disposizioni dell'allegato II, punto 3.1. Questi controlli medici sono svolti da medici accreditati o riconosciuti in conformità dell'articolo 20 o sotto la loro supervisione. Per quanto riguarda le conoscenze professionali generali si applicano le disposizioni dell'articolo 23, paragrafo 8.

Al momento del rinnovo di una licenza l'autorità competente verifica nel registro di cui all'articolo 22, paragrafo 1, lettera a), che il macchinista soddisfacesse i requisiti di cui al primo comma del presente paragrafo.

2. Affinché il certificato conservi la sua validità, il suo titolare è sottoposto agli esami e/o ai controlli periodici relativi alle condizioni di idoneità di cui agli articoli 12 e 13. La frequenza di tali esami e/o controlli 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 e rispetta le periodicità minime riportate dall'allegato VII.

Per ciascuno di questi controlli l'organo emittente conferma, mediante annotazione riportata nel certificato e nel registro di cui all'articolo 22, paragrafo 2, lettera a), che il macchinista soddisfa i requisiti di cui al primo comma del presente paragrafo.

3. In caso di mancata verifica periodica o di esito negativo, si applica la procedura di cui all'articolo 18.

Articolo 17

Cessazione dall'impiego

Quando un macchinista cessa di lavorare per un'impresa ferroviaria o un gestore dell'infrastruttura, questi ne informano immediatamente l'autorità competente.

La licenza conserva la sua validità finché sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 16, paragrafo 1.

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 un certificato a un macchinista, la sua nuova impresa ferroviaria o il suo nuovo gestore dell'infrastruttura tiene conto di tali documenti.

▼B

Articolo 18

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

1. Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono tenuti ad assicurarsi e a controllare che le licenze e i certificati dei loro macchinisti dipendenti o sotto contratto siano validi.

Essi istituiscono un sistema di monitoraggio dei loro macchinisti. Se dai risultati del monitoraggio emergono elementi che fanno 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 prendono immediatamente i provvedimenti necessari.

2. Se un macchinista ritiene che il suo stato di salute faccia dubitare della sua idoneità al lavoro, egli ne informa immediatamente l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura, a seconda del caso.

Non appena è al corrente o apprende da un medico che la salute di un macchinista si è deteriorata al punto da metterne in dubbio l'idoneità al lavoro, l'impresa ferroviaria o il gestore dell'infrastruttura prende immediatamente i provvedimenti necessari, compreso l'esame di cui all'allegato II, punto 3.1, e, se necessario il ritiro del certificato nonché l'aggiornamento del registro di cui all'articolo 22, paragrafo 2. Occorre inoltre assicurare che durante il servizio il macchinista non sia mai sotto l'influenza di una qualsivoglia sostanza in grado di comprometterne la concentrazione, la vigilanza o il comportamento. L'autorità competente viene informata senza indugio dei casi di inabilità al lavoro di durata superiore a tre mesi.

CAPO V

COMPITI E DECISIONI DELL'AUTORITÀ COMPETENTE

Articolo 19

Compiti dell'autorità competente

1. L'autorità competente 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 14;

b) effettua esami e/o controlli periodici conformemente all'articolo 16, paragrafo 1;

c) sospende e ritira le licenze e informa l'organo emittente delle richieste di sospensione motivata dei certificati conformemente all'articolo 29;

d) se così stabilito dallo Stato membro, riconosce le persone o gli organismi conformemente agli articoli 23 e 25;

▼B

e) assicura che sia pubblicato e aggiornato un registro di persone e organismi accreditati o riconosciuti, conformemente all'articolo 20;

f) tiene e aggiorna un registro delle licenze conformemente all'articolo 16, paragrafo 1, e all'articolo 22, paragrafo 1;

g) effettua il monitoraggio dell'iter di certificazione dei macchinisti conformemente all'articolo 26;

h) effettua i controlli conformemente all'articolo 29;

i) stabilisce criteri nazionali per gli esaminatori come previsto dall'articolo 25, paragrafo 5.

L'autorità competente risponde rapidamente alle domande di informazioni e, durante la preparazione delle licenze, inoltra senza indugio le domande di informazioni complementari.

2. L'autorità competente non può delegare a terzi i compiti di cui al paragrafo 1, lettere c), g) e i).

3. Ogni delega di compiti è trasparente e non discriminatoria, e non provoca conflitto di interessi.

4. Quando l'autorità competente delega o appalta ad un'impresa ferroviaria i compiti di cui al paragrafo 1, lettera a) o b), è 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 o appaltati.

5. Se l'autorità competente delega o appalta determinati compiti a terzi, i rappresentanti autorizzati o i contraenti hanno l'obbligo di rispettare, nell'esecuzione di tali compiti, gli obblighi che la presente direttiva pone a carico delle autorità competenti.

6. Se l'autorità competente delega o appalta determinati compiti a terzi, predispone un sistema volto a controllare come tali compiti sono stati eseguiti e ad assicurare l'osservanza delle disposizioni dei paragrafi 2, 4 e 5.

Articolo 20

Accreditamento e riconoscimento

1. Persone o organismi accreditati in forza della presente direttiva sono accreditati da un organismo di accreditamento designato dallo Stato membro interessato. La procedura di accreditamento si fonda su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità, quali le pertinenti norme europee della serie EN 45 000, nonché sulla valutazione di un fascicolo presentato dal candidato che comprovi il possesso delle competenze prescritte nel settore interessato.

