

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2019/773 DELLA COMMISSIONE**del 16 maggio 2019****relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2012/757/UE****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 11,

considerando quanto segue:

- (1) L'articolo 11 della decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce gli obiettivi specifici per l'elaborazione, l'adozione e la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) del sistema ferroviario nell'Unione.
- (2) A norma dell'articolo 3, paragrafo 5, lettere b) e f), della decisione (UE) 2017/1474, le STI devono essere sottoposte a revisione per tenere conto degli sviluppi del sistema ferroviario dell'Unione e delle relative attività di ricerca e innovazione e per aggiornare i riferimenti normativi.
- (3) A norma dell'articolo 3, paragrafo 5, lettera c), della decisione (UE) 2017/1474, le STI dovrebbero essere sottoposte a revisione al fine di chiudere i rimanenti punti in sospeso. In particolare, è necessario definire la portata dei punti in sospeso per l'esercizio e distinguere tra le norme nazionali applicabili e le norme che richiedono un'armonizzazione tramite il diritto dell'Unione, al fine di consentire la migrazione verso un sistema interoperabile che definisca il livello ottimale di armonizzazione tecnica.
- (4) A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, il 22 settembre 2017 la Commissione ha chiesto all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (di seguito «Agenzia») di formulare raccomandazioni per attuare una selezione degli obiettivi specifici stabiliti nella decisione (UE) 2017/1474.
- (5) Il 25 ottobre 2018 l'Agenzia ha emanato la raccomandazione ERA-REC-125 concernente la specifica tecnica di interoperabilità (STI) relativa al sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario dell'Unione, che riguarda l'articolo 11, paragrafi da 1 a 6, della decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione.
- (6) La decisione 2012/757/UE della Commissione ⁽⁴⁾ è stata modificata in diverse occasioni. Per garantire la leggibilità e la certezza del diritto, è consigliabile abrogarla e sostituirla con il presente regolamento.
- (7) È pertanto opportuno abrogare la decisione 2012/757/UE della Commissione.
- (8) Il presente regolamento dovrebbe indicare le date di attuazione dei diversi requisiti della STI relativa al sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario dell'Unione. Le date di attuazione dovrebbero tener conto che alcuni Stati membri hanno dato comunicazione all'Agenzia e alla Commissione conformemente all'articolo 57, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2016/797, mentre altri Stati membri non l'hanno fatto.

⁽¹⁾ GUL 138 del 26.5.2016, pag. 44.

⁽²⁾ Decisione delegata (UE) 2017/1474 della Commissione, dell'8 giugno 2017, che integra la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli obiettivi specifici per l'elaborazione, l'adozione e la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità (GUL 210 del 15.8.2017, pag. 5).

⁽³⁾ Regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004 (GUL 138 del 26.5.2016, pag. 1).

⁽⁴⁾ Decisione della Commissione, del 14 novembre 2012, relativa alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che modifica la decisione 2007/756/CE (GUL 345 del 15.12.2012, pag. 1).

- b) Gli altri membri del personale del treno che nell'ambito delle proprie mansioni devono comunicare con il gestore dell'infrastruttura riguardo a questioni di sicurezza essenziali devono essere almeno in grado di trasmettere e comprendere informazioni descrittive del treno e del suo stato operativo.

Il personale di accompagnamento del treno diverso dai macchinisti deve possedere almeno il livello 2 di cui all'appendice E.

4.6.3. Valutazione iniziale e continua del personale

4.6.3.1. Elementi fondamentali

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura sono tenuti a definire il processo di valutazione del loro personale al fine di soddisfare i requisiti specificati nel regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione ⁽¹⁴⁾ o nei regolamenti (UE) n. 1158/2010 ⁽¹⁵⁾ e (UE) n. 1169/2010 ⁽¹⁶⁾ della Commissione.

