

Moving Europe towards a sustainable and safe  
without frontiers.

# OPINION

2022-7

## OF THE EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

for

Italy

regarding

30 draft national rules of Italy on requirements on several  
operational aspects.

### Disclaimer:

The present document is a non-legally binding opinion of the European Union Agency for Railways. It does not represent the view of other EU institutions and bodies, and is without prejudice to the decision-making processes foreseen by the applicable EU legislation. Furthermore, a binding interpretation of EU law is the sole competence of the Court of Justice of the European Union.

## 1. General Context

In line with Article 25 (3) of Regulation (EU) 2016/796 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the European Union Agency for Railways and repealing Regulation (EC) No 881/2004<sup>1</sup> (Agency Regulation), this opinion covers the examination of 30 draft national rules of Italy by the Agency leading to a negative assessment.

Italy submitted in the Single Rules Database (SRD) [IT system defined under the Agency Regulation] a set of new draft rules all belonging to the same draft legal document named “Regolamento per la circolazione ferroviaria” in December 2021.

The Agency submitted its assessment on all notified new draft rules in February 2022, 30 new draft rules were negatively assessed.

Several bilaterals took place during April and May 2022 in order to exchange information with Italy, after those meetings Italy submitted its position on the Agency’s assessment in SRD: Italy rejected the negative assessment for all involved rules. For each rule, Italy uploaded a justification and for some an alternative text is proposed. The Agency’s analysis as described in the chapter below, took into consideration also the alternative text when present.

This opinion is addressed to Italy with a copy to the European Commission. It is uploaded on the Single Rules Database.

## 2. Legal Background

Article 25 (2) and (3) of the Agency Regulation sets out the following:

*“2. Where, after the examination referred to in paragraph 1, the Agency considers that the draft national rules enable the essential requirements for railway interoperability to be fulfilled, the CSMs and TSIs in force to be respected and the CSTs to be achieved, and that they would not result in arbitrary discrimination or a disguised restriction on rail transport operations between Member States, the Agency shall inform the Commission and the Member State concerned of its positive assessment. In that case, the Commission may validate the rules in the IT system referred to in Article 27.*

*Where the Agency within 2 months of receipt of the draft national rule or within the extended time period agreed in accordance with paragraph 1 does not inform the Commission and the Member State concerned of its assessment, the Member State may proceed with the introduction of the rule without prejudice to Article 26.*

*3. Where the examination referred to in paragraph 1 leads to a negative assessment, the Agency shall inform the Member State concerned and ask it to state its position regarding that assessment. If, following that exchange of views with the Member State concerned, the Agency maintains its negative assessment, the Agency shall within a maximum period of 1 month:*

*(a) issue an opinion addressed to the Member State concerned, stating the reasons why the national rule or rules in question should not enter into force and/or be applied; and*

*(b) inform the Commission of its negative assessment, stating the reasons why the national rule or rules in question should not enter into force and/or be applied...”*

This opinion is issued pursuant to Article 25 (3) (a) of the Regulation (EU) 2016/796.

---

<sup>1</sup> OJ L 138, 26.5.2016, p. 1.

This opinion points out the fact that the 30 draft national rules<sup>2</sup> of Italy contradict already harmonised European legislation according to the analysis and the Annex to this opinion.

The applicable EU legislation which is relevant for this opinion is:

- Directive (EU) 2016/798 of 11 May 2016 on railway safety;
- Commission Implementing Regulation (EU) 2019/773 of 16 May 2019 on the technical specification for interoperability relating to the operation and traffic management subsystem of the rail system within the European Union and repealing Decision 2012/757/EU;
- Commission delegated Regulation (EU) 2018/762 of 8 March 2018 establishing common safety methods on safety management system requirements pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulations (EU) No 1158/2010 and (EU) No 1169/2010;
- Commission Regulation (EU) No 1078/2012 of 16 November 2012 on a common safety method for monitoring to be applied by railway undertakings, infrastructure managers after receiving a safety certificate or safety authorisation and by entities in charge of maintenance;
- Commission Delegated Regulation (EU) 2018/761 of 16 February 2018 establishing common safety methods for supervision by national safety authorities after the issue of a single safety certificate or a safety authorisation pursuant to Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council and repealing Commission Regulation (EU) No 1077/2012;
- Commission Implementing Regulation (EU) 2015/1136 of 13 July 2015 amending Implementing Regulation (EU) No 402/2013 on the common safety method for risk evaluation and assessment.

---

<sup>2</sup> All rules belong to the same draft legal document named "regolamento per la circolazione ferroviaria". In the following chapter 3, links to all draft rules as presented in SRD are available.

## 3. Analysis

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
IT-SA-217-1-D	<p>ARTICOLO 3</p> <p>Modalità di adeguamento ai principi del “Regolamento per la Circolazione Ferroviaria – Edizione 202_”</p> <p>1. Ciascun Gestore dell’infrastruttura, Impresa ferroviaria o Esercente operante sul sistema ferroviario italiano deve:</p> <p>a) analizzare la propria parte di sistema e individuare tutte le eventuali situazioni non conformi al “Regolamento per la Circolazione Ferroviaria - Edizione 202_”;</p> <p>b) adottare, entro sei mesi dall’entrata in vigore del presente decreto, un programma di eliminazione, dai propri contesti operativi, di dette situazioni non conformi, privilegiando l’adozione di soluzioni tecnologiche <b>al fine di prevenire e mitigare i rischi connessi all’errore umano;</b></p> <p>c) per ciascuna situazione non conforme, individuare e, qualora non già in atto, adottare, nelle more dell’attuazione dei programmi di cui alla precedente lettera b), le misure mitigative necessarie a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria, previa idonea analisi del rischio.</p> <p>2. In accordo con quanto previsto all’articolo 16, comma 2, lettera bb), del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50), per le reti funzionalmente isolate dal sistema ferroviario interoperabile europeo, con il programma di cui al precedente comma 1, lettera b), possono essere proposte misure mitigative o compensative del rischio che tengano conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del tipo di esercizio, nonché di quanto disposto con nota ANSF protocollo n. 0013666 del 10/07/2019.</p> <p>3. I programmi di cui al precedente comma 1, lettera b), devono contenere, tra l’altro, i tempi e le modalità di attuazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dei processi di adeguamento delle proprie procedure operative;</li> <li>- degli adeguamenti tecnologici,</li> </ul>	<p>La regola, con specifico riferimento all’art 4, definisce obiettivi di sicurezza per gli operatori ferroviari imponendo la focalizzazione sulla riduzione dei rischi connessi all’errore umano. Regole nazionali che definiscono obiettivi di sicurezza (tipo 1 in base all’Annex II della direttiva Sicurezza) non sono più ammesse in quanto regolati dal CSM di riferimento. Inoltre il CSM su SMS requirements impone l’adozione di strategie di implementazione nel SGS di tecniche e strumenti per la gestione dei fattori umani ed organizzativi abbandonando la gestione del puro errore commesso dagli addetti coinvolti nei processi di sicurezza. La regola non può essere accettata.</p>	<p>MS Rejected ERA's Negative Assessment</p>	<p>NSA IT ritiene che, trattandosi di decreto di attuazione e non di specifica regola, il testo costituisca solo uno stimolo allo sviluppo tecnologico e non una imposizione e quindi non in contrasto con il quadro normativo europeo. Si ritiene pertanto che l’articolo del decreto debba essere mantenuto.</p>	<p>The rule under analysis, in both Art. 3 and Art. 4, defines safety targets for railway operators by imposing a focus on the reduction of risks related to human error through the adoption of technological solutions. National rules concerning existing national safety targets and safety methods (type 1 according to Annex II of the Safety Directive - EU Dir 2016/798) are no longer permitted as they are regulated by the relevant CSM (Common Safety Method) "common safety method for assessment of achievement of safety targets" 2009/460/EC: Commission Decision of 5 June 2009. Furthermore, the CSM on the requirements of the Safety Management System - SMS (EU Reg 2018/762 - point 4.6 of the annexes) imposes the adoption of strategies for the implementation in the SMS of techniques and tools for the management of human and organisational factors, abandoning the management of the pure error committed by the employees involved in the safety processes.</p> <p>Article 3(4) of the proposed draft rule imposes requirements on SMSs. Such a rule takes the form of a type 2 rule according to Annex II to the Safety Directive (EU Dir. 2016/798). Type 2 rules are no longer permitted as the requirements for SMS are regulated by the relevant CSM (EU Reg 2018/762).</p> <p>The general principle of preferring the adoption of technological solutions in the process of maintaining and improving the safety level is already expressed in the Railway Safety Directive Art. 4 (1)(a). For the reasons expressed above, the rule cannot be accepted.</p>	<p>La regola sottoposta ad analisi, sia nell’art3 che nell’art.4, definisce obiettivi di sicurezza per gli operatori ferroviari imponendo la focalizzazione sulla riduzione dei rischi connessi all’errore umano mediante adozione di soluzioni tecnologiche. Regole nazionali concernenti obiettivi e metodi di sicurezza (tipo 1 in base all’Annex II della direttiva Sicurezza) non sono più ammesse in quanto regolati dal CSM (Common Safety Method) di riferimento ("common safety method for assessment of achievement of safety targets" 2009/460/EC: Commission Decision of 5 June 2009). Inoltre il CSM sui requisiti del SGS (EU Reg 2018/762 - point 4.6 of the annexes) impone l’adozione di strategie di implementazione nel SGS di tecniche e strumenti per la gestione dei fattori umani ed organizzativi abbandonando la gestione del puro errore commesso dagli addetti coinvolti nei processi di sicurezza.</p> <p>L’art 3 comma 4 della regola proposta, impone requisiti per i SGS. Una simile regola si configura come regola di tipo 2 in base all’Annex II della Direttiva Sicurezza (EU Dir. 2016/798). Regole di tipo 2 non sono più ammesse in quanto i requisiti del SGS sono normati dal CSM di riferimento (EU Reg 2018/762).</p> <p>Il principio generale di preferire l’adozione di soluzioni tecnologiche nel processo di mantenimento e miglioramento del livello di sicurezza, e’ già espresso nella Direttiva Sicurezza art 4 (1) (a). Per le ragioni sopra espresse, la regola non può essere accettata.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
	<p>necessari all'eliminazione delle situazioni non conformi individuate.</p> <p>4. I programmi di cui al comma 1, lettera b), sono inclusi negli elementi essenziali dei sistemi di gestione della sicurezza di cui all'articolo 8, comma 3, lettera b) del decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50.</p> <p>5. I programmi di adeguamento già avviati per effetto di provvedimenti precedentemente adottati da questa Agenzia, tra i quali i programmi di eliminazione "di tutte le situazioni non conformi" e "dei contesti di esercizio obsoleti", presentati a questa Agenzia per effetto dell'articolo 3 del decreto dell'Agenzia n. 4/2012 del 9 agosto 2012, nonché quelli avviati per effetto delle note ANSF prot. n. 9956 del 26/09/2016 e prot. n. 13666 del 10/7/2019, continuano ad essere attuati e sono eventualmente ampliati a seguito dell'analisi di cui al comma 1, lettera a).</p> <p>ARTICOLO 4</p> <p>Ricerca e sviluppo di soluzioni innovative</p> <p>1. Ciascun operatore promuove e partecipa a iniziative di ricerca e sviluppo, finalizzate a perseguire l'obiettivo di ridurre i rischi <del>connessi all'errore umano</del> mediante l'individuazione di idonee soluzioni tecnologiche. Nelle more della standardizzazione delle soluzioni innovative sviluppate, deve comunque essere applicato quanto previsto al precedente articolo 3.</p> <p>2. Qualora le soluzioni innovative individuate abbiano impatto sull'interoperabilità ferroviaria, il fabbricante o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea dovrà seguire le procedure per l'aggiornamento delle pertinenti STI, in base alle disposizioni stabilite in ambito comunitario.</p>					