▼B

2. In alternativa all'accreditamento previsto dal paragrafo 1, uno Stato membro può prevedere che le persone o gli organismi riconosciuti in forza della presente direttiva siano riconosciuti dall'autorità competente o da un organismo designato dallo Stato membro interessato. Il riconoscimento si basa su criteri di indipendenza, competenza e imparzialità; tuttavia, qualora la competenza specifica richiesta sia estremamente rara, è consentita una deroga alla presente disposizione, previo parere favorevole della Commissione formulato conformemente alla procedura di regolamentazione di cui all'articolo 32, paragrafo 2.

Il criterio dell'indipendenza non si applica nei casi della formazione di cui all'articolo 23, paragrafi 5 e 6.

3. L'autorità competente assicura la pubblicazione e l'aggiornamento di un registro delle persone e degli organismi che sono stati accreditati o riconosciuti in forza della presente direttiva.

Articolo 21

Decisioni dell'autorità competente

1. Le decisioni dell'autorità competente sono motivate.

2. L'autorità competente assicura l'istituzione di un procedimento di ricorso amministrativo che consenta ai datori di lavoro ed ai macchinisti di chiedere la revisione di una decisione inerente alle domande presentate in forza della presente direttiva.

3. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per assicurare che le decisioni assunte dall'autorità competente siano oggetto di revisione giurisdizionale.

Articolo 22

Registri e scambio di dati

1. Le autorità competenti:

a) tengono un registro di tutte le licenze rilasciate, aggiornate, rinnovate, modificate, scadute, sospese, ritirate o dichiarate smarrite, rubate o distrutte. Il registro contiene i dati prescritti dall'allegato I, punto 4, relativi a ciascuna licenza che possono essere ricavati mediante il numero nazionale assegnato a ciascun macchinista. Il registro è aggiornato regolarmente;

b) forniscono, su richiesta motivata, informazioni sullo status delle licenze suddette alle autorità competenti degli altri Stati membri, all'Agenzia 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 prescritti dall'allegato I, punto 4, relativi a ciascun certificato, nonché i dati relativi alle verifiche periodiche di cui all'articolo 16. Il registro è aggiornato regolarmente;

▼B

b) cooperano con l'autorità competente dello Stato membro nel quale sono stabiliti per procedere allo scambio di informazioni con l'autorità competente e consentirle l'accesso ai dati necessari;

c) forniscono informazioni sul contenuto di tali certificati alle autorità competenti degli altri Stati membri su domanda di queste ultime, quando ciò è necessario come conseguenza delle loro attività transnazionali.

3. I macchinisti hanno accesso ai propri dati conservati nel registro delle autorità competenti e in quello delle imprese ferroviarie e ne ottengono copia su richiesta.

4. Le autorità competenti cooperano con l'Agenzia allo scopo di garantire l'interoperabilità dei registri di cui ai paragrafi 1 e 2.

A tal fine, la Commissione adotta entro il 4 dicembre 2008, in base ad un progetto elaborato dall'Agenzia, i parametri fondamentali cui i registri da istituire devono conformarsi, quali i dati da registrare, il loro formato e il protocollo per lo scambio dei dati, i diritti di accesso, la durata di conservazione dei dati, le procedure da seguire nei casi di fallimento. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, integrandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 32, paragrafo 3.

5. Le autorità competenti, i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie si accertano che i registri da essi istituiti a norma dei paragrafi 1 e 2 e le modalità di utilizzo di tali registri rispettino le disposizioni della direttiva 95/46/CE.

6. L'Agenzia si assicura che il sistema istituito a norma del paragrafo 2, lettere a) e b), sia conforme alle disposizioni del regolamento (CE) n. 45/2001.

CAPO VI

FORMAZIONE ED ESAME DEI MACCHINISTI

Articolo 23

Formazione

1. La formazione dei macchinisti comprende una parte relativa alla licenza e che riflette le conoscenze professionali generali di cui all'allegato IV e una parte relativa al certificato e che riflette le conoscenze professionali specifiche di cui agli allegati V e VI.

▼B

2. I metodi di formazione soddisfano i criteri di cui all'allegato III.

3. Gli obiettivi dettagliati di tale formazione sono definiti nell'allegato IV per la licenza e negli allegati V e VI per il certificato. Tali obiettivi dettagliati di formazione possono essere integrati:

a) mediante le pertinenti STI adottate secondo la direttiva 96/48/CE o la direttiva 2001/16/CE. In tal caso, La Commissione, assicura la coerenza tra le succitate STI e gli allegati IV, V e VI; oppure

b) mediante i criteri proposti dall'Agenzia conformemente all'articolo 17, del regolamento (CE) n. 881/2004. Tali criteri, intesi a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, integrandola, sono adottati secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 32, paragrafo 3.

4. A norma dell'articolo 13 della direttiva 2004/49/CE gli Stati membri provvedono 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 11, paragrafo 4, alle conoscenze linguistiche previste dall'articolo 12 e alle conoscenze professionali concernenti il materiale rotabile di cui all'articolo 13, paragrafo 1, sono svolti da persone o organismi accreditati o riconosciuti in conformità dell'articolo 20.

6. I compiti formativi connessi alle conoscenze delle infrastrutture di cui all'articolo 13, paragrafo 2, compresa la conoscenza degli itinerari e delle norme e procedure operative, sono svolti da persone o organismi accreditati o riconosciuti dello Stato membro in cui si trovano le infrastrutture.

