

OPINIONE**2022-4****DELL'AGENZIA DELL'UNIONE EUROPEA PER LE
FERROVIE in merito**

la proposta interpretativa di una norma nazionale italiana recante modalità di applicazione nel settore ferroviario del decreto 15 luglio 2003 n. 388 (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24 gennaio 2011 n.19)

Disclaimer:

Il presente documento contiene un parere dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ai sensi del capo 5 del regolamento (UE) 2016/796 relativo ai compiti dell'Agenzia in materia di norme nazionali. Non rappresenta il punto di vista di altre istituzioni e organi dell'UE e non pregiudica i processi decisionali previsti dalla legislazione dell'UE applicabile. Inoltre, un'interpretazione vincolante del diritto dell'UE è di esclusiva competenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.

1. Contesto generale

L'Agenzia è venuta a conoscenza del Decreto 24 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti¹⁹ gennaio 2011 n.19 ("Regolamento recante modalità di applicazione nel settore ferroviario del decreto 15 luglio 2003, n. 388, ai sensi dell'articolo 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81. (11G0057)"). Questa norma è stata valutata rispetto ai pertinenti requisiti del diritto dell'UE, risultando in un parere dell'Agenzia.

Ai sensi dell'articolo 26 del Regolamento (UE) 2016/796, il presente parere è indirizzato all'Italia con copia alla Commissione Europea. Articolo 26, paragrafi 2 e 3, del regolamento (UE) 2016/796 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n.1 (Regolamento di Agenzia) dispone quanto segue:

"2. Qualora, a seguito dell'esame di cui al comma 1, l'Agenzia ritenga che le norme nazionali consentano di soddisfare i requisiti essenziali per l'interoperabilità ferroviaria, di rispettare i CSM e le STI in vigore e di conseguire i CST e che esse non comporti una discriminazione arbitraria o una restrizione dissimulata delle operazioni di trasporto ferroviario tra Stati membri, l'Agenzia informa la Commissione e lo Stato membro interessato della sua valutazione positiva. In tal caso, la Commissione può convalidare le norme nel sistema informatico di cui all'articolo 27.

Se l'Agenzia non informa la Commissione e lo Stato membro interessato entro 2 mesi dal ricevimento delle norme nazionali o entro il termine prorogato concordato a norma del paragrafo 1, la norma resta valida.

3. Se l'esame di cui al paragrafo 1 porta a una valutazione negativa, l'Agenzia informa lo Stato membro interessato e lo invita a prendere posizione in merito a tale valutazione. Se, a seguito di tale scambio di opinioni con lo Stato membro interessato, l'Agenzia mantiene la sua valutazione negativa, entro un termine massimo di un mese l'Agenzia:

a) emette un parere rivolto allo Stato membro interessato, indicando che la norma o le norme nazionali in questione hanno o sono state oggetto di una valutazione negativa e le ragioni per cui la norma o le norme in questione dovrebbero essere modificate o abrogate; E

b) informa la Commissione della sua valutazione negativa, indicando i motivi per cui la norma o le norme nazionali in questione dovrebbero essere modificate o abrogate."

2. Sfondo

Nell'ambito delle attività della Brennero Corridor Platform (BCP) (<https://www.bcplatform.eu/corridorstudies>), una *ad hoc* è stata istituita una task force per affrontare le norme applicabili in Austria, Germania e Italia, relative alla composizione del personale viaggiante.

Analizzando la situazione nei tre Stati membri dell'UE, ci si è resi conto che solo l'Italia ha una norma in vigore che *in pratica lo farebbero* richiedono l'adozione di un secondo agente addestrato a guidare il treno in determinate condizioni.

In considerazione dell'obiettivo del BCP di pervenire ad un insieme di regole aziendali armonizzate in linea con la normativa europea, la questione è stata ulteriormente approfondita.

In linea con questo processo l'interpretazione sostenuta dalla Commissione Interpelli del Ministero del Lavoro² (Interpello n. 2/2016 Commissione per gli Interpelli del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali) in merito al 'DM 24th Gennaio 2011 n.19 impone regole operative agli operatori ferroviari che potenzialmente non sono in linea con la legislazione ferroviaria dell'UE.