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
<a href="#">IT-SA-136-1-D</a>	4.9.3 Qualora fosse necessario procedere ad isolare dal sistema di frenatura del convoglio i dispositivi di frenatura dei veicoli che risultino inefficienti, per la prosecuzione della marcia del convoglio devono essere messe in atto tutte le misure atte a garantire il rispetto delle condizioni dei punti 3.6.3. e 3.7.6.	La regola impone una modalità di gestione del rischio. Le imprese ed i gestori, per il tramite del proprio SGS, sono chiamati a gestire i rischi legati alle proprie attività sulla base delle specifiche analisi. La regola non può essere accettata.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Si tratta di un principio operativo di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo.</p> <p>Si ritiene, pertanto, che il principio debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).</p>	<p>The rule imposes principles and modalities for the management of degraded situations related to the malfunction of the train braking system. The management of degraded situations is covered in the OPE TSI (Reg. EU 2019/773 as amended) within its Annex in point 4.2.3.6. D e g r a d e d o p e r a t i o n. In the same regulation, degradation management is also referred to in point 4.2.1.2.1. D r i v e r ' s R u l e B o o k, in point 4.2.1.2.4. R o l l i n g s t o c k and finally in point 4.2.2.7.1. where it is defined that 'The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode'.</p> <p>Considering also provision of the CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) at point 5.1.3 of the annexes, the principles and modalities for the management of degraded situations and related actions to be put in place, cannot be subject to national rules. This management is left to the management systems of operators and companies as it is strongly based on operational risk management.</p> <p>It is added that, according to the Safety Directive (EU Dir. 2016/798) Art. 4, the responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules.</p>	<p>La regola impone principi e modalità di gestione di situazioni di degrado relative al malfunzionamento del sistema frenante di veicoli. La gestione delle situazioni di degrado e' contemplata nella STI OPE (Reg. EU 2019/773 as amended) nell'allegato al punto 4.2.3.6. D e g r a d e d o p e r a t i o n. Nel medesimo regolamento inoltre la gestione delle situazioni di degrado viene richiamata anche al punto 4.2.1.2.1. D r i v e r ' s R u l e B o o k, al punto 4.2.1.2.4. R o l l i n g s t o c k ed infine al punto 4.2.2.7.1. dove si definisce che "The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode."</p> <p>Considerando inoltre quanto disposto dal CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) al punto 5.1.3 degli allegati, i principi e le modalità di gestione delle situazioni di degrado e delle relative condizioni da soddisfare per la ripresa della marcia, non possono essere soggette a regole nazionali. Tale gestione e' demandata ai sistemi di gestione di gestori ed imprese in quanto fortemente basata sulla gestione dei rischi operativi.</p> <p>Si aggiunge che, in accordo con la Direttiva Sicurezza (EU Dir. 2016/798) Art. 4, la responsabilità della gestione del rischio non e' una questione che puo' essere regolata da regole nazionali.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
<a href="#">IT-SA-135-1-D</a>	4.9.2 L'agente di condotta, qualora rilevi una insufficiente efficacia del sistema di frenatura, deve subito <del>arrestare il</del> convoglio per i necessari provvedimenti.	La regola impone una modalità di gestione del rischio. Le imprese ed i gestori, per il tramite del proprio SGS, sono chiamati a gestire i rischi legati alle proprie attività sulla base delle specifiche analisi. La regola non può essere accettata.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo: "L'agente di condotta, qualora rilevi una insufficiente efficacia del sistema di frenatura, deve subito mettere in atto i necessari provvedimenti atti a garantire la sicurezza del convoglio."</p> <p>Giustificazione: Si tratta di un principio operativo di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. Si ritiene, pertanto, che il principio debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).</p>	<p>The rule imposes principles and modalities for the management of degraded situations related to the malfunction of the train braking system. The management of degraded situations is covered in the OPE TSI (Reg. EU 2019/773 as amended) within the Annex in point 4.2.3.6. D e g r a d e d o p e r a t i o n. In the same regulation, the management of degraded situations is also referred to in point 4.2.1.2.1. D r i v e r ' s R u l e B o o k, in point 4.2.1.2.4. R o l l i n g s t o c k and finally in point 4.2.2.7.1. where it is defined that ""The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode.""</p> <p>Considering also provisions of the CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) at point 5.1.3 of the annexes, the principles and modalities for the management of degraded situations and related actions to be put in place, cannot be subject to national rules. This management is left to the management systems of Infrastructure Managers and railway undertaking as it is strongly based on operational risk management. It is added that, in accordance with the Safety Directive (EU Dir. 2016/798) Art. 4, the responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules.</p> <p>Some safety requirements related to testing the effectiveness of the automatic continuous brake are included in the AMOC (Acceptable Means of Compliance) on tests and checks before departure including braking, which in fact represents good practice in operational risk management and not a mandatory rule. Lastly, it should be noted that the rule being analysed here had been notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as envisaged by point 4.4.3 of the Annex to OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) and consequently its analysis was included in the current version of the AMOC cited above. Even the proposed alternative text cannot be accepted as a national rule.</p>	<p>La regola impone principi e modalita' di gestione di situazioni di degrado relative al malfunzionamento del sistema frenante del treno. La gestione delle situazioni di degrado e' contemplata nella STI OPE (Reg. EU 2019/773 as amended) nell'allegato al punto 4.2.3.6. D e g r a d e d o p e r a t i o n. Nel medesimo regolamento inoltre la gestione delle situazioni di degrado viene richiamata anche al punto 4.2.1.2.1. D r i v e r ' s R u l e B o o k, al punto 4.2.1.2.4. R o l l i n g s t o c k ed infine al punto 4.2.2.7.1. dove si definisce che ""The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode.""</p> <p>Considerando inoltre quanto definitodal CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) al punto 5.1.3 degli allegati, i principi e le modalita' di gestione delle situazioni di degrado e delle relative azioni da porre in essere, non possono essere soggette a regole nazionali. Tale gestione e' demandata ai sistemi di gestione di gestori ed imprese in quanto fortemente basata sulla gestione dei rischi operativi.</p> <p>Si aggiunge che, in accordo con la Direttiva Sicurezza (EU Dir. 2016/798) Art. 4, la responsabilita' della gestione del rischio operativo non e' una questione che puo' essere regolata da regole nazionali.</p> <p>Alcuni requisiti di sicurezza relativi alla prova di efficacia del freno continuo automatico, sono inseriti nel AMOC (Acceptable Means of Compliance) su tests and checks before departure including braking che infatti rappresenta una buona pratica di gestione di rischi operativi e non una norma cogente. Si fa infine presente che la regola qui sottoposta ad analisi era stata notificata dalla NSA italiana nell'ambito della definizione degli AMOC cosi' come previsto dal punto 4.4.3 dell'allegato della STI OPE (EU Reg. 2019/773as amended) e di conseguenza la sua analisi e' confluita nell'attuale versione dell'AMOC citato sopra. Anche il testo alternativo proposto non puo' essere accettato come regola nazionale.</p>
<a href="#">IT-SA-134-1-D</a>	4.9.1 L'agente di condotta, qualora avverta l'intervento del sistema di frenatura non su suo comando, compatibilmente con le necessità di cui al precedente punto 4.1.1, deve intervenire <del>per ottenere con</del> tempestività l'arresto del convoglio.	La regola impone una modalità di gestione del rischio. Le imprese ed i gestori, per il tramite del proprio SGS, sono chiamati a gestire i rischi legati alle proprie attività sulla base delle specifiche analisi. La regola non può essere accettata.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo: L'agente di condotta, qualora avverta l'intervento del sistema di frenatura non su suo comando, compatibilmente con le necessità di cui al</p>	<p>The rule imposes principles and modalities for the management of degraded situations related to the malfunction of the train braking system. The management of degraded situations is covered in the OPE TSI (Reg. EU 2019/773 as amended) within the Annex in point 4.2.3.6. D e g r a d e d o p e r a t i o n. In the same regulation, the management of degraded situations is also referred to in point 4.2.1.2.1. D r i v e r ' s R u l e B o o k, in point</p>	<p>La regola impone principi e modalita' di gestione di situazioni di degrado relative al malfunzionamento del sistema frenante del treno. La gestione delle situazioni di degrado e' contemplata nella STI OPE (Reg. EU 2019/773 as amended) nell'allegato al punto 4.2.3.6. D e g r a d e d o p e r a t i o n. Nel medesimo regolamento inoltre la gestione delle situazioni di degrado viene richiamata anche al punto 4.2.1.2.1. D r i v e r ' s R u l e</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
				<p>precedente punto 4.1.1, deve intervenire per supportare la frenatura in atto al fine di pervenire all'arresto del convoglio prima possibile.</p> <p>Giustificazione: Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. In tale prospettiva viene proposta una CR alla COR 14 della B.2 della TSI OPE. Si ritiene, pertanto, che il principio come modificato debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).</p>	<p>4.2.1.2.4. R o l l i n g s t o c k and finally in point 4.2.2.7.1. where it is defined that 'The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode'.</p> <p>Considering also provisions of the CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) at point 5.1.3 of the annexes, the principles and modalities for the management of degraded situations and related actions to be put in place, cannot be subject to national rules. This management is left to the safety management systems of Infrastructure Manager and Railway Undertaking as it is strongly based on operational risk management. It is added that, in accordance with the Safety Directive (EU Dir. 2016/798) Art. 4, the responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules.</p> <p>The proposed rule imposes obligations and responsibilities on the driver. Considering the CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) in points 2.3 and 4.6 of the annexes, defining the roles and responsibilities of personnel performing safety tasks is the responsibility of the railway undertaking. This means that the legislator shall refrain from adopting rules covering the responsibilities of the driver.</p> <p>the proposed alternative text cannot be accepted as a national rule.</p>	<p>B o o k, al punto 4.2.1.2.4. R o l l i n g s t o c k ed infine al punto 4.2.2.7.1. dove si definisce che "The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode."</p> <p>Considerando inoltre quanto definito dal CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) al punto 5.1.3 degli allegati, i principi e le modalita' di gestione delle situazioni di degrado e delle relative azioni da porre in essere, non possono essere soggette a regole nazionali. Tale gestione e' demandata ai sistemi di gestione della sicurezza di gestori ed imprese in quanto fortemente basata sulla gestione dei rischi operativi. Si aggiunge che, in accordo con la Direttiva Sicurezza (EU Dir. 2016/798) Art. 4, la responsabilita' della gestione del rischio operativo non e' una questione che puo' essere regolata da regole nazionali. La regola proposta impone obblighi e responsabilita' all'agente di condotta. Considerando il CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) ai punti 2.3 e 4.6 degli allegati, definire ruoli e responsabilita' del personale che svolge mansioni di sicurezza e' responsabilita' delle imprese ferroviarie. Questo significa che il legislatore non dovrebbe adottare regole concernenti la responsabilita' del macchinista.</p> <p>il testo alternativo proposto non puo' essere accettato come regola nazionale.</p>



Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
IT-SA-133-1-D	<p>4.8.8 Qualora, durante il servizio di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non conformi al punto 3.3.4, si deve immediatamente provvedere alla loro regolarizzazione, arrestando il treno ove necessario per evitare possibili cadute. L'utilizzo delle porte dei veicoli in condizioni degradate, incluso il degrado del relativo sistema di comando e controllo, è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure che tengano conto delle caratteristiche dei veicoli ferroviari e del servizio svolto, che permettano di garantire la sicurezza degli utenti, clienti, lavoratori interessati, terzi e del sistema ferroviario.</p>	<p>La regola impone una modalità di gestione del rischio. Le imprese ed i gestori, per il tramite del proprio SGS, sono chiamati a gestire i rischi legati alle proprie attività sulla base delle specifiche analisi. Inoltre il contenuto di tale regola risulta essere ricompreso nell'AMOC su safety of passengers pubblicato da ERA nell'ambito del punto 4.4.3 della STI OPE. La regola non può essere accettata.</p>	<p>MS Rejected ERA's Negative Assessment</p>	<p>Testo alternativo: "Qualora, durante il servizio di un treno viaggiatori, siano rilevate una o più porte non conformi al punto 3.3.4, si deve immediatamente provvedere alla loro regolarizzazione, arrestando il treno ove necessario per evitare possibili cadute. L'utilizzo di veicoli aventi porte in condizioni degradate, incluso il degrado del relativo sistema di comando e controllo, è ammesso nel rispetto delle specifiche procedure che tengano conto delle caratteristiche dei veicoli ferroviari e del servizio svolto, che permettano di garantire la sicurezza." Giustificazione: Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. Si ritiene, pertanto, che il principio debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione)</p>	<p>The rule imposes principles and modalities for the management of degraded situations of passenger train doors. Management of degradation situations is covered in the OPE TSI (Reg. EU 2019/773 as amended) within the Annex in point 4.2.3.6. Degraded operation. In the same regulation, the management of degraded situations is also referred to in point 4.2.1.2.1. Driver's Rule Book, in point 4.2.1.2.4. Rolling stock and finally in point 4.2.2.7.1. where it is defined that "The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode." Considering also provisions of the CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) at point 5.1.3 of the annexes, the principles and modalities for the management of degraded situations and related actions to be put in place, cannot be subject to national rules. This management is left to the management systems of infrastructure managers and railway undertakings as it is strongly based on operational risk management. It is added that, in accordance with the Safety Directive (EU Dir. 2016/798) Art. 4, the responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules.</p> <p>Some safety requirements relating to the management of door degradation on passenger trains are included in the AMOC on safety of passengers, which is in fact a good practice of operational risk management and not a mandatory rule. Finally, we would like to point out that the rule being analysed here had been notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as provided for in point 4.4.3 of the Annex to the OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) and consequently its analysis was included in the current version of the AMOC mentioned above. The proposed alternative text also cannot be accepted as a national rule.</p>	<p>La regola impone principi e modalità di gestione di situazioni di degrado delle porte dei treni viaggiatori. La gestione delle situazioni di degrado è contemplata nella STI OPE (Reg. EU 2019/773 as amended) nell'allegato al punto 4.2.3.6. Degraded operation. Nel medesimo regolamento inoltre la gestione delle situazioni di degrado viene richiamata anche al punto 4.2.1.2.1. Driver's Rule Book, al punto 4.2.1.2.4. Rolling stock ed infine al punto 4.2.2.7.1. dove si definisce che "The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode." Considerando inoltre quanto definito dal CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) al punto 5.1.3 degli allegati, i principi e le modalità di gestione delle situazioni di degrado e delle relative azioni da porre in essere, non possono essere soggette a regole nazionali. Tale gestione è demandata ai sistemi di gestione di gestori ed imprese in quanto fortemente basata sulla gestione dei rischi operativi. Si aggiunge che, in accordo con la Direttiva Sicurezza (EU Dir. 2016/798) Art. 4, la responsabilità della gestione del rischio operativo non è una questione che può essere regolata da regole nazionali Alcuni requisiti di sicurezza relativi alla gestione del degrado delle porte sui treni viaggiatori, sono inseriti nel AMOC su safety of passengers che infatti rappresenta una buona pratica di gestione di rischi operativi e non una norma cogente. Si fa infine presente che la regola qui sottoposta ad analisi era stata notificata dalla NSA italiana nell'ambito della definizione degli AMOC così come previsto dal punto 4.4.3 della STI OPE (EU Reg. 2019/773 as amended) e di conseguenza la sua analisi è confluita nell'attuale versione dell'AMOC citato sopra. Anche il testo alternativo proposto non può essere accettato come regola nazionale.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
IT-SA-113-1-D	4.2.5 Qualora in assenza di autorizzazione al movimento l'agente di condotta non possa mettersi in contatto con il regolatore della circolazione, la circolazione deve essere sospesa.	La regola impone una modalità di gestione del rischio. Le imprese ed i gestori, per il tramite del proprio SGS, sono chiamati a gestire i rischi legati alle proprie attività sulla base delle specifiche analisi. La regola non può essere accettata.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo.</p> <p>Si ritiene, pertanto, che il principio debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).</p>	<p>The rule imposes principles and modalities for the management of degradation situations related to the communication system (technical and operational) between railway undertakings and infrastructure manager. The management of degradation situations is covered in the OPE TSI (Reg. EU 2019/773 as amended) within the Annex under point 4.2.3.6. Degradation. In the same regulation, the management of degradation situations is also referred to in point 4.2.1.2.1. Driver's Rule Book, in point 4.2.1.2.4. Rolling stock and finally in point 4.2.2.7.1. where it is defined that "The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode..</p> <p>Considering also provisions of the CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) at point 5.1.3 of the annexes, the principles and modalities for the management of degraded situations and related actions to be put in place, cannot be subject to national rules. This management is left to the management systems of IMs and RUs as it is strongly based on operational risk management.</p> <p>It is added that, in accordance with the Safety Directive (EU Dir. 2016/798) Art. 4, the responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules.</p> <p>OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) point 4.2.3.7 defines the responsibility for an IM to define the measures to manage emergency situations and restore the line to normal operation, to publish them and to make them available to all. The framework of the emergency plan must be established by the IM in cooperation with the railway undertakings. It is then up to the railway undertaking, in the form of internal procedures, to integrate the emergency plan into its safety management system, taking into account the risks inherent in the operation and the specificities of the organisation. CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) point 5.5 has clear requirements on Emergency Management, taking into account interested parties.</p> <p>The national rule cannot be accepted.</p>	<p>La regola impone principi e modalità di gestione di situazioni di degrado relative sistema di comunicazione (tecnico ed operativo) tra imprese e gestore. La gestione delle situazioni di degrado è contemplata nella STI OPE (Reg. UE 2019/773 come modificata) nell'allegato al punto 4.2.3.6. Degradation. Nel medesimo regolamento inoltre la gestione delle situazioni di degrado viene richiamata anche al punto 4.2.1.2.1. Driver's Rule Book, al punto 4.2.1.2.4. Rolling stock ed infine al punto 4.2.2.7.1. dove si definisce che "The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode.</p> <p>Considerando inoltre quanto definito dal CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) al punto 5.1.3 degli allegati, i principi e le modalità di gestione delle situazioni di degrado e delle relative azioni da porre in essere, non possono essere soggette a regole nazionali. Tale gestione è demandata ai sistemi di gestione di gestori ed imprese in quanto fortemente basata sulla gestione dei rischi operativi.</p> <p>Si aggiunge che, in accordo con la Direttiva Sicurezza (EU Dir. 2016/798) Art. 4, la responsabilità della gestione del rischio operativo non è una questione che può essere regolata da regole nazionali</p> <p>La STI OPE (Reg. UE 2019/773 e s.m.i.) al punto 4.2.3.7 definisce la responsabilità del GI di definire le misure per gestire le situazioni di emergenza e ripristinare il normale funzionamento della linea, di pubblicarle e di renderle disponibili a tutti. Il contesto del piano di emergenza deve essere definito dal GI in collaborazione con le imprese ferroviarie. Spetta poi all'impresa ferroviaria, sotto forma di procedure interne, integrare il piano di emergenza nel proprio sistema di gestione della sicurezza, tenendo conto dei rischi inerenti all'esercizio e delle specificità dell'organizzazione. Il punto 5.5 del CSM sui requisiti degli SMS (Reg. UE 2018/762) contiene requisiti chiari sulla gestione delle emergenze, tenendo conto delle parti interessate.</p> <p>La regola nazionale non può essere accettata.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