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 terzo.

8. È istituito un iter di formazione continua atto ad assicurare che il personale mantenga le proprie competenze, in conformità dell'allegato III, punto 2, lettera e), della direttiva 2004/49/CE.

Articolo 24

Costi della formazione

1. Gli Stati membri vigilano affinché siano adottate le misure necessarie per evitare che 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 di infrastrutture, qualora il macchinista decida di lavorare presso questi ultimi dopo aver volontariamente lasciato l'impresa o il gestore presso cui ha ricevuto la formazione.

▼B

2. L'attuazione del presente articolo costituisce l'oggetto di una particolare attenzione nell'ambito della relazione di cui all'articolo 33, con particolare riguardo alla lettera f) di quest'ultimo.

Articolo 25

Esami

1. Gli esami e gli esaminatori che devono verificare il possesso delle necessarie qualifiche sono definiti:

a) per la parte relativa alla licenza, dall'autorità competente, al momento della definizione della procedura da seguire per ottenere la licenza in conformità dell'articolo 14, paragrafo 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 15.

2. Detti esami sono supervisionati da esaminatori competenti, accreditati o riconosciuti in conformità dell'articolo 20 e sono organizzati in modo da evitare qualsiasi conflitto di interesse.

3. La valutazione delle conoscenze delle infrastrutture, compresa la conoscenza degli itinerari e delle norme operative, è effettuata da persone o organismi accreditati o riconosciuti dagli Stati membri in cui si trovano le infrastrutture.

4. Gli esami di cui al paragrafo 1 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. La scelta degli esaminatori e lo svolgimento degli esami possono essere soggetti a criteri comunitari stabiliti in base al progetto predisposto dall'Agenzia. Tali misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, integrandola, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 32, paragrafo 3. Per imperativi motivi d'urgenza la Commissione può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 32, paragrafo 4.

In assenza dei suddetti criteri comunitari le autorità competenti stabiliscono i criteri nazionali da rispettare.

6. Alla fine del corso di formazione vi devono essere esami teorici e pratici. La valutazione della capacità di condotta è effettuata con prove di condotta sulla rete. È inoltre possibile utilizzare simulatori per valutare l'applicazione delle norme operative e il comportamento del macchinista in situazioni particolarmente difficili.

▼B

CAPO VII

VALUTAZIONE

Articolo 26

Norme di qualità

Le autorità competenti provvedono 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 alle attività già coperte dai sistemi di gestione della sicurezza istituiti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura in conformità della direttiva 2004/49/CE.

Articolo 27

Valutazione indipendente

1. In ciascuno Stato membro è effettuata, a intervalli non superiori a cinque anni, una valutazione indipendente delle procedure per l'acquisizione e la valutazione delle conoscenze e delle competenze professionali, nonché del sistema di rilascio delle licenze e dei certificati. Tali disposizioni non si applicano alle attività già coperte dai sistemi di gestione della sicurezza istituiti dalle imprese ferroviarie e dai gestori dell'infrastruttura in conformità della direttiva 2004/49/CE. La valutazione è effettuata da persone qualificate nessuna delle quali esercita le attività in questione.

2. I risultati delle suddette valutazioni indipendenti sono debitamente documentati e trasmessi alle autorità competenti interessate. Se necessario, gli Stati membri prendono i provvedimenti idonei per ovviare alle carenze constatate per mezzo della valutazione indipendente.

CAPO VIII

ALTRI MEMBRI DEL PERSONALE VIAGGIANTE

Articolo 28

Relazione sugli altri membri del personale viaggiante

1. L'Agenzia individua, in una relazione da presentare entro il 4 giugno 2009 e tenendo conto delle STI in materia di regolazione e gestione del traffico elaborate in base alle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE, il profilo e i compiti degli altri membri del personale viaggiante addetti a mansioni essenziali ai fini della sicurezza, le cui qualifiche professionali contribuiscono di conseguenza alla sicurezza ferroviaria, e che dovrebbero essere disciplinati a livello comunitario mediante un sistema di licenze e/o di certificati che può essere analogo al sistema istituito dalla presente direttiva.

2. Sulla base di tale relazione la Commissione presenta entro il4 giugno 2010 una relazione e, se del caso, formula una proposta di legge su un sistema di certificazione per gli altri membri del personale viaggiante di cui al paragrafo 1.

▼B

CAPO IX

CONTROLLI E SANZIONI

Articolo 29

Controlli effettuati dall'autorità competente

1. L'autorità competente può verificare in qualsiasi momento, a bordo dei treni che circolano nel territorio di sua competenza, che il macchinista sia munito dei documenti rilasciati a norma della presente direttiva.

2. Nonostante le verifiche di cui al paragrafo 1, in caso di negligenze commesse sul luogo di lavoro l'autorità competente può verificare se il macchinista in questione soddisfa i requisiti di cui all'articolo 13.

3. L'autorità competente può procedere ad indagini riguardanti l'ottemperanza alla presente direttiva da parte dei macchinisti, delle imprese ferroviarie, dei gestori delle infrastrutture, degli esaminatori e dei centri di formazione che esercitano la loro attività nel territorio di sua competenza.