¹GU L 138 del 26.5.2016, pag. 1.

²Si segnala che i rappresentanti del Ministero del Lavoro italiano facevano parte della Task Force.

L'Agenzia ha deciso di seguire l'Articolo 26 (6) del Regolamento (UE) 2016/796, sostenuta anche dalla Commissione Europea con richiesta formale del 31/05/2022.

3. Diritto dell'UE pertinente

IL La legislazione dell'UE rilevante per il presente parere è:

- Direttiva (UE) 2016/798 dell'11 maggio 2016 sulla sicurezza ferroviaria
- Regolamento di esecuzione (UE) 2019/773 della Commissione, del 16 maggio 2019, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità relativa al sottosistema Esercizio e gestione del traffico del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga la decisione 2012/757 UE;
- Regolamento delegato (UE) 2018/762 della Commissione, dell'8 marzo 2018, che stabilisce metodi comuni di sicurezza per i 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 (UE) n. 2010 e (UE) n. 1169/2010;
- Commissioneregolamento (UE) n. 1078/2012, del 16 novembre 2012, relativo a un metodo comune di sicurezza per il monitoraggio che deve essere applicato dalle imprese ferroviarie, dai gestori dell'infrastruttura dopo aver ricevuto un certificato di sicurezza o un'autorizzazione di sicurezza e dai soggetti incaricati della manutenzione;
- Regolamento delegato (UE) 2018/761 della Commissione, del 16 febbraio 2018, che stabilisce metodi comuni di sicurezza per la supervisione da parte delle autorità nazionali preposte alla sicurezza dopo il rilascio di un certificato di sicurezza unico o di un'autorizzazione di sicurezza a norma della direttiva (UE) 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga il regolamento (UE) n. 1077/2012 della Commissione;
- Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1136 della Commissione, del 13 luglio 2015, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 relativo al metodo comune di sicurezza per la valutazione e valutazione dei rischi.

Il decreto ministeriale 24thGennaio 2011 n.19 si ispira all'art. 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 (quest'ultimo disciplinante la materia della salute e sicurezza sul lavoro), con l'obiettivo di definire un regolamento recante disposizioni in materia di pronto soccorso aziendale. Lo stesso decreto prevede inoltre che le imprese o le unità produttive che svolgono attività di trasporto ferroviario, applichino la disciplina con riguardo all'attività lavorativa svolta in luoghi isolati, ossia qualsiasi attività lavorativa nel trasporto ferroviario svolta in luoghi diversi dai locali delle imprese o unità produttive, dove non sono presenti postazioni permanenti di primo soccorso.

Posto che il Decreto n. 81 del 2008 contiene disposizioni in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, esso non è in linea di principio qualificabile come norma nazionale ai sensi dell'articolo 8 della Direttiva Sicurezza Ferroviaria (RSD), Direttiva UE 2016/798. L'Agenzia non ha il potere di accettare la notifica nella banca dati unica delle norme (SRD) di alcuna normativa in materia di salute e sicurezza sul lavoro (che riguardi questioni quali la sicurezza sul lavoro, le attrezzature di lavoro, i DPI, la movimentazione manuale ecc.).

Inoltre, la legislazione nazionale che recepisce a priori e ipso facto le direttive dell'UE non è qualificabile come norma nazionale notificata ai sensi dell'articolo 8 della direttiva (UE) 2016/796; L'allegato II non identifica tali norme come un tipo di norma di sicurezza nazionale da gestire ai sensi della direttiva e pertanto non rientra nel suo campo di applicazione.

Tuttavia, ciascuna Impresa Ferroviaria (IF) deve rispettare la normativa nazionale di recepimento delle Direttive Comunitarie negli Stati Membri (SM) indipendentemente dal fatto che si tratti di norma nazionale notificata ai sensi dell'art. 8 di RSD o no. Inoltre, l'IF è responsabile di assicurarsi che, nella valutazione del rischio, si consideri la necessità di determinare, fornire e sostenere un ambiente di lavoro sicuro e conforme alla legislazione applicabile, in particolare alla Direttiva 89/391/CEE (cfr. Reg. 2018/762 allegato 1 punto 3.1.1.2).

Legislazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro I requisiti dell'UE sono definiti nella direttiva 89/391/CEE.

Considerato l'impatto sull'esercizio ferroviario, l'Agenzia ritiene che il DM 24thGennaio 2011 n.19 non impone norme operative specifiche ma piuttosto:

- richiede ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie di coordinarsi tra loro e con i servizi pubblici di emergenza;
- Impone la presenza di determinate apparecchiature sia a bordo dei treni che lungo l'infrastruttura;
- Impone la formazione obbligatoria di primo soccorso.

In virtù della discussione nell'apposita task force all'interno del BCP (Brenner Corridor Platform) l'Agenzia è venuta a conoscenza che:

Articolo 4, comma 1, del DM 24th Gennaio 2011 n.19 stabilisce i seguenti obblighi:

“I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie, coordinandosi tra loro e con i servizi pubblici di emergenza, predispongono procedure operative per attuare uno specifico piano di intervento che prevede ogni punto della rete ferroviaria le modalità più efficaci per garantire un'assistenza qualificata il più rapidamente possibile anche per il trasporto dei feriti”.

Come possibile interpretazione dei suddetti termini “ogni punto” insieme a “il più rapidamente possibile” fatta dalla “Commissione per gli Interpelli del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali”, crea una situazione per cui il personale del treno deve essere soccorso con uno standard più rigoroso rispetto ai Livelli Essenziali di Assistenza Sanitaria che il Servizio Sanitario è obbligato a garantire a tutti i cittadini.

Di conseguenza, nell'attuare tale norma nella propria organizzazione, le IF giungono alla conclusione che qualsiasi modalità adottata per garantire l'assistenza medica per ogni punto della linea, non potrà mai avvenire più rapidamente della presenza a bordo di una seconda persona in grado di guidare il treno in caso di malore che impedisca al macchinista di guidare il treno (Discussione alle riunioni della Piattaforma del Corridoio del Brennero – task force sulla seconda persona in cabina).

Pertanto, l'interpretazione sostenuta potrebbe portare alla situazione in cui, a livello operativo, è richiesto l'utilizzo di due persone nella cabina di guida del treno, entrambe in grado di guidare il treno anche in una situazione di emergenza.

4. L'opinione

L'interpretazione del DM 24th Gennaio 2011 n.19 costituisce una norma operativa che impone alle imprese ferroviarie di prendere disposizioni specifiche in merito alla composizione del personale viaggiante.

L'Agenzia ritiene che la suddetta interpretazione, che potrebbe comportare l'uso obbligatorio di due persone nella cabina di guida del treno, sia in contraddizione con la seguente normativa comunitaria:

- Regolamento (UE) 2019/773; più precisamente contro l'Appendice J, che definisce il personale di bordo come membri del personale di bordo di un treno, che sono certificati come competenti e nominati da un'impresa ferroviaria per svolgere compiti specifici e designati relativi alla sicurezza sul treno, ad esempio il autista o la guardia.
- Regolamento (UE) 2018/762; più precisamente rispetto ai punti 2.3.1, 3.1.1 e 5.1 del suo Allegato, definendo che l'IF debba assegnare ruoli e responsabilità al proprio personale che svolge mansioni safety critical sulla base di una propria specifica analisi dei rischi che tenga conto anche delle profilo dell'IF.
- Regolamento UE 2018/762; più precisamente al punto 5.5 del suo Allegato, precisando che spetta alle IF definire le proprie modalità di gestione dell'emergenza in collaborazione con tutti i soggetti coinvolti.
- Direttiva (UE) 2016/798; più precisamente contro l'articolo 4 che riserva i ruoli e le responsabilità degli attori ferroviari mentre la gestione del rischio è una responsabilità delle IF, non da decidere a livello di SM.

L'Agenzia ritiene inoltre che spetti a livello di IF definire l'organizzazione e la composizione del proprio personale di bordo in conformità con il rischio e le specificità nel proprio sistema di gestione della sicurezza (SMS).

Per i predetti motivi, ai sensi dell'art. 26, comma 3, del Regolamento 2016/796, il presente parere recante esame del DM 24th gennaio 2011 n.19 dell'Italia da parte dell'Agenzia porta ad una valutazione negativa.