4.6.3.2. Analisi e aggiornamento dei bisogni formativi

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono effettuare un'analisi dei bisogni formativi del proprio personale interessato e definire un processo per la revisione e l'aggiornamento dei rispettivi bisogni formativi individuali al fine di soddisfare i requisiti di cui al regolamento delegato (UE) 2018/762 o ai regolamenti (UE) n. 1158/2010 e (UE) n. 1169/2010.

Detta analisi deve definire l'ambito di applicazione e la complessità e tenere conto dei rischi associati alla circolazione dei treni, del materiale rotabile e di trazione. L'impresa ferroviaria deve definire il processo di acquisizione e mantenimento della conoscenza, per il personale di bordo, delle tratte percorse. Tale processo:

- deve basarsi sulle informazioni sulle tratte fornite dal gestore dell'infrastruttura, e
- deve essere conforme al processo di cui al punto 4.2.1.

Per le mansioni di «accompagnamento dei treni» e «preparazione dei treni», gli elementi da prendere in considerazione sono riportati, rispettivamente, nelle appendici F e G. Tali elementi devono essere opportunamente inseriti nella formazione del personale.

È possibile che alla luce del tipo di esercizio previsto da un'impresa ferroviaria o delle caratteristiche della rete di un gestore dell'infrastruttura, alcuni elementi indicati nelle appendici F e G non siano adatti alla situazione specifica. L'analisi dei bisogni formativi deve indicare quali sono gli elementi considerati non applicabili, e i motivi di tale valutazione.

4.6.4. Personale ausiliario

L'impresa ferroviaria deve provvedere affinché il personale ausiliario (ad esempio gli addetti al catering e alle pulizie) non facente parte del personale del treno, oltre a possedere l'istruzione di base, sia addestrato a rispondere alle istruzioni del personale del treno in possesso di una formazione completa.

4.7. Condizioni di salute e sicurezza

4.7.1. Introduzione

Il personale di cui al punto 4.2.1, che svolge mansioni di sicurezza essenziali a norma del punto 2.1, deve essere idoneo ad assicurare il rispetto generale delle norme di esercizio e di sicurezza.

Le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura devono definire e documentare il processo che mettono in atto per soddisfare i requisiti medici, psicologici e di salute relativi al proprio personale nell'ambito del loro sistema di gestione della sicurezza.

⁽¹⁴⁾ Regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione, dell'8 marzo 2018, che stabilisce metodi comuni di sicurezza relativi ai requisiti del sistema di gestione della sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i regolamenti della Commissione (UE) n. 1158/2010 e (UE) n. 1169/2010 (GU L 129 del 25.5.2018, pag. 26).

⁽¹⁵⁾ Regolamento (UE) n. 1158/2010 della Commissione, del 9 dicembre 2010, relativo a un metodo di sicurezza comune per valutare la conformità ai requisiti di ottenimento di certificati di sicurezza della rete ferroviaria (GU L 326 del 10.12.2010, pag. 11).

⁽¹⁶⁾ Regolamento (UE) n. 1169/2010 della Commissione, del 10 dicembre 2010, concernente un metodo di sicurezza comune per la valutazione della conformità ai requisiti per ottenere un'autorizzazione di sicurezza per l'infrastruttura ferroviaria (GU L 327 dell'11.12.2010, pag. 13).

Gli accertamenti sanitari precisati nel punto 4.7.2 e le eventuali conseguenti decisioni in merito all'idoneità individuale del personale devono essere affidati a un medico.

Il personale non deve svolgere mansioni di sicurezza essenziali sotto l'effetto di alcool, farmaci o sostanze psicotrope che potrebbero alterarne lo stato di vigilanza. L'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura devono pertanto disporre di adeguate procedure per controllare il rischio che il personale svolga le proprie mansioni sotto l'effetto di tali sostanze o ne faccia uso sul posto di lavoro.

Per la determinazione dei limiti relativi alle varie sostanze si applicano le norme nazionali dello Stato membro in cui viene svolto il servizio ferroviario.