4. Qualora l'autorità competente 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 dall'autorità competente, l'autorità competente sospende la licenza. La sospensione è provvisoria o definitiva in funzione della gravità del rischio creatosi per la sicurezza ferroviaria. Essa notifica immediatamente la propria decisione, motivandola, al macchinista interessato e al suo datore di lavoro, senza pregiudizio del diritto di revisione di cui all'articolo 21. L'autorità competente indica la procedura da seguire per il ripristino della licenza;

b) se si tratta di una licenza rilasciata dall'autorità competente di un altro Stato membro, l'autorità competente si rivolge all'autorità dell'altro Stato membro e presenta una richiesta motivata ai fini di un controllo complementare o della sospensione della licenza. L'autorità competente richiedente informa la Commissione e le altre autorità competenti della sua richiesta. L'autorità che ha rilasciato la licenza in questione esamina la domanda entro quattro settimane e comunica la propria decisione all'altra autorità. L'autorità che ha rilasciato la licenza informa altresì la Commissione e le altre autorità competenti della decisione. Qualsiasi autorità competente può vietare ai macchinisti di operare nella sua giurisdizione in attesa della notifica della decisione dell'autorità che ha rilasciato la licenza;

c) se si tratta di un certificato, l'autorità competente si rivolge all'organismo emittente e chiede un controllo complementare o la sospensione del certificato. Il suddetto organo prende le misure appropriate e riferisce all'autorità competente entro quattro settimane. L'autorità competente può vietare ai macchinisti di operare nella sua giurisdizione in attesa della relazione dell'organismo emittente e informa la Commissione e le altre autorità competenti al riguardo.

▼B

Se l'autorità competente ritiene comunque che un determinato macchinista costituisca un rischio grave per la sicurezza delle ferrovie, prende immediatamente le misure necessarie, quali la richiesta al gestore dell'infrastruttura di fermare il treno e di vietare al macchinista di operare nel suo territorio per tutto il tempo necessario. Essa informa la Commissione e le altre autorità competenti di tale decisione.

In tutti i casi l'autorità competente o l'organismo a tal fine designato aggiorna il registro di cui all'articolo 22.

5. Se un'autorità competente ritiene che una decisione assunta da un'autorità competente di un altro Stato membro in conformità del paragrafo 4 non soddisfi i criteri pertinenti, la Commissione è investita del caso ed esprime il suo parere nel termine di tre mesi. Se necessario, allo Stato membro interessato sono proposti interventi correttivi. In caso di disaccordo o di controversia, la questione è deferita al comitato di cui all'articolo 32, paragrafo 1, e la Commissione prende le misure necessarie secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 32, paragrafo 2. Uno Stato membro può mantenere il divieto, per il macchinista, di operare nel suo territorio in conformità del paragrafo 4 finché la questione non sarà risolta in conformità del presente paragrafo.

Articolo 30

Sanzioni

Senza pregiudizio di tutte le altre sanzioni o procedure stabilite dalla presente direttiva, gli Stati membri determinano il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni delle disposizioni nazionali adottate in applicazione della presente direttiva e prendono tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'attuazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate, non discriminatorie e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione anteriormente alla data indicata all'articolo 36, paragrafo 1, primo comma, e notificano senza indugio ogni loro successiva modifica.

CAPO X

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 31

Modifiche degli allegati

1. Le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva necessarie per adeguare gli allegati al progresso scientifico e tecnico sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 32, paragrafo 3. Per imperativi motivi d'urgenza la Commissione può applicare la procedura d'urgenza di cui all'articolo 32, paragrafo 4.

2. Qualora gli adeguamenti riguardino la salute e le condizioni di sicurezza oppure le competenze professionali, la Commissione assicura che le parti sociali vengano consultate prima della loro preparazione.

▼B

Articolo 32

Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 21 della direttiva 96/48/CE.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

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

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7, della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi 1, 2, 4 e 6, e l'articolo 7, della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Articolo 33

Relazione

L'Agenzia valuta l'evoluzione della certificazione dei macchinisti in conformità della presente direttiva. Presenta alla Commissione, non oltre quattro anni dopo l'adozione dei parametri fondamentali dei registri di cui all'articolo 22, paragrafo 4, una relazione che specifica, se del caso, i miglioramenti da apportare al sistema in relazione:

a) alle procedure di rilascio delle licenze e dei certificati;

b) all'accreditamento dei centri di formazione e dei valutatori;

c) al sistema di qualità istituito dalle autorità competenti;

d) al reciproco riconoscimento dei certificati;

e) all'adeguatezza dei requisiti in materia di formazione specificati negli allegati IV, V e VI in relazione alla struttura del mercato e alle categorie di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a);

f) all'interconnessione dei registri nonché alla mobilità sul mercato del lavoro.

Inoltre, in tale relazione l'Agenzia può, se del caso, raccomandare misure concernenti l'esame teorico e pratico delle conoscenze professionali dei candidati che chiedono il certificato armonizzato per il materiale rotabile e l'infrastruttura pertinente.

La Commissione, sulla base di tali raccomandazioni, prende le misure appropriate e, se necessario, propone modifiche della presente direttiva.

▼B

Articolo 34

Uso di smartcard

L'Agenzia valuta entro il 4 dicembre 2012 la possibilità di utilizzare una smartcard che combina la licenza e i certificati di cui all'articolo 4 e prepara un'analisi costi/benefici.