<a href="#">IT-SA-110-1-D</a>	<p>4.1.4 Nel caso in cui sia necessario scendere dal convoglio, l'accesso all'interbinario, se non segnalato come zona sicura rispetto alla circolazione dei veicoli ferroviari, è ammesso solo se strettamente necessario e previa conferma da parte del regolatore della circolazione dell'avvenuta sospensione della circolazione sui binari attigui.</p> <p>La circolazione può essere ripresa solo dopo che il regolatore della circolazione abbia avuto evidenza che nell'interbinario non si trovi più nessuno.</p>	La regola impone una modalità di gestione del rischio. Le imprese ed i gestori, per il tramite del proprio SGS, sono chiamati a gestire i rischi legati alle proprie attività sulla base delle specifiche analisi. La regola non può essere accettata.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo: "Nel caso in cui sia necessario scendere dal convoglio, l'accesso all'interbinario è ammesso solo se strettamente necessario e, se non segnalato come zona sicura rispetto alla circolazione dei veicoli ferroviari, previa conferma da parte del regolatore della circolazione dell'assenza di circolazione sui binari interessati. La circolazione può essere ripresa solo dopo che il regolatore della circolazione abbia avuto evidenza che nell'interbinario non si trovi più nessuno."</p> <p>Giustificazione: Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. In tale prospettiva vengono introdotte alcune modifiche.</p> <p>Si ritiene, pertanto, che il principio così modificato debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione)</p>	<p>"The rule imposes principles and modalities for the management of degraded situations that could imply the need for the driver to disembark from the train. The management of degradation situations is covered in the OPE TSI (Reg. EU 2019/773 as amended) within the Annex under point 4.2.3.6. D e g r a d e d o p e r a t i o n. In the same regulation, the management of degradation situations is also referred to in point 4.2.1.2.1. D r i v e r ' s R u l e B o o k, in point 4.2.1.2.4. R o l l i n g s t o c k and finally in point 4.2.2.7.1. where it is defined that ""The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode."".</p> <p>Considering also provisions of the CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) at point 5.1.3 of the annexes, the principles and modalities for the management of degraded situations and related actions to be put in place, cannot be subject to national rules. This management is left to the management systems of IMs and RUs as it is strongly based on operational risk management.</p> <p>It is added that, in accordance with the Safety Directive (EU Dir. 2016/798) Art. 4, the responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules.</p> <p>OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) point 4.2.3.7 defines the responsibility for an IM to define the measures to manage emergency situations and restore the line to normal operation, to publish them and to make them available to all. The framework of the emergency plan must be established by the IM in cooperation with the railway undertakings. It is then up to the railway undertaking, in the form of internal procedures, to integrate the emergency plan into its safety management system, taking into account the risks inherent in the operation and the specificities of the organisation. CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) point 5.5 has clear requirements on Emergency Management, taking into account interested parties.</p> <p>The national rule cannot be accepted.</p>	<p>La regola impone principi e modalità di gestione di situazioni di degrado che potrebbero implicare la necessità del macchinista di scendere dal convoglio. La gestione delle situazioni di degrado è contemplata nella STI OPE (Reg. EU 2019/773 as amended) nell'allegato al punto 4.2.3.6. D e g r a d e d o p e r a t i o n. Nel medesimo regolamento inoltre la gestione delle situazioni di degrado viene richiamata anche al punto 4.2.1.2.1. D r i v e r ' s R u l e B o o k, al punto 4.2.1.2.4. R o l l i n g s t o c k ed infine al punto 4.2.2.7.1. dove si definisce che "The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode."</p> <p>Considerando inoltre quanto disposto dal CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) al punto 5.1.3 degli allegati, i principi e le modalità di gestione delle situazioni di degrado e delle relative azioni da porre in essere, non possono essere soggette a regole nazionali. Tale gestione è demandata ai sistemi di gestione di gestori ed imprese in quanto fortemente basata sulla gestione dei rischi operativi.</p> <p>Si aggiunge che, in accordo con la Direttiva Sicurezza (EU Dir. 2016/798) Art. 4, la responsabilità della gestione del rischio operativo non è una questione che può essere regolata da regole nazionali</p> <p>La STI OPE (Reg. UE 2019/773 e s.m.i.) al punto 4.2.3.7 definisce la responsabilità del GI di definire le misure per gestire le situazioni di emergenza e ripristinare il normale funzionamento della linea, di pubblicarle e di renderle disponibili a tutti. Il contesto del piano di emergenza deve essere definito dal GI in collaborazione con le imprese ferroviarie. Spetta poi all'impresa ferroviaria, sotto forma di procedure interne, integrare il piano di emergenza nel proprio sistema di gestione della sicurezza, tenendo conto dei rischi inerenti all'esercizio e delle specificità dell'organizzazione. Il punto 5.5 del CSM sui requisiti degli SMS (Reg. UE 2018/762) contiene requisiti chiari sulla gestione delle emergenze, tenendo conto delle parti interessate.</p> <p>La regola nazionale non può essere accettata.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
<a href="#">IT-SA-109-1-D</a>	4.1.3 Qualora per intemperie o per situazioni contingenti i segnali di terra non fossero visibili alla distanza prevista, l'agente di condotta dovrà ridurre la velocità del convoglio in modo da percepire tempestivamente l'aspetto dei segnali.	La regola definisce obblighi per il personale addetto alla condotta dei treni senza tener conto dei fattori umani ed organizzativi, spetta dunque all'impresa definire tale tipologia di regola nell'ambito delle proprie azioni finalizzate alla gestione dei rischi operativi. La regola inoltre tenta di normare la tematica della velocità massima di un treno che risulta già essere armonizzata a livello europeo per il tramite della STI OPE punto 4.2.2.6.2	MS Rejected ERA's Negative Assessment	Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. In tale prospettiva viene proposta una CR al punto 4.2.2.8 della TSI OPE. Si ritiene, pertanto, che il principio debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).	The general principle expressed in the rule under analysis has been transposed by the Commission in the draft new OPE TSI (COM non-paper version 3b as presented at July '22 RISC meeting) to be issued in the coming months. In particular in point 4.2.2.8. "Requirements for signal and lineside marker sighting" the sentence "" has been added the sentence ""the driver shall adjust where necessary the speed of travel to the conditions of visibility." The draft new OPE TSI will be discussed and voted on in the coming months and then issued accordingly. The draft national rule is therefore not accepted."	Il principio di carattere generale espresso nella regola sottoposta ad analisi e' stato recepito dalla Commissione nella bozza di nuova STI OPE (COM non-paper version 3b as presented at July '22 RISC meeting) che sara' emessa nei prossimi mesi. In particolare nel punto 4.2.2.8. "Requirements for signal and lineside marker sighting" e' stata aggiunta la frase " the driver shall adjust where necessary the speed of travel to the conditions of visibility." La bozza di nuova STI OPE sara' discussa e votata nei prossimi mesi e poi emessa di conseguenza. La bozza di regola nazionale non viene quindi accettata.
<a href="#">IT-SA-103-1-D</a>	3.7.34 <b>Durante il percorso</b> l'agente di condotta deve conoscere in ogni momento la posizione del treno e la linea da percorrere e rispettare la velocità massima ammessa per il suo treno in ogni punto della linea da percorrere, le indicazioni del sistema di segnalamento e le eventuali prescrizioni ricevute.	Qualora la regola non imponga obblighi ma solo un requisito relativo alle competenze dell'agente di condotta, la stessa regola dovrebbe essere notificata come regola di formazione e non come regola operativa. Nell'attuale notifica, la regola non può essere accettata.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	Testo alternativo: "Ogni treno deve rispettare in ogni punto della linea che sta percorrendo la velocità massima per esso ammessa tenendo conto delle indicazioni del sistema di segnalamento e delle eventuali prescrizioni ricevute. A tal fine deve essere nota all'agente di condotta, in ogni momento, la posizione del treno."  Giustificazione: Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. In tale prospettiva vengono introdotte alcune modifiche. Si ritiene, pertanto, che il principio così modificato debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).	The national rule submitted for analysis cannot be accepted as such. The Italian NSA submitted an alternative text in SRD (Single Rule Database) during the analysis of the Agency's first assessment. The Italian NSA also submitted a change request (Change Request no. 576 line no. 1) to the current OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) in order to include the alternative text in future revisions of the TSI. The Agency's view is that the new alternative text can be accepted as a national rule pending the decision of the dedicated working party on the proposed change request.	La regola nazionale sottoposta ad analisi non puo' essere accettata in quanto tale. La NSA Italiana ha sottoposto un testo alternativo in SRD (Single Rule Database) in sede di analisi della prima valutazione dell'Agenzia. La NSA Italiana ha inoltre sottoposto una richiesta di modifica (Change Request n. 576 line n.1) all'attuale STI OPE (EU Reg. 2019/773 as amended) al fine di includere il testo alternativo nelle revisioni future della STI. L'Opinione dell'Agenzia e' che il nuovo testo alternativo possa essere accettato come regola nazionale in attesa che il working party dedicato si esprima sulla richiesta di modifica proposta.