A seguito di tale parere, l'Italia è invitata a dichiarare la propria posizione in merito alla valutazione dell'Agenzia.

Il presente parere viene trasmesso alla Commissione europea (DG MOVE).

Valenciennes, 13/06/2022

Firmato
Josef DOPPELBAUER
Direttore esecutivo

Allegato

Valutazione di impatto

Valutazione dell'impatto leggero

sulla proposta di interpretazione di una norma nazionale recante modalità di applicazione nel settore ferroviario del decreto 15 luglio 2003, n. 388 (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24 gennaio 2011 n.19)

Allegato al parere dell'Agenzia 2022-4



Contenuti

1. Contesto e definizione del problema	8
1.1. Problema e driver problematici	8
1.2. Evidenze del problema	8
1.3. Scenario di base	9
1.4. Presupposti principali	9
1.5. Stakeholder interessati	9
1.6. Sussidiarietà	9
2. Obiettivi	10
2.1. Obiettivi specifici	10
3. Opzioni	10
3.1. Elenco delle opzioni	10
4. Impatti delle opzioni	10
4.1. Analisi qualitativa	10
5. Confronto tra opzioni e opzione preferita	12
5.1. Confronto tra le opzioni	12
5.2. Opzione/i preferita/i	12
5.3. Valutazione del rischio	13
6. Monitoraggio e valutazione	13
6.1. Indicatori di monitoraggio	13
6.2. Valutazioni future	13
7. Fonti e metodologia	13
7.1. Fonti	13

1. Contesto e definizione del problema**1.1. Problema e driver problematici**

Nell'ambito delle attività della Piattaforma del Corridoio del Brennero (BCP)

(<https://www.bcplatform.eu/corridorstudies>), è stata istituita una task force ad hoc per affrontare le norme applicabili in Austria, Germania e Italia, che si occupano della composizione del personale viaggiante.

Analizzando la situazione nei tre Stati membri dell'UE, ci si è resi conto che solo l'Italia ha una norma in vigore, il "DM 24th gennaio 2011 n.19, che, in forza dell'interpretazione data dalla "Commissione Interpelli" del Ministero del Lavoro (Interpello n. 2/2016 Commissione per gli Interpelli del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali), richiede a determinate condizioni la presenza a bordo di una seconda persona addestrata alla guida del treno, imponendo quindi regole operative (principalmente alle imprese ferroviarie) non in linea con la legislazione ferroviaria dell'UE.

Nell'ambito dei lavori della task force, si è quindi deciso di richiedere un parere tecnico all'ERA; di questa task force facevano parte i rappresentanti del Ministero del Lavoro italiano. ERA ha ricevuto dalla Commissione una richiesta formale di parere tecnico sul decreto italiano in questione il 31/05/2022.

In linea con l'articolo 26, paragrafo 6, del regolamento 2016/796, il presente parere riguarda l'esame di una norma nazionale dell'Italia da parte dell'Agenzia che ha portato a una valutazione negativa. Secondo l'art. 8, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/796, la presente valutazione d'impatto accompagna il parere dell'Agenzia.

1.2. Evidenza del problema

Il decreto ministeriale 24th Gennaio 2011 n.19 si ispira all'art. 45, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 (quest'ultimo disciplinante la materia della salute e sicurezza sul lavoro), con l'obiettivo di

definire un regolamento recante disposizioni in materia di pronto soccorso aziendale.

Lo stesso decreto prevede inoltre che le imprese o le unità produttive che svolgono attività di trasporto ferroviario, applichino la disciplina con riguardo all'attività lavorativa svolta in luoghi isolati, ossia qualsiasi attività lavorativa nel trasporto ferroviario svolta in luoghi diversi dai locali delle imprese o unità produttive, dove non sono presenti postazioni permanenti di primo soccorso (sono comprese le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria svolte nelle aree della rete ferroviaria in esercizio).

Posto che il decreto n. 81 del 2008 contiene disposizioni in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, esso non è in linea di principio qualificabile come norma nazionale ai sensi dell'art. 8 della Direttiva Sicurezza Ferroviaria (RSD), Direttiva UE 2016/798; pertanto l'Agenzia non ha il potere di accettare la sua notifica nella banca dati delle regole uniche (SRD) di alcuna legislazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro (che riguardi questioni quali la sicurezza sul lavoro, le attrezzature di lavoro, i DPI, la movimentazione manuale ecc.).

Legislazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro I requisiti dell'UE sono definiti nella direttiva 89/391/CEE.

Considerato l'impatto sull'esercizio ferroviario, l'Agenzia ritiene che il DM 24th Gennaio 2011 n.19 non impone norme operative specifiche

Tuttavia, l'interpretazione della "Commissione per gli Interpelli del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali" dell'art. 4, comma 1, del Decreto richiede a determinate condizioni la presenza a bordo di una seconda persona addestrata alla guida del treno, imponendo quindi regole operative non in linea con la legislazione ferroviaria dell'UE per la quale le IF (e i GI per le operazioni di manutenzione che utilizzano i treni della flotta gialla) devono definire l'organizzazione e la composizione del personale del treno in conformità con il loro rischio e le loro specificità nei loro sistemi di gestione della sicurezza. Ciò comporta, inoltre, una situazione in cui il personale ferroviario deve essere coperto con uno standard più severo rispetto ai Livelli Essenziali di Assistenza Sanitaria che il Servizio Sanitario è obbligato a garantire a tutti i cittadini, anche se non è chiaro quali siano i driver problematici o le cause profonde di tali specificità (ad es. problemi di sicurezza,

1.3. Scenario di base

Lo scenario di riferimento (Opzione 0) è la situazione attuale del quadro normativo UE e nazionale in Italia, dove l'interpretazione del Decreto Ministeriale italiano 24th Gennaio 2011 n.19 impone una norma operativa che richiede di prendere disposizioni specifiche per la composizione del personale viaggiante. Se non viene intrapresa alcuna azione, il problema persisterà, incidendo negativamente sull'interoperabilità e generando costi aggiuntivi a causa della mancanza di requisiti armonizzati per le operazioni ferroviarie in tutta l'Unione.

1.4. Ipotesi principali

Le principali ipotesi relative alla stima del possibile risparmio annuo per i treni transfrontalieri in caso di risoluzione del problema sono riportate e spiegate nel Diario di bordo commissionato dalla DG MOVE al consorzio Panteia.

Su determinate linee o tratti di linea in Italia una seconda persona dovrebbe assistere il macchinista nelle sue mansioni e deve essere in grado di intervenire in caso di imprevisti, compresi problemi di salute del macchinista. Questo è inteso come un onere imposto alle IF ma il cui impatto è difficile da misurare. Con gli elementi attuali non è possibile prevedere come il secondo macchinista verrebbe (ri)assegnato ad altre attività né, per lo stesso macchinista, il numero di treni che effettua ogni anno. Per i confini italiani non è stato possibile raccogliere valori/cifre specifici nel corso del progetto. Per questo motivo, i valori medi di Romania, Bulgaria e Portogallo sono stati presi come riferimento e adeguati alla parità di potere d'acquisto del paese.

1.5. Stakeholder interessati

Imprese ferroviarie (IF)	☒	Stati membri (SM)	☒
Gestori dell'infrastruttura (IM)	☒	Paesi Terzi	☐
Produttori	☐	Autorità nazionali per la sicurezza (NSA)	☐
Custodi	☐	Commissione europea (CE)	☒
Entità che gestisce il cambiamento (EMC)	☐	Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA)	☒
Organismi Notificati (NoBo)	☐	Cittadini che vivono nelle vicinanze dei binari ferroviari	☐
Associazioni	☐	Persone a mobilità ridotta (PRM)	☐
Spedizionieri	☐	Passeggeri	☐
Venditori di biglietti	☐	Altro (prego specificare) ...	☐

Oltre alle istituzioni e alle autorità, le parti interessate interessate sono per lo più quelle attive nel mercato italiano come enti/persone locali o come entità che forniscono servizi ferroviari transfrontalieri in

Italia. I Gestori dell'infrastruttura sono impattati principalmente in relazione alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria svolte nelle aree della rete ferroviaria in esercizio (e rientranti nell'ambito di applicazione del DM 24th gennaio 2011 n.19).