Le misure intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva relative alle specifiche tecniche e operative della suddetta smartcard sono adottate sulla base di un progetto predisposto dall'Agenzia e secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 32, paragrafo 3.

Qualora l'applicazione della smartcard non comporti alcuna modifica della presente direttiva e dei relativi allegati, le specifiche della smartcard sono adottate secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 32, paragrafo 2.

Articolo 35

Cooperazione

Gli Stati membri si assistono reciprocamente ai fini dell'attuazione della presente direttiva. Le autorità competenti cooperano durante la fase di attuazione.

L'Agenzia assiste nella cooperazione e organizza adeguate riunioni con rappresentanti delle autorità competenti.

Articolo 36

Attuazione

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 4 dicembre 2009. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

3. 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 37

Attuazione progressiva e periodi di transizione

La presente direttiva è attuata progressivamente, come di seguito indicato.

1) I registri di cui all'articolo 22 sono istituiti entro due anni dall'adozione dei parametri di base dei registri di cui all'articolo 22, paragrafo 4.

▼B

2) a) Entro due anni dall'adozione dei parametri di base dei registri di cui all'articolo 22, paragrafo 4, i certificati o le licenze sono rilasciati conformemente alla presente direttiva 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 punto 3.

A decorrere dalla stessa data tutti i macchinisti che effettuano i succitati servizi compresi quelli che ancora non sono possesso di licenza o certificati in conformità della presente direttiva, ottemperano alle verifiche periodiche di cui all'articolo 16.

b) Entro due anni dall'istituzione dei registri di cui al punto 1, tutte le nuove licenze e tutti i nuovi certificati sono rilasciati in conformità della presente direttiva, senza pregiudizio del disposto del punto 3.

c) Entro sette anni dall'istituzione dei registri di cui al punto 1, tutti i macchinisti sono titolari di licenze o certificati conformemente alla presente direttiva. Gli organismi emittenti tengono conto di tutte le competenze professionali già acquisite da ogni macchinista in modo che tale requisito non generi inutili oneri amministrativi o finanziari. Le abilitazioni di condotta precedentemente concesse al macchinista sono per quanto possibile salvaguardate. Se del caso gli organismi emittenti possono tuttavia decidere, per singoli macchinisti o gruppi di macchinisti, che per rilasciare licenze e/o certificati in forza della presente direttiva sono necessari ulteriori esami e/o una formazione supplementare.

3) I macchinisti autorizzati a condurre in conformità delle disposizioni applicate prima dell'applicazione delle disposizioni della presente direttiva di cui al punto 2, lettera a) o b), possono continuare ad esercitare le loro attività professionali, in base alle loro abilitazioni e senza che sia applicato il disposto della presente direttiva, fino a sette anni dall'istituzione dei registri di cui al punto 1.

Nel caso di apprendisti che hanno iniziato un programma di istruzione e formazione approvato o un corso di formazione approvato prima dell'applicazione delle disposizioni della presente direttiva di cui al punto 2, lettera a) o b), gli Stati membri possono certificare tali apprendisti conformemente alla legislazione nazionale vigente.

Per quanto riguarda i macchinisti e gli apprendisti di cui al presente punto, l'autorità competente o le autorità competenti interessate possono concedere deroghe in casi eccezionali ai requisiti medici stabiliti nell'allegato II. La validità delle licenze rilasciate con tali deroghe è limitata al territorio degli Stati membri interessati.

4) Le autorità competenti, le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura assicurano la progressiva applicazione di verifiche periodiche corrispondenti a quelle previste dall'articolo 16 ai macchinisti che non sono titolari di licenze e certificati in conformità della presente direttiva.

▼B

5) Quando uno Stato membro ne faccia richiesta, la Commissione chiede all'Agenzia, consultandosi con lo Stato membro in questione, di effettuare un'analisi costi/benefici dell'applicazione delle disposizioni della presente direttiva ai macchinisti che operano esclusivamente nel territorio di tale Stato membro. L'analisi costi/benefici verte su un periodo di dieci anni. Tale analisi è presentata alla Commissione entro due anni dall'istituzione dei registri di cui al punto 1.

Se l'analisi costi/benefici dimostra che i costi dell'applicazione delle disposizioni della presente direttiva a detti macchinisti sono superiori ai benefici, la Commissione adotta una decisione, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 32, paragrafo 2, entro i sei mesi successivi alla presentazione dei risultati di tale analisi affinché le disposizioni di cui al punto 2, lettere b) e c), del presente articolo non siano applicate a detti macchinisti per un periodo di almeno dieci anni nel territorio dello Stato membro in questione.

Entro i ventiquattro mesi che precedono lo scadere di tale periodo di esenzione temporanea la Commissione, tenendo conto degli sviluppi di rilievo registrati nel settore ferroviario dello Stato membro in questione, può chiedere all'Agenzia, secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 32, paragrafo 2, di effettuare un'altra analisi costi/benefici che le dovrà essere presentata entro i dodici mesi che precedono lo scadere di detto periodo di esenzione temporanea. La Commissione assume una decisione secondo la procedura di cui al secondo comma del presente punto.

Articolo 38

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 39

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼B

ALLEGATO I

MODELLO COMUNITARIO DI LICENZA E DI CERTIFICATO COMPLEMENTARE ARMONIZZATO

1. CARATTERISTICHE DELLA LICENZA

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

La tessera deve essere fabbricata in policarbonato.