4.7.2. *Accertamenti sanitari e valutazioni psicologiche*

4.7.2.1. *Prima dell'entrata in servizio*

4.7.2.1.1. *Contenuto minimo degli accertamenti sanitari*

Gli accertamenti sanitari comprendono:

- visita medica generale,
- esame delle funzioni sensoriali (vista, udito, percezione dei colori),
- analisi del sangue o delle urine per il rilevamento del diabete mellito e di altre condizioni, come prescritto in seguito all'esame clinico,
- controlli per rilevare l'eventuale abuso di droghe.

4.7.2.1.2. *Valutazione psicologica*

La valutazione psicologica è finalizzata ad aiutare l'impresa ferroviaria nella nomina e nella gestione di personale idoneo dal punto di vista cognitivo, psicomotorio, comportamentale e della personalità a svolgere i compiti previsti in modo sicuro.

Per determinare il contenuto della valutazione psicologica devono essere presi in considerazione almeno i criteri che seguono, in relazione alle esigenze di ogni funzione di sicurezza:

a) *cognitivi:*

- attenzione e concentrazione,
- memoria,
- capacità di percezione,
- ragionamento,
- comunicazione;

b) *psicomotori:*

- velocità di reazione,
- coordinazione gestuale;

c) *comportamentali e legati alla personalità:*

- autocontrollo emotivo,
- affidabilità comportamentale,
- autonomia,
- coscienziosità.

Se uno qualsiasi di questi elementi viene omesso, la rispettiva decisione deve essere motivata e documentata da uno psicologo.

I candidati devono dimostrare la propria idoneità psicologica superando un esame effettuato da uno psicologo o da un medico o svolto sotto la supervisione dello stesso, secondo la decisione dello Stato membro.

4.7.2.2. Dopo l'entrata in servizio

4.7.2.2.1. *Frequenza degli accertamenti sanitari periodici*

Deve essere effettuato almeno un accertamento sanitario sistematico:

- ogni 5 anni per il personale di età fino a 40 anni,
- ogni 3 anni per il personale di età compresa fra 41 e 62 anni,
- ogni anno per il personale di età superiore a 62 anni.

Il medico prescrive accertamenti più frequenti ove lo richieda lo stato di salute del membro del personale.

4.7.2.2.2. *Contenuto minimo della visita medica periodica*

Se, in occasione dell'accertamento effettuato prima dell'entrata in servizio, il lavoratore soddisfa i criteri prescritti, le visite specialistiche periodiche devono comprendere, come minimo:

- visita medica generale,
- controllo delle funzioni sensoriali (vista, udito, percezione dei colori),
- analisi del sangue o delle urine per il rilevamento del diabete mellito e di altre condizioni, come prescritto in seguito all'esame clinico,
- controlli per rilevare l'eventuale abuso di droghe, se il quadro clinico lo richiede.

4.7.2.2.3. *Ulteriori accertamenti sanitari e/o valutazioni psicologiche*

Oltre alle visite mediche periodiche, deve essere effettuata un'ulteriore visita medica e/o valutazione psicologica se vi sono motivi ragionevoli per dubitare dell'idoneità fisica o psicologica di un membro del personale o per sospettare il consumo di droghe o il consumo di alcolici in eccesso rispetto ai limiti consentiti. Questa disposizione si applica in particolare dopo un inconveniente o un incidente causato da un errore umano compiuto dalla persona in questione.

L'impresa ferroviaria e il gestore dell'infrastruttura devono predisporre opportuni sistemi per garantire che le visite e le valutazioni supplementari vengano eseguite in funzione delle esigenze.

4.7.3. *Requisiti medici*

4.7.3.1. *Requisiti generali*

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

- un'improvvisa perdita di conoscenza,
- una riduzione della coscienza o della concentrazione,
- un'improvvisa inabilità,
- una riduzione di equilibrio o di coordinazione,
- una limitazione significativa della mobilità.