1.6. Sussidiarietà

Il problema deve essere affrontato a livello dell'UE poiché, secondo lo scenario di base, la situazione attuale genera una situazione subottimale per l'interoperabilità ferroviaria. Al fine di preservare l'interoperabilità e garantire un quadro giuridico armonizzato per il settore ferroviario, ai sensi dell'art. 8, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/798 e dell'art. 26, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2016/796, qualora l'Agenzia venga a conoscenza di una norma nazionale, notificata o meno, divenuta superflua o in conflitto con i CSM o con qualsiasi altra normativa dell'Unione in ambito ferroviario o crei un ostacolo ingiustificato al mercato ferroviario unico, si applica la procedura di cui all'articolo 26 del regolamento (UE) 2016/796 (vale a dire l'esame delle norme nazionali esistenti).

2. Obiettivi

2.1. Obiettivi specifici

L'obiettivo specifico di questa iniziativa è quello di fornire all'Italia una valutazione del problema individuato sopra in relazione al DM 24th gennaio 2011 n.19 e la sua interpretazione, che sta impattando sull'interoperabilità e sull'accesso al mercato.

3. Opzioni

3.1. Elenco delle opzioni

L'opzione 0 è lo scenario di base sopra descritto, che rappresenta l'attuale situazione del quadro giuridico dell'UE e nazionale in Italia, in cui l'interpretazione del decreto ministeriale italiano 24th Gennaio 2011 n.19 impone una norma operativa che richiede di prendere disposizioni specifiche per la composizione del personale viaggiante.

L'opzione 1 è l'unica alternativa e consiste nello scenario in cui il DM 24th Gennaio 2011 n.19 viene rivisto nell'ambito della Direttiva Sicurezza Ferroviaria eliminando la possibilità di interpretazioni che abbiano un impatto sull'esercizio ferroviario in contrasto con il vigente quadro normativo europeo.

4. Impatti delle opzioni

4.1. Analisi qualitativa

Valutazione degli stakeholder

		Opzione 0 (linea di base)	
Categoria di interessato	Impatto tipo	Descrizione	Complessivamente Impatto
R.U	Positivo	N / A	Molto negativo
	Negativo	Viene mantenuto l'attuale quadro normativo e l'interpretazione del DM 19/24 gennaio 2011 n.19 emanata dalla "Commissione Interpelli" del Ministero del Lavoro impone alle IF specifiche disposizioni per l'organizzazione e la composizione del personale viaggiante, richiedendo a determinate condizioni (cioè luoghi isolati) la presenza a bordo di una seconda persona addestrata alla guida del treno. Le UR continueranno a sostenere costi aggiuntivi, in parte quantificati nel Issue Logbook commissionato dalla DG MOVE al consorzio Panteia ("Methodology for cost benefit analysis of the solutions and pilot projects and impacts estimation", 2022), che si concentra sull'impatto di questo requisito solo per i treni transfrontalieri. Lo studio Issue Logbook evidenzia/specifica che due persone su una locomotiva sono richieste solo su determinate linee o sezioni di linea e che il motivo non è correlato ai regolamenti ferroviari ma piuttosto ai regolamenti in materia di salute e sicurezza. La seconda persona dovrebbe assistere il conducente nelle sue mansioni e deve essere in grado di intervenire in caso di imprevisti, compresi problemi di salute del conducente. Complessivamente, per i circa 150000 treni che hanno attraversato i confini italiani nel 2019, il giornale di bordo stima un risparmio annuo (legato a sforzi di pianificazione e risorse umane non necessarie) di circa 125 milioni di € se il problema viene risolto. compresi i problemi di salute del conducente. Complessivamente, per i circa 150000 treni che hanno attraversato i confini italiani nel 2019, il giornale di bordo stima un risparmio annuo (legato a sforzi di pianificazione e risorse umane non necessarie) di circa 125 milioni di € se il problema viene risolto. compresi i problemi di salute del conducente. Complessivamente, per i circa 150000 treni che hanno attraversato i confini italiani nel 2019, il giornale di bordo stima un risparmio annuo (legato a sforzi di pianificazione e risorse umane non necessarie) di circa 125 milioni di € se il problema viene risolto.	
IO SONO	Positivo	N / A	Piuttosto negativo
	Negativo	Viene mantenuto l'attuale quadro normativo e l'interpretazione del DM 19/24 gennaio 2011 n.19 emanato dalla "Commissione Interpelli" del Ministero del Lavoro richiede a determinate condizioni (es. luoghi isolati) la presenza a bordo di una seconda persona addestrata alla guida del treno, con costi aggiuntivi ancora a carico dei GI,	