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

2. CONTENUTO DELLA LICENZA

La facciata anteriore della licenza deve contenere:

a) la dicitura «licenza di macchinista» stampata a caratteri grandi nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la licenza;

b) la menzione del nome dello Stato membro che rilascia la licenza;

c) il simbolo distintivo dello Stato membro che rilascia la licenza secondo il codice ISO 3166 del paese, stampato in negativo in un rettangolo blu e contornato da dodici stelle di colore giallo;

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

i) cognome del titolare;

ii) nome(i) del titolare;

iii) data e luogo di nascita del titolare;

iv) — data di rilascio della licenza,

— data di scadenza della licenza,

— organo emittente,

— numero di riferimento attribuito al lavoratore dal datore di lavoro (facoltativo);

v) numero della licenza che dà accesso ai dati del registro nazionale;

vi) fotografia del titolare;

vii) firma del titolare;

viii) residenza, domicilio o indirizzo postale del titolare (facoltativo);

e) la dicitura «modello CE» nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la patente e la dicitura «licenza di conduzione treni» nelle altre lingue comunitarie, stampate in giallo come sfondo della licenza;

▼B

f) colori di riferimento:

— blu: Pantone Reflex Blue,

— giallo: Pantone Yellow;

g) informazioni supplementari o restrizioni per l'utilizzazione imposte da un'autorità competente in conformità dell'allegato III in forma codificata.

I codici sono decisi dalla Commissione secondo la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 32, paragrafo 2, e sulla base di una raccomandazione dell'Agenzia.

3. CERTIFICATO

Il certificato deve contenere le indicazioni seguenti:

a) il cognome del titolare;

b) nome(i) del titolare;

c) data e luogo di nascita del titolare;

d) — data di rilascio del certificato,

— data di scadenza del certificato,

— organo emittente,

— numero di riferimento attribuito al lavoratore dal datore di lavoro (facoltativo);

e) numero del certificato che dà accesso ai dati nel registro nazionale;

f) fotografia del titolare;

g) firma del titolare;

h) residenza, domicilio o indirizzo postale del titolare (facoltativo);

i) il nome e l'indirizzo delle imprese ferroviarie o del gestore dell'infrastruttura per conto delle quali il macchinista è autorizzato a condurre;

j) le categorie nelle quali il titolare è autorizzato a condurre;

k) il tipo o tipi di materiale rotabile che il titolare è abilitato a condurre;

l) le infrastrutture sulle quali il titolare è autorizzato a condurre;

m) le eventuali diciture aggiuntive o restrittive;

n) competenze linguistiche.

4. DATI MINIMI RIPORTATI NEI REGISTRI NAZIONALI

a) Dati relativi alla licenza

Tutti i dati figuranti sulla licenza più i dati relativi al controllo delle prescrizioni di cui agli articoli 11 e 16.

b) Dati relativi al certificato

Tutti i dati figuranti sul certificato più i dati relativi al controllo delle prescrizioni di cui agli articoli 12, 13 e 16.

▼B

ALLEGATO II

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,

▼M1

— vista per entrambi gli occhi: efficace,

▼B

— 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,

▼B

— 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 1 000 Hz,

— il deficit uditivo non deve essere superiore a 45 dB a 2 000 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.

▼B

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 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 accreditato o riconosciuto a norma dell'articolo 20 deve procedere a controlli più ravvicinati ove ciò sia richiesto dallo stato di salute dell'agente.

Fatto salvo l'articolo 16, paragrafo 1, viene effettuata una visita medica appropriata qualora vi sia motivo di dubitare che il titolare della licenza o del certificato armonizzato continui a soddisfare i requisiti di salute di cui all'allegato II, 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 accreditato o riconosciuto a norma dell'articolo 20 può decidere di effettuare un'appropriata visita medica complementare, in particolare dopo un'assenza dal lavoro dovuta a malattia protrattasi almeno per trenta giorni. Il datore di lavoro deve chiedere al medico accreditato o riconosciuto a norma dell'articolo 20 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.

▼B

ALLEGATO III

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 anomali 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.

▼M1

ALLEGATO IV

CONOSCENZE PROFESSIONALI GENERALI E REQUISITI RELATIVI ALLA LICENZA

L'obiettivo della «formazione generale» è quello di fornire competenze «generali» su tutti gli aspetti inerenti alla professione di macchinista. La formazione generale è pertanto incentrata su conoscenze e principi di base che si applicano indipendentemente dal tipo e dalla natura del materiale rotabile o dell'infrastruttura. Può essere organizzata senza esercitazioni pratiche.

Le competenze relative a specifici tipi di materiale rotabile o relative alle regole e alle tecniche operative e di sicurezza applicabili ad una particolare infrastruttura non fanno parte delle competenze «generali». La formazione intesa a fornire competenze relative a materiale rotabile specifico o a una particolare infrastruttura riguarda il certificato del macchinista ed è specificata negli allegati V e VI.

La formazione generale comprende le materie indicate qui di seguito ai punti da 1) a 7). L'ordine in cui figurano le materie non è un ordine di priorità.