Per la vista e l'udito devono essere rispettati i requisiti che seguono.

4.7.3.2. *Requisiti per la vista*

- Acuità visiva a distanza, con o senza lenti: 0,8 (occhio destro + occhio sinistro, misurati separatamente); minimo 0,3 per l'occhio più debole,
- lenti correttive massime: ipermetropia +5/miopia - 8. Il medico può ammettere valori al di fuori di questo intervallo in casi eccezionali e previo parere di un oculista,
- vista da vicino e intermedia: sufficiente, con o senza lenti,
- le lenti a contatto sono ammesse,
- percezione dei colori normale: utilizzo di un test riconosciuto, come l'Ishihara, integrato da un altro test riconosciuto, se necessario,

- campo visivo: normale (assenza di anomalie tali da poter incidere sulla mansione da svolgere),
- vista di entrambi gli occhi: efficace,
- visione binoculare: efficace,
- sensibilità al contrasto: buona,
- assenza di malattie progressive dell'occhio,
- gli impianti oculari, le cheratotomie e le cheratectomie sono ammesse esclusivamente a condizione che siano eseguiti controlli annuali o con frequenza stabilita dal medico.

4.7.3.3. Requisiti per l'udito

Udito sufficiente confermato da un audiogramma tonale, vale a dire:

- udito sufficiente per tenere una conversazione telefonica ed essere in grado di udire i segnali di avviso e i messaggi radio.
- L'utilizzo di apparecchi acustici è ammesso.

4.8. Ulteriori informazioni sull'infrastruttura e sui veicoli

4.8.1. Infrastruttura

I requisiti stabiliti per i dati riguardanti l'infrastruttura ferroviaria che devono essere messi a disposizione delle imprese ferroviarie tramite il RINF con riferimento al sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» sono precisati nell'appendice D.

Fino a quando il RINF non sarà completo, il gestore dell'infrastruttura deve mettere a disposizione tali informazioni attraverso altri mezzi, gratuitamente e non appena ciò sia ragionevolmente possibile, e comunque entro 15 giorni in caso di prima trasmissione, salvo qualora l'impresa ferroviaria accetti un termine più lungo.

Il gestore dell'infrastruttura deve comunicare all'impresa ferroviaria le modifiche apportate ai dati relativi all'infrastruttura tramite il RINF ogniqualvolta tali informazioni si rendano disponibili, o attraverso altri mezzi fino a quando il RINF non consentirà tale funzionalità. Il gestore dell'infrastruttura è responsabile della correttezza dei dati.

In situazioni di emergenza o per le comunicazioni in tempo reale, adeguati mezzi di comunicazione alternativi predisposti dal gestore dell'infrastruttura devono garantire la trasmissione immediata delle informazioni all'impresa ferroviaria.

4.8.2. Materiale rotabile

I seguenti dati riguardanti il materiale rotabile devono essere messi a disposizione dei gestori dell'infrastruttura:

- eventuale utilizzo di materiali di costruzione potenzialmente pericolosi in caso di incidente o di incendio (ad esempio l'amianto); il detentore è responsabile della correttezza dei dati,
- lunghezza totale del veicolo, compresi i respingenti, se presenti; l'impresa ferroviaria è responsabile della correttezza dei dati.

5. COMPONENTI DI INTEROPERABILITÀ

5.1. Definizione

L'articolo 2, punto 7, della direttiva (EU) 2016/797 definisce i «componenti di interoperabilità».

5.2. Elenco dei componenti

Per il sottosistema «Esercizio e gestione del traffico» non è definito alcun componente di interoperabilità.

6. VALUTAZIONE DELLA CONFORMITÀ E/O DELL'IDONEITÀ ALL'IMPIEGO DEI COMPONENTI E VERIFICA DEL SOTTOSISTEMA

6.1. Componenti di interoperabilità

Dato che per il momento nel presente regolamento non è precisato alcun componente di interoperabilità, non è prevista la trattazione della procedura di valutazione.