		principalmente nell'ambito delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria svolte nelle aree della rete ferroviaria in esercizio (e rientranti nell'ambito di applicazione del DM 19/24 gennaio 2011 n.19).	
SM	Positivo	L'attuale quadro normativo viene mantenuto e non sono necessari ulteriori sforzi per rivedere/modificare il DM 19/24 gennaio 2011 n.19 nell'ambito della Direttiva sulla sicurezza ferroviaria, eliminando la possibilità di interpretazioni che abbiano un impatto sull'esercizio ferroviario contro il vigente quadro normativo europeo	Neutro
	Negativo	Eventuali ulteriori/nuove richieste di interpretazione/chiarimenti per l'art. 4, comma 1, del DM 19/24 gennaio 2011 n.19. Sforzo aggiuntivo per garantire l'applicazione della norma nazionale in aggiunta a tutti gli altri requisiti di vigilanza esistenti relativi al diritto dell'UE.	
ERA	Positivo	N / A	Molto negativo
	Negativo	L'attuale quadro giuridico viene mantenuto, contrariamente all'obiettivo politico di ridurre le norme nazionali (dirette o indirette) e con un impatto negativo sull'interoperabilità e sull'accesso al mercato.	
CE	Positivo	N / A	Molto negativo
	Negativo	L'attuale quadro giuridico viene mantenuto, contrariamente all'obiettivo politico di ridurre le norme nazionali (dirette o indirette) e con un impatto negativo sull'interoperabilità e sull'accesso al mercato.	

opzione 1			
Categoria di interessato	Impatto tipo	Descrizione	Complessivamente Impatto
R.U	Positivo	Il DM 19/24 gennaio 2011 n.19 viene rivisto nell'ambito della Direttiva Sicurezza Ferroviaria eliminando la possibilità di interpretazioni che impattano sull'esercizio ferroviario in contrasto con il quadro normativo europeo. Le IF definiscono l'organizzazione e la composizione del personale viaggiante in base ai propri rischi e specificità nei propri SMS. Come sopra riportato, il Libretto di Emissione stima un risparmio annuo di circa 125 milioni di € solo per i treni transfrontalieri (senza contare il traffico locale/nazionale).	Molto positivo
	Negativo	N / A	
IO SONO	Positivo	Il DM 19/24 gennaio 2011 n.19 viene rivisto nell'ambito della Direttiva Sicurezza Ferroviaria eliminando la possibilità di interpretazioni che impattano sull'esercizio ferroviario in contrasto con il quadro normativo europeo. Ciò comporterà risparmi per GI, principalmente nell'ambito delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria svolte nelle aree della rete ferroviaria in esercizio (e rientranti nell'ambito di applicazione del DM 19/24 gennaio 2011 n.19) .	Piuttosto positivo
	Negativo	N / A	
SM	Positivo	Il quadro giuridico italiano diventa più chiaro e allineato con la legislazione dell'UE. Non è necessario alcuno sforzo aggiuntivo per garantire l'applicazione della norma nazionale in aggiunta a tutti gli altri requisiti di vigilanza esistenti relativi al diritto dell'UE.	Neutro
	Negativo	Sono necessari alcuni sforzi per rivedere/modificare il DM 19/24 gennaio 2011 n.19 nell'ambito della Direttiva sulla sicurezza ferroviaria, eliminando la possibilità di interpretazioni che abbiano un impatto sull'esercizio ferroviario in contrasto con il quadro normativo europeo.	
ERA	Positivo	Il DM 19/24 gennaio 2011 n.19 viene rivisto nell'ambito della Direttiva Sicurezza Ferroviaria eliminando la possibilità di interpretazioni che impattano sull'esercizio ferroviario in contrasto con la	Molto positivo