I verbi utilizzati nell'elenco indicano la natura della competenza che ci si attende sia conseguita dalla persona in formazione. Il loro significato è descritto nella tabella seguente:

Natura della competenza	Descrizione
conoscere, descrivere	descrive l'acquisizione delle conoscenze (dati, fatti) necessarie per comprendere i rapporti
comprendere, individuare	descrive l'individuazione e la memorizzazione del contesto, l'esecuzione del compito e la soluzione del problema in un ambito definito

(1) Lavoro del macchinista, ambiente di lavoro, ruolo e responsabilità del macchinista nell'esercizio ferroviario, requisiti professionali e personali derivanti dall'esercizio delle funzioni del macchinista

a) conoscere l'orientamento generale della legislazione e delle norme applicabili in materia di esercizio ferroviario e di sicurezza (requisiti e procedure concernenti la certificazione dei macchinisti, le merci pericolose, la tutela dell'ambiente, la protezione antincendio ecc.),

b) comprendere le esigenze specifiche e i requisiti professionali e personali (lavoro che si svolge essenzialmente in solitudine, lavoro a turni di 24 ore, protezione e sicurezza individuali, lettura e aggiornamento di documenti ecc.),

c) comprendere quali sono i comportamenti compatibili con responsabilità essenziali in materia di sicurezza (assunzione di farmaci, alcool, droghe e altre sostanze psicoattive, malattie, stress, fatica ecc.),

d) individuare i documenti di riferimento e di funzionamento (ad esempio libretto delle procedure, libretto delle linee, manuale di conduzione ecc.),

e) individuare le responsabilità e le funzioni delle persone coinvolte,

▼**M1**

f) comprendere l'importanza di essere precisi nell'esercizio delle proprie funzioni e nei metodi di lavoro,

g) comprendere le questioni relative alla salute e alla sicurezza sul lavoro (ad esempio il codice di comportamento sui binari e in loro prossimità, il codice di comportamento per salire e scendere dalla motrice in modo sicuro, l'ergonomia, le norme di sicurezza del personale, le attrezzature di protezione personale ecc.),

h) conoscere competenze e principi comportamentali (gestione dello stress, situazioni estreme ecc.),

i) conoscere i principi della tutela ambientale (guida sostenibile ecc.).

(2) Tecnologie ferroviarie, compresi i principi di sicurezza che sottendono le normative di esercizio

a) conoscere i principi, le normative e le disposizioni in materia di sicurezza per l'esercizio ferroviario,

b) individuare le responsabilità e le funzioni delle persone coinvolte.

(3) Principi di base dell'infrastruttura ferroviaria

a) conoscere i principi e i parametri sistematici e strutturali,

b) conoscere le caratteristiche generali dei binari, delle stazioni, degli scali di smistamento,

c) conoscere le strutture ferroviarie (ponti, gallerie, insieme dei binari ecc.),

d) conoscere le modalità operative (a binario unico, a doppio binario ecc.),

e) conoscere i sistemi di segnalamento e di controllo dei treni,

f) conoscere gli impianti di sicurezza (rilevatori di temperatura delle boccole, rivelatori di fumo nelle gallerie ecc.),

g) conoscere l'alimentazione di trazione (catenaria, terza rotaia ecc.).

(4) Principi di base della comunicazione sull'esercizio

a) conoscere l'importanza della comunicazione e i mezzi e le procedure per comunicare,

b) individuare le persone che il macchinista ha necessità di contattare e il loro ruolo e le loro responsabilità (personale del gestore dell'infrastruttura, mansioni del resto del personale del treno ecc.),

c) individuare situazioni/cause che richiedono l'avvio della comunicazione,

d) comprendere i metodi di comunicazione.

▼M1

(5) Treni, loro composizione e requisiti tecnici delle motrici, dei carri, delle carrozze e di altro materiale rotabile

a) conoscere i tipi generici di trazione (elettrica, diesel, vapore ecc.),

b) descrivere la struttura di un veicolo (carrelli, casse, cabina di guida, sistemi di protezione ecc.),

c) conoscere il contenuto e i sistemi di etichettatura,

d) conoscere la documentazione sulla composizione del treno,

e) comprendere i sistemi di frenatura e il calcolo delle prestazioni di frenatura,

f) individuare la velocità del treno,

g) individuare il carico massimo e le forze all'organo di accoppiamento,

h) conoscere il funzionamento e lo scopo del sistema di gestione del treno.

(6) Rischi legati all'esercizio ferroviario in generale

a) comprendere i principi che regolano la sicurezza della circolazione,

b) conoscere i rischi legati all'esercizio ferroviario e i differenti mezzi a disposizione per ridurli,

c) conoscere gli incidenti rilevanti per la sicurezza e comprendere il comportamento/la reazione da adottare,

d) conoscere l'esistenza delle procedure da adottare in caso di incidenti nei quali sono coinvolte persone (es.: evacuazione);

(7) Principi fondamentali di fisica

a) comprendere le forze sulle ruote,

b) individuare i fattori che influenzano le prestazioni di accelerazione e di frenatura (condizioni meteorologiche, impianto di frenatura, aderenza ridotta, sabbiatura ecc.),

c) comprendere principi dell'elettricità (circuiti, misurazione del voltaggio ecc.)

▼B

ALLEGATO V

CONOSCENZE PROFESSIONALI RELATIVE AL MATERIALE ROTABILE E REQUISITI CONCERNENTI IL CERTIFICATO

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

1. PROVE E VERIFICHE PRESCRITTE PRIMA DELLA PARTENZA

Il macchinista deve essere in grado di:

— 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 DEL MATERIALE ROTABILE

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

— la trazione,

— la frenata,

— i dispositivi relativi alla sicurezza della circolazione.