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
<a href="#">IT-SA-101-1-D</a>	3.7.31 L'agente di condotta prima della partenza del treno deve <del>acquisire</del> evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, oltre a quanto previsto al punto 3.7.7, le prescrizioni di movimento e tecniche previste; <del>egli deve inoltre provvedere al controllo delle autorizzazioni relative al personale che ha richiesto l'accesso alla cabina di guida.</del>	La regola impone obblighi per il personale addetto alla condotta dei treni senza tener conto dei fattori umani ed organizzativi. La regola non può essere accettata.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo: "L'agente di condotta prima della partenza del treno deve avere evidenza che siano state consegnate, a lui e agli agenti di condotta di eventuali altre unità di trazione non comandate dalla cabina di guida utilizzata per la condotta del treno, oltre a quanto previsto al punto 3.7.7, le prescrizioni di movimento e tecniche previste."</p> <p>Giustificazione: Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. In tale prospettiva vengono introdotte alcune modifiche. Si ritiene, pertanto, che il principio così modificato debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).</p>	<p>The rule under analysis imposes obligations and responsibilities on the train driver by also defining operational procedures for the management of train movements, assuming that these are managed by means of dedicated technical and movement prescriptions. The CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) in point 5 of the annexes defines that the operational procedures for train movement management are the responsibility of RUs and IMs operating on the basis of their own risk analysis and assessment.</p> <p>The Safety Directive (EU Dir. 2016/798) defines in Art. 4 that the responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules. The CSM on SMS requirements (EU Reg 2018/762) in point 2.3 states that RUs and IMs are responsible for assigning roles and responsibilities to their staff also based on the results of their own risk analysis and assessment.</p> <p>The proposed alternative text cannot be accepted as a national rule.</p>	<p>La regola sottoposta ad analisi impone obblighi e responsabilità al macchinista del treno definendo anche modalità operative per la gestione della circolazione, presupponendo che questa venga gestita mediante prescrizioni tecniche e di movimento dedicate.</p> <p>Il CSM su SMS requirements (EU Reg. 2018/762) al punto 5 degli allegati definisce che le procedure operative per la gestione della circolazione dei treni sono di pertinenza di imprese e gestori che operano sulla base della propria analisi e valutazione del rischio. La Direttiva Sicurezza (EU Dir. 2016/798) all'Art. 4, definisce che la responsabilità della gestione del rischio operativo non è una questione che può essere regolata da regole nazionali.</p> <p>Il CSM su gli SMS requirements (EU Reg 2018/762) al punto 2.3 stabilisce che le imprese e i gestori sono responsabili dell'assegnazione di ruoli e responsabilità al proprio personale anche sulla base dei risultati della propria analisi e valutazione del rischio.</p> <p>Il testo alternativo proposto non può essere accettato come regola nazionale.</p>
<a href="#">IT-SA-88-1-D</a>	3.6.5 Durante il movimento successivo all'effettuazione dei controlli e delle prove al sistema frenante di cui al punto 3.6.2, l'agente di condotta, alla prima occasione favorevole, prima di raggiungere la velocità massima e comunque prima di dover utilizzare il freno per la riduzione della velocità, deve verificare l'efficacia del sistema di frenatura.	La regola impone obblighi per il personale addetto alla condotta dei treni senza tener conto dei fattori umani ed organizzativi. Inoltre il contenuto di tale regola risulta essere ricompreso nell'AMOC su tests and checks before departure including braking pubblicato da ERA nell'ambito del punto 4.4.3 della STI OPE. La regola non può essere accettata.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo: "Dopo l'effettuazione dei controlli e delle prove al sistema frenante di cui al punto 3.6.2, prima che sia necessario utilizzare il freno per la riduzione della velocità, deve essere verificata l'efficacia del sistema di frenatura."</p> <p>Giustificazione: I requisiti indicati sono necessari al punto che sono stati inseriti nell'AMOC Checks and</p>	<p>"The rule imposes management principles and procedures relating to the use of the train's braking system. The proposed rule imposes obligations and responsibilities on the driver.</p> <p>The CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) in points 2.3 and 4.6 of the annexes states that defining the roles and responsibilities of personnel performing safety tasks is the responsibility of the RUs. This means that the legislator shall refrain from adopting rules covering the responsibilities of the driver.</p> <p>Certain safety requirements relating to the effectiveness test of the automatic continuous brake, as well as the general rules of execution, are included in the AMOC on tests and checks before departure including braking, which in fact represents a good practice of operational</p>	<p>La regola impone principi e modalità di gestione relative all'utilizzo del sistema frenante del treno. La regola proposta impone obblighi e responsabilità all'agente di condotta.</p> <p>Il CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) ai punti 2.3 e 4.6 degli allegati, stabilisce che definire ruoli e responsabilità del personale che svolge mansioni di sicurezza e responsabilità delle imprese. Questo significa che il legislatore non dovrebbe emettere regole concernenti la responsabilità del macchinista. Alcuni requisiti di sicurezza relativi alla prova di efficacia del freno continuo automatico, così come le regole generali di esecuzione, sono inseriti nel AMOC su tests and checks before departure including braking che infatti rappresenta una buona pratica di gestione di rischi operativi e non una norma cogente. Si</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
				<p>Tests, ma non si trovano nella TSI OPE. I dettagli dell'AMOC devono trovare riscontro in un principio della TSI OPE. Si ritiene che il principio debba essere mantenuto nell'RCF, come modificato per non dettare aspetti organizzativi, in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).</p>	<p>risk management and not a mandatory rule. Lastly, it should be noted that the rule being analysed here was notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as provided for by point 4.4.3 of the Annex to the OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) and consequently its analysis was included in the current version of the AMOC mentioned above. the proposed alternative text cannot be accepted as a national rule."</p>	<p>fa infine presente che la regola qui sottoposta ad analisi era stata notificata dalla NSA italiana nell'ambito della definizione degli AMOC così come previsto dal punto 4.4.3 dell'allegato alla STI OPE (EU Reg. 2019/773 as amended) e di conseguenza la sua analisi è confluita nell'attuale versione dell'AMOC citato sopra. il testo alternativo proposto non può essere accettato come regola nazionale.</p>
IT-SA-77-1-D	<p>3.3.6 Deve essere data la possibilità a tutti i passeggeri a bordo di comunicare con il personale del treno al fine di rappresentare situazioni contingenti che ne richiedono l'intervento. Qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste previa adozione delle misure finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione.</p>	<p>La regola impone una modalità di gestione del rischio. Le imprese ed i gestori, per il tramite del proprio SGS, sono chiamati a gestire i rischi legati alle proprie attività sulla base delle specifiche analisi. Inoltre tale regola impone obblighi al personale di condotta mentre nessun riferimento alla gestione dei fattori umani ed organizzativi viene menzionata. La regola non può essere accettata.</p>	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo: "Deve essere data la possibilità alle persone a bordo dei veicoli di comunicare tempestivamente con il personale addetto alla gestione delle emergenze, al fine di rappresentare eventuali situazioni contingenti che ne richiedano l'intervento. Qualora in tale processo sia coinvolto l'agente di condotta quest'ultimo dovrà rispondere ad eventuali richieste previa adozione delle misure finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione."</p> <p>Giustificazione: Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto nella TSI OPE, il cui dettaglio è già contenuto nella TSI LOC&amp;PAS. In tale prospettiva vengono introdotte alcune modifiche al testo RCF.