		quadro normativo europeo. Viene preservato l'obiettivo politico di ridurre le norme nazionali, con un impatto positivo sull'interoperabilità e sull'accesso al mercato.	
	Negativo	N / A	
CE	Positivo	Il DM 19/24 gennaio 2011 n.19 viene rivisto nell'ambito della Direttiva Sicurezza Ferroviaria eliminando la possibilità di interpretazioni che impattano sull'esercizio ferroviario in contrasto con il quadro normativo europeo. Viene preservato l'obiettivo politico di ridurre le norme nazionali, con un impatto positivo sull'interoperabilità e sull'accesso al mercato.	Molto positivo
	Negativo	N / A	

Valutazione del sistema ferroviario

La tabella seguente fornisce una rapida panoramica dell'impatto delle opzioni su aspetti chiave per la sicurezza ferroviaria e la valutazione dell'interoperabilità.

	Opzione 0 (linea di base)	opzione 1
Sicurezza	Molto alto	Molto alto
Interoperabilità	Molto basso	Molto alto
Accesso al mercato	Piuttosto basso	Piuttosto alto
Competitività	Molto basso	Molto alto
Efficacia	Molto basso	Molto alto

Valutazione della coerenza

Il quadro giuridico dell'UE è influenzato dalla norma nazionale in esame

	Opzione 0 (linea di base)	opzione 1
Coerenza	Molto basso	Molto alto

5. Confronto di opzioni e opzione preferita

5.1. Confronto di opzioni

Di seguito viene fornito un rapido confronto delle opzioni con impatto sulle principali parti interessate, come indicato al punto 4. sopra.

	Opzione 0 (linea di base)					opzione 1				
Impatto delle parti interessate	R.U	IM	MS	ERA	CE	R.U	IO SONO	SM	ERA	CE
Efficacia	Molto basso					Molto alto				
Coerenza	Molto basso					Molto alto				

Legenda dei colori

Molto basso/neg.	Abbastanza basso/neg.	Neutro	Piuttosto alto/pos.	Molto alto/pos.
------------------	-----------------------	--------	---------------------	-----------------

5.2. Opzione/i preferita/i

L'opzione 1 è l'opzione privilegiata e si raccomanda di rivedere/modificare il DM 19/24 gennaio 2011 n.19 nell'ambito della Direttiva sulla sicurezza ferroviaria eliminando la possibilità di interpretazioni che abbiano un impatto sull'esercizio ferroviario in contrasto con l'Unione Europea quadro normativo.

L'interpretazione dell'art. 4, comma 1, del DM 19/24 gennaio 2011 n.19 emanato dalla "Commissione Interpelli" del Ministero del Lavoro impone specifiche disposizioni per l'organizzazione e la composizione del personale viaggiante, richiedendo a determinate condizioni (es. presenza a bordo di una seconda persona addestrata alla guida del treno; questo crea un onere inutile

sulle parti interessate senza alcun beneficio evidente. L'interoperabilità per le operazioni all'interno e da/per l'Italia, l'accesso al mercato e la coerenza del quadro giuridico dell'UE in tutta l'Unione ne risentono negativamente.

5.3. Valutazione del rischio

Questa valutazione dell'impatto della luce non si basa su dati primari o secondari, ma su ricerche a tavolino e opinioni di esperti. Le variabili di rischio sono quindi a basso rischio per tutte le opzioni.

Variabili di rischio	Opzione 0	opzione 1
Ingressi IA	A basso rischio	A basso rischio
Risultati IA	A basso rischio	A basso rischio

6. Monitoraggio e valutazione

6.1. Indicatori di monitoraggio

N / A

6.2. Valutazioni future

N / A

7. Fonti e metodologia

7.1. Fonti

Ricerca a tavolino	☒	Interviste	☐
Banca dati dell'ERA	☐	Riunioni	☒
Banca dati esterna	☐	Sondaggio	☐

Le principali fonti per questa valutazione d'impatto sono state la ricerca a tavolino sulla legislazione dell'UE pertinente nei settori, il registro delle questioni (commissionato dalla DG MOVE al consorzio Panteia), gli incontri con (e la conoscenza da parte degli esperti) del personale interno dell'ERA.