Per potere reperire e localizzare un'anomalia sul materiale rotabile, segnalarla e determinare le condizioni per la ripresa della marcia e, in taluni casi, effettuare un intervento, il macchinista deve 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 del materiale rotabile, in particolare i simboli utilizzati per il trasporto di merci pericolose,

▼B

— 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 del materiale rotabile, il loro ruolo e i dispositivi specifici del materiale trainato, in particolare il sistema che consiste nel fermare il treno sfogando il circuito frenante,

— 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 il materiale rotabile e gli impianti.

▼B

6. ANOMALIE

Il macchinista deve:

— essere in grado di essere attento agli 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 e degli elenchi dei vagoni,

— conoscere le procedure relative all'evacuazione del treno in caso di emergenza.

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

Dopo un incidente il macchinista deve essere in grado di valutare se il materiale 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 TRENO

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.

▼B

ALLEGATO VI

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 alla potenza di frenata prescritta per la linea, come specificato nei documenti del veicolo.

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

Il macchinista deve essere in grado di:

— prendere conoscenza delle informazioni che gli sono trasmesse 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 senso 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,

▼B

— le caratteristiche particolari di esercizio: segnali o pannelli speciali, condizioni di partenza.

4. NORME DI SICUREZZA

Il macchinista deve essere in grado di:

— mettere il treno in marcia esclusivamente dopo che sono state rispettate tutte le condizioni prescritte (orario, ordine o segnale di partenza, apertura dei segnali, se del caso, ecc.),

— osservare la segnaletica (lungo la linea o in cabina), interpretarla senza esitazioni o errori e agire di conseguenza,

— circolare in piena sicurezza in conformità delle modalità operative specifiche: applicare modalità speciali ove prescritto, limitazioni temporanee della velocità, circolazione in senso inverso a quello normale, autorizzazione al superamento di segnali chiusi, manovre, evoluzioni, circolazione attraverso cantieri, ecc.,

— rispettare le fermate previste dall'orario o ordinate ed effettuare, eventualmente, le operazioni legate al servizio dei viaggiatori durante tali fermate, in particolare l'apertura e la chiusura delle porte.

5. CONDUZIONE DEL TRENO

Il macchinista deve essere in grado di:

— conoscere in ogni momento la sua posizione lungo la linea percorsa,

— utilizzare il freno per rallentare e arrestare il treno, nel rispetto del materiale rotabile e degli impianti,

— conformare la marcia del convoglio all'orario e alle eventuali prescrizioni in materia di risparmio energetico, tenendo conto delle caratteristiche della motrice, del treno, della linea e dell'ambiente.

6. ANOMALIE

Il macchinista deve essere in grado di:

— essere attento, nella misura in cui la conduzione del treno lo consente, agli eventi insoliti relativi all'infrastruttura e all'ambiente: segnaletica, binario, alimentazione, passaggi a livello, dintorni del binario, altra circolazione,

— 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,

▼B

— 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.

▼M2

8. TEST LINGUISTICO

1. Il macchinista che deve comunicare con il gestore dell'infrastruttura per questioni cruciali di sicurezza deve possedere cognizioni linguistiche perlomeno in una delle lingue indicate dal gestore dell'infrastruttura interessato. Le cognizioni linguistiche devono consentirgli di comunicare in modo attivo ed efficace in situazioni di routine, critiche e d'emergenza. Il macchinista deve essere in grado di utilizzare i messaggi e la metodologia di comunicazione specificati nella STI «Esercizio e gestione del traffico».

2. Al fine di soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 1, il macchinista deve essere in grado di comprendere (ascolto e lettura) e di comunicare (oralmente e per iscritto) conformemente al livello B1 del quadro comune europeo di riferimento per le lingue (Common European Framework of Reference for Languages — CEFR) stabilito dal Consiglio d'Europa ([1]).

3. Nel caso dei tratti tra le frontiere e le stazioni situate in prossimità delle frontiere e deputate alle operazioni transfrontaliere, i macchinisti dei treni operati da un'impresa ferroviaria possono essere esentati dal gestore dell'infrastruttura dall'obbligo di ottemperare ai requisiti di cui al paragrafo 2, a condizione che sia applicata la seguente procedura:

   a) l'impresa ferroviaria richiede una deroga al gestore dell'infrastruttura per i macchinisti interessati. Al fine di garantire il trattamento equo e paritario dei richiedenti, il gestore dell'infrastruttura applica a tutte le richieste di deroga presentate la medesima procedura di valutazione, che fa parte del prospetto informativo della rete;

   b) il gestore dell'infrastruttura concede una deroga se l'impresa ferroviaria può dimostrare di aver posto in atto meccanismi sufficienti a garantire la comunicazione tra i macchinisti interessati e il personale del gestore dell'infrastruttura in situazioni di routine, critiche e d'emergenza, come previsto al paragrafo 1;

   c) le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura garantiscono che il personale interessato sia a conoscenza di tali norme e meccanismi e riceva una formazione adeguata tramite i propri sistemi di gestione della sicurezza.

([1]) *Common European Framework of Reference for Languages: Learning, Teaching, Assessment*, 2001, Cambridge University Press (per la versione inglese — ISBN 0-521-00531-0). Disponibile anche sul sito web del Cedefop: http://www.cedefop.europa.eu/.

▼B

ALLEGATO VII

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 del materiale rotabile: ogni tre anni.