</p>	<p>"The rule under analysis imposes operational modalities for handling degraded or emergency situations where a passenger needs to contact the crew. The handling of degradation situations is covered in the OPE TSI (Reg. EU 2019/773 as amended) within the Annex under point 4.2.3.6. D e g r a d e d o p e r a t i o n. In the same regulation, the management of degradation situations is also referred to in point 4.2.1.2.1. D r i v e r ' s R u l e B o o k, in point 4.2.1.2.4. R o l l i n g s t o c k and finally in point 4.2.2.7.1. where it is defined that "The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode."". Considering also provisions of the CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) at point 5.1.3 of the annexes, the principles and modalities for the management of degraded situations and related actions to be put in place, cannot be subject to national rules. This management is left to the safety management systems of IMs and RUs as it is strongly based on operational risk management. The CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) in point 5 of the annexes stipulates that operational procedures are defined by the RU based on the results of its own risk analysis and assessment. It is added that, in accordance with the Safety Directive (EU Dir. 2016/798) Art. 4, the responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules. The principles defined by the rule under analysis are</p>	<p>La regola sottoposta ad analisi impone modalità operative di gestione di situazioni di degrado o di emergenza dove un passeggero ha la necessità di contattare il personale di bordo. La gestione delle situazioni di degrado è contemplata nella STI OPE (Reg. EU 2019/773 as amended) nell'allegato al punto 4.2.3.6. D e g r a d e d o p e r a t i o n. Nel medesimo regolamento inoltre la gestione delle situazioni di degrado viene richiamata anche al punto 4.2.1.2.1. D r i v e r ' s R u l e B o o k, al punto 4.2.1.2.4. R o l l i n g s t o c k ed infine al punto 4.2.2.7.1. dove si definisce che "The infrastructure manager and the railway undertaking shall define and keep up to date conditions and procedures for train running temporarily in degraded mode." Considerando inoltre quanto definito dal CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) al punto 5.1.3 degli allegati, i principi e le modalità di gestione delle situazioni di degrado e delle relative azioni da porre in essere, non possono essere soggette a regole nazionali. Tale gestione è demandata ai sistemi di gestione di gestori ed imprese in quanto fortemente basata sulla gestione dei rischi operativi. Il CSM su SMS requirements (EU Reg. 2018/762) al punto 5 degli allegati, stabilisce che le procedure operative siano definite dall'Impresa sulla base dei risultati della propria analisi e valutazione del rischio. Si aggiunge che, in accordo con la Direttiva Sicurezza (EU Dir. 2016/798) Art. 4, la responsabilità della gestione del rischio operativo non è una questione che può essere regolata da regole nazionali I principi definiti dalla regola sottoposta ad analisi,</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
				<p>Si ritiene, pertanto, che il principio così modificato debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).</p>	<p>included in the AMOC on safety of passengers, which in fact represents a good practice of operational risk management and not a mandatory rule. Lastly, we would like to point out that the rule submitted for analysis here was notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as envisaged by point 4.4.3 of the Annex to OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) and consequently its analysis was included in the current version of the AMOC cited above. The proposed alternative text also cannot be accepted as a national rule."</p>	<p>sono inseriti nel AMOC su safety of passengers che infatti rappresenta una buona pratica di gestione di rischi operativi e non una norma cogente. Si fa infine presente che la regola qui sottoposta ad analisi era stata notificata dalla NSA italiana nell'ambito della definizione degli AMOC così come previsto dal punto 4.4.3 dell'allegato STI OPE (EU Reg. 2019/773) e di conseguenza la sua analisi e' confluita nell'attuale versione dell'AMOC citato sopra. Anche il testo alternativo proposto non puo' essere accettato come regola nazionale.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
IT-SA-76-1-D	<p>3.3.5 Al fine di soddisfare il requisito di cui al precedente punto 3.3.4, relativamente alle porte di salita e discesa dei viaggiatori dal convoglio, è necessario:</p> <p>a) consentire l'apertura delle porte solo a treno fermo e solo dal lato in cui è previsto effettuare servizio viaggiatori;</p> <p>b) sul lato dal quale è stato effettuato il servizio viaggiatori, chiudere e bloccare le porte e avere evidenza, prima della partenza, che non vi siano persone in condizioni di pericolo in seguito allo svolgimento del servizio viaggiatori stesso;</p> <p>c) sul lato opposto a quello dal quale è stato svolto il servizio viaggiatori, effettuare la medesima verifica di cui alla precedente lettera b), qualora non si abbia evidenza che le porte da tale lato siano rimaste chiuse durante lo svolgimento del servizio viaggiatori;</p> <p>d) rimuovere gli eventuali ostacoli frapposti in fase di chiusura delle porte;</p> <p>e) mettere in movimento il convoglio solo quando sono rispettate le condizioni di cui al punto 3.3.4;</p> <p>f) fermare il convoglio ogni qualvolta non siano rispettate le condizioni di cui al punto 3.3.4 per l'adozione delle necessarie misure.</p>	<p>La regola impone una modalità di gestione del rischio. Le imprese ed i gestori, per il tramite del proprio SGS, sono chiamati a gestire i rischi legati alle proprie attività sulla base delle specifiche analisi. La regola non può essere accettata.</p>	<p>MS Rejected ERA's Negative Assessment</p>	<p>Testo alternativo: "Al fine di soddisfare il requisito di cui al precedente punto 3.3.4, relativamente alle porte di salita e discesa dei viaggiatori dal convoglio, è necessario:</p> <p>a) consentire l'apertura delle porte solo a treno fermo e solo dal lato in cui è previsto effettuare servizio viaggiatori;</p> <p>b) sul lato dal quale è stato effettuato il servizio viaggiatori, chiudere e bloccare le porte e avere evidenza, prima della partenza, che non vi siano persone in condizioni di pericolo in seguito allo svolgimento del servizio viaggiatori stesso;</p> <p>c) sul lato opposto a quello dal quale è stato svolto il servizio viaggiatori, effettuare la medesima verifica di cui alla precedente lettera b), qualora non si abbia evidenza che le porte da tale lato siano rimaste chiuse durante lo svolgimento del servizio viaggiatori;</p> <p>d) rimuovere gli eventuali ostacoli frapposti in fase di chiusura delle porte. Mettere in movimento il convoglio solo quando sono rispettate le condizioni di cui al punto 3.3.4</p> <p>Fermare il convoglio ogni qualvolta non siano rispettate le condizioni di cui al punto 3.3.4 per l'adozione delle necessarie misure."</p>	<p>The CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) in point 5 of the annexes stipulates that operational procedures are defined by the RU based on the results of its own risk analysis and assessment. In accordance with the Safety Directive (EU Dir. 2016/798) Art. 4, responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules.</p> <p>The principles defined by the rule under analysis are included in the AMOC on safety of passengers, which in fact represents good practice in operational risk management and not a mandatory rule. Lastly, we would like to point out that the rule submitted for analysis here was notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as envisaged by point 4.4.3 of the Annex to OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) and consequently its analysis was included in the current version of the AMOC cited above. The proposed alternative text also cannot be accepted as a national rule.</p>	<p>Il CSM su SMS requirements (EU Reg. 2018/762) al punto 5 degli allegati, stabilisce che le procedure operative siano definite dall'Impresa sulla base dei risultati della propria analisi e valutazione del rischio. In accordo con la Direttiva Sicurezza (EU Dir. 2016/798) Art. 4, la responsabilità della gestione del rischio operativo non è una questione che può essere regolata da regole nazionali.</p> <p>I principi definiti dalla regola sottoposta ad analisi, sono inseriti nel AMOC su safety of passengers che infatti rappresenta una buona pratica di gestione di rischi operativi e non una norma cogente. Si fa infine presente che la regola qui sottoposta ad analisi era stata notificata dalla NSA italiana nell'ambito della definizione degli AMOC così come previsto dal punto 4.4.3 dell'allegato alla STI OPE (EU Reg. 2019/773 as amended) e di conseguenza la sua analisi è confluita nell'attuale versione dell'AMOC citato sopra. Anche il testo alternativo proposto non può essere accettato come regola nazionale.</p>



Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
				<p>Giustificazione: La regola non impone alcuna modalità di gestione del rischio, ma richiama gli operatori, anche sulla base dei ritorni di esperienza, a prendere in considerazione non solo il lato del treno dal quale viene svolto il servizio, ma entrambi, in quanto esiste il rischio che si possa aprire indebitamente una porta anche dal lato dal quale non è effettuato il servizio. Il rischio in questo caso è ancora più elevato venendo a mancare la banchina e potenzialmente per la presenza di altri treni in circolazione sui binari attigui.</p> <p>La salita e discesa dai veicoli o l'accesso a zone a bordo potrebbe essere rischioso per i passeggeri, compromettendo la sicurezza degli stessi e lo svolgimento del servizio. Pertanto, l'apertura e la chiusura delle porte da parte dei passeggeri deve avvenire a treno fermo e in sicurezza, nelle località appositamente predisposte e deve essere inibito l'accesso alle zone pericolose.</p> <p>NSA IT, pertanto, ritiene opportuno lasciare temporaneamente il principio riportato nella norma nazionale, fin quando non sarà valutato il suo inserimento nella STI OPE.</p>		

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
<a href="#">IT-SA-75-1-D</a>	3.3.4 Le porte dei convogli adibiti al servizio viaggiatori che, ai fini della sicurezza dell'esercizio, non devono essere utilizzate dai passeggeri, incluse quelle che delimitano le zone accessibili ai viaggiatori stessi, devono essere chiuse e ne deve essere impedita l'indebita apertura.	La regola impone una modalità di gestione del rischio. Le imprese ed i gestori, per il tramite del proprio SGS, sono chiamati a gestire i rischi legati alle proprie attività sulla base delle specifiche analisi. La regola non può essere accettata.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>I requisiti indicati sono di tipo funzionale e non tecnico e sono necessari al punto che sono stati inseriti nell'AMOC [Safety Requirements (di dettaglio rispetto al punto 4.2.2.4)], ma non si trovano nella TSI OPE.</p> <p>L'AMOC però dovrebbe contenere solo metodi accettabili per assicurare la conformità a requisiti specifici obbligatori che dovrebbero essere contenuti nella TSI. Si ritiene che i Safety Requirements contenuti nell'AMOC dovrebbero essere spostati nella TSI e integrati con il requisito dell'RCF.</p> <p>Si ritiene, pertanto, che il principio debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).</p>	<p>The CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) in point 5 of the annexes stipulates that operational procedures are defined by the company based on the results of its own risk analysis and assessment. In accordance with the Safety Directive (EU Dir. 2016/798) Art. 4, responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules.</p> <p>The principles defined by the rule under analysis are included in the AMOC on safety of passengers, which in fact represents good practice in operational risk management and not a mandatory rule. Lastly, we would like to point out that the rule submitted for analysis here was notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as envisaged by point 4.4.3 of the Annex to OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) and consequently its analysis was included in the current version of the AMOC cited above. The proposed alternative text also cannot be accepted as a national rule.</p>	<p>Il CSM su SMS requirements (EU Reg. 2018/762) al punto 5 degli allegati, stabilisce che le procedure operative siano definite dall'Impresa sulla base dei risultati della propria analisi e valutazione del rischio. In accordo con la Direttiva Sicurezza (EU Dir. 2016/798) Art. 4, la responsabilità della gestione del rischio operativo non è una questione che può essere regolata da regole nazionali.</p> <p>I principi definiti dalla regola sottoposta ad analisi, sono inseriti nel AMOC su safety of passengers che infatti rappresenta una buona pratica di gestione di rischi operativi e non una norma cogente. Si fa infine presente che la regola qui sottoposta ad analisi era stata notificata dalla NSA italiana nell'ambito della definizione degli AMOC così come previsto dal punto 4.4.3 dell'allegato alla STI OPE (EU Reg. 2019/773 as amended) e di conseguenza la sua analisi è confluita nell'attuale versione dell'AMOC citato sopra. Anche il testo alternativo proposto non può essere accettato come regola nazionale.</p>
<a href="#">IT-SA-74-1-D</a>	3.3.3 Sui veicoli utilizzati per il trasporto passeggeri, gli spazi necessari per l'espletamento delle attività di sicurezza devono essere tenuti liberi da ostacoli, persone e bagagli e a tal fine chiaramente individuabili.	La regola impone una modalità di gestione del rischio. Le imprese ed i gestori, per il tramite del proprio SGS, sono chiamati a gestire i rischi legati alle proprie attività sulla base delle specifiche analisi. La regola non può essere accettata.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo: "A bordo dei veicoli deve essere assicurato che la presenza di ostacoli, persone e bagagli non comprometta l'espletamento delle attività di sicurezza."</p> <p>Giustificazione: Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. In tale prospettiva vengono introdotte alcune modifiche.</p> <p>Si ritiene, pertanto, che il principio così modificato debba essere mantenuto</p>	<p>The CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) in point 5 of the annexes stipulates that operational procedures are defined by the RU based on the results of its own risk analysis and assessment. In accordance with the Safety Directive (EU Dir. 2016/798) Art. 4, responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules.</p> <p>The principles defined by the rule under analysis are included in the AMOC on safety of passengers, which in fact represents good practice in operational risk management and not a mandatory rule. Lastly, we would like to point out that the rule submitted for analysis here was notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as envisaged by point 4.4.3 of the Annex to OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) and consequently its analysis was included in the current version of the AMOC</p>	<p>Il CSM su SMS requirements (EU Reg. 2018/762) al punto 5 degli allegati, stabilisce che le procedure operative siano definite dall'Impresa sulla base dei risultati della propria analisi e valutazione del rischio. In accordo con la Direttiva Sicurezza (EU Dir. 2016/798) Art. 4, la responsabilità della gestione del rischio operativo non è una questione che può essere regolata da regole nazionali. I principi definiti dalla regola sottoposta ad analisi, sono inseriti nel AMOC su safety of passengers che infatti rappresenta una buona pratica di gestione di rischi operativi e non una norma cogente. Si fa infine presente che la regola qui sottoposta ad analisi era stata notificata dalla NSA italiana nell'ambito della definizione degli AMOC così come previsto dal punto 4.4.3 dell'allegato alla STI OPE (EU Reg. 2019/773 as amended) e di conseguenza la sua analisi è confluita nell'attuale versione dell'AMOC citato sopra. Anche il testo alternativo proposto non può essere accettato come regola nazionale.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
				nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).	cited above. The proposed alternative text also cannot be accepted as a national rule.	
IT-SA-73-1-D	<p>2.1.1 Sull'infrastruttura e sui convogli devono essere svolte tutte le funzioni atte a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria e la sicurezza di utenti, clienti, lavoratori interessati e terzi, tenendo conto delle caratteristiche dell'infrastruttura e dei convogli, dell'interazione tra essi, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio <del>tramite addetti aventi competenze certificate.</del></p> <p>In particolare, sui treni passeggeri, devono essere garantiti la sicurezza nelle fasi di salita e discesa dai convogli, a bordo degli stessi e nelle situazioni di emergenza o di degrado e il soccorso eventualmente necessario alle persone presenti a bordo, <del>tramite addetti all'accompagnamento dei treni, che, inoltre, coadiuvano, ove necessario, l'agente di condotta.</del></p>	<p>"La regola definisce, anche se inderettamente, la composizione dell'equipaggio di un treno passeggeri. L'equipaggio di un treno, "train crew", è definito all'appendice J della STI OPE come "Members of the on-board staff of a train, who are certified as competent and appointed by a railway undertaking to carry out specific, designated safety related tasks on the train, for example the driver or the guard.". La composizione dell'equipaggio è quindi prerogativa dell'impresa per il tramite del proprio SGS che è lo strumento designato per la gestione dei rischi. Inoltre, nella STI OPE si fa riferimento alla sicurezza dei viaggiatori al punto 4.2.2.4.2 dove ancora una volta si rimanda al SGS delle imprese. La regola non può essere accettata."</p>	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo: "Sull'infrastruttura e sui convogli devono essere svolte tutte le funzioni atte a garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria, tenendo conto delle caratteristiche dell'infrastruttura e dei convogli, dell'interazione tra essi, del servizio svolto e delle altre condizioni di esercizio.</p> <p>In particolare, sui treni passeggeri, devono essere garantiti la sicurezza nelle fasi di salita e discesa dai convogli, a bordo degli stessi e nelle situazioni di emergenza o di degrado e il soccorso eventualmente necessario alle persone presenti a bordo."</p> <p>Giustificazione: Al fine di superare l'assessment negativo di ERA, NSA IT propone di eliminare gli espliciti riferimenti all'equipaggio del personale di bordo.</p>	<p>The rule submitted for analysis, in its alternative text proposed by the Italian NSA, establishes general principles for the assignment of roles and responsibilities to staff performing safety tasks. The rule also, again in its alternative text, establishes general principles for the safety of passengers on board passenger trains.</p> <p>The Safety Directive (EU Dir 2016/798) in Art. 4 defines roles and responsibilities for actors involved in the safe operation of railways.</p> <p>The CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) defines in point 3 and point 5 of its annexes the principles and processes that RUs and IMs must implement in order to guarantee the safety of railway operations. The same CSM in point 2 also sets out principles and processes that RUs and IMs must implement in order to assign roles and responsibilities to staff carrying out safety tasks, as well as the principles and processes to be implemented in order to involve all stakeholders in the process of defining their operating procedures.</p> <p>The OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) in point 4.2.2.4.2 sets out the general principle on safety of passenger. The same TSI in appendix J introduces the definition of train crew, leaving the responsibility for its composition to the companies on the basis of their own risk analysis and assessment.</p> <p>The AMOC on Safety of Passengers, developed on the basis of point 4.4.3 of the Annex to OPE TSI (EU Reg 2019/773 as amended), is a good practice for the management of risks arising from the operation of a passenger trains.</p>	<p>La regola sottoposta ad analisi, nel suo testo alternativo proposto dalla NSA Italiana, stabilisce principi generali per l'attribuzione di ruoli e responsabilità al personale che svolge mansioni di sicurezza. La regola inoltre, sempre nel suo testo alternativo, stabilisce principi generali per la sicurezza dei passeggeri a bordo dei treni viaggiatori.</p> <p>La direttiva Sicurezza (EU Dir 2016/798) all'art. 4 definisce ruoli e responsabilità per gli attori coinvolti nella sicurezza dell'esercizio ferroviario.</p> <p>Il CSM su SMS requirements (EU Reg. 2018/762) definisce al punto 3 ed al punto 5 dei suoi allegati i principi ed i processi che imprese e gestori devono implementare al fine di garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Lo stesso CSM al punto 2 stabilisce inoltre principi e processi che imprese e gestori devono implementare al fine di assegnare ruoli e responsabilità al personale che svolge mansioni di sicurezza, così come i principi ed i processi da implementare al fine di coinvolgere tutti i portatori di interesse nel processo di definizione delle proprie procedure operative.</p> <p>La STI OPE (EU Reg. 2019/773 as amended) al punto 4.2.2.4.2 stabilisce il principio generale sulla sicurezza dei viaggiatori. La stessa STI nell'appendice J introduce la definizione di train crew rimandando la responsabilità della sua composizione alle imprese sulla base della propria analisi e valutazione del rischio. L'AMOC su safety of Passengers, sviluppato sulla base del punto 4.4.3 dell'allegato alla STI OPE (EU Reg 2019/773 as amended) costituisce una buona pratica per la gestione dei rischi derivanti dall'esercizio di un</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
					Considering the above, the national rule as proposed by the Italian NSA cannot be accepted.	<p>treno viaggiatori.</p> <p>Considerando quanto sopra, la regola nazionale così come da testo alternativo proposto dalla NSA Italiana, non può essere accettata.</p>
IT-SA-60-1-D	<p>3.1.4 Riguardo ai vincoli di cui al punto 3.1.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia, comprensiva anche delle persone e cose trasportate, deve rispettare:</p> <p>a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche del binario da percorrere;</p> <p>a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p> <p>a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura.</p>	<p>la regola enuncia principi che sono definiti dalla STI OPE al punto 4.2.2.5.1 (in particolare il punto A all'ultimo capoverso), infatti questi riguardano la compatibilità tra il convoglio e l'infrastruttura che questo è chiamato a percorrere. La STI OPE definisce regole, procedure e principi in maniera da renderli armonizzati a livello europeo, la regola nazionale non può quindi essere accettata.</p>	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo:</p> <p>"Riguardo ai vincoli di cui al punto 3.1.1, lettera a), ogni convoglio, nella sua configurazione di marcia, comprensiva di persone e cose trasportate, in ogni punto dell'infrastruttura che percorre, deve rispettare:</p> <p>a.1. il limite di massa ammesso dall'infrastruttura e da ciascun veicolo del convoglio;</p> <p>a.2. il profilo limite della sagoma dei veicoli ammesso dall'infrastruttura;</p> <p>a.3. i limiti di velocità imposti dalle caratteristiche del binario da percorrere;</p> <p>a.4. i limiti di velocità ammessi dai veicoli del convoglio;</p>	<p>The rule under analysis establishes constraints to be respected in order to ensure route compatibility. The OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) defines operating principles, roles and responsibilities regarding the route compatibility check process with the Annex in point 4.2.2.5.1. The same TSI also defines in point 4.2.2.5.2 common principles and rules for train composition and in point 4.2.2.6.2 brake performance and maximum permissible speed. Finally, the OPE TSI in its appendix D sets out operational constraints, parameters, responsibilities and procedures to be implemented in order to proceed with the route compatibility check. Concerning the application of the rule under analysis to areas currently excluded from the Safety Directive, this is a question of transposition of the Directive into national legislation, whose rules are not included in SRD. For the reasons stated above, the rule cannot be accepted.</p>	<p>La regola sottoposta ad analisi stabilisce vincoli da rispettare al fine di garantire la compatibilità tratta-treno.</p> <p>La STI OPE (EU Reg. 2019/773 as amended) definisce principi operativi, ruoli e responsabilità riguardo al processo di verifica della compatibilità tratta-treno al punto 4.2.2.5.1 dell'allegato. La stessa STI definisce inoltre al punto 4.2.2.5.2 principi e regole comuni per la composizione dei treni ed al punto 4.2.2.6.2 tratta invece delle prestazioni del freno e della velocità massima ammessa. Infine, la STI OPE nella sua appendice D stabilisce vincoli operativi, parametri, responsabilità e procedure da porre in essere al fine di procedere con la verifica della compatibilità tratta-treno.</p> <p>Riguardo l'applicazione della regola sottoposta ad analisi ad ambiti oggi esclusi dalla Direttiva Sicurezza, trattasi di una questione di transposizione della Direttiva nella legislazione nazionale, le cui regole non confluiscono in SRD.</p> <p>Per le ragioni sopra esposte, la regola non può essere accettata.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
				<p>a.5. i vincoli imposti dalla sua composizione e dalla sua frenatura."</p> <p>Giustificazione: A differenza dei testi richiamati ai punti 4.2.2.5.1, 4.2.2.5.2 e 4.2.2.6.2 della STI OPE, il principio proposto nell'RCF dettaglia la regola 3.1.1 lettera a) dell'RCF, che si intende modificare e mantenere per le ferrovie isolate per le quali si applica l'RCF ai sensi del decreto 1/2019; riguardo le ferrovie interconnesse, invece, per conservare la completezza ed esaustività del testo come norma "fotocopia".</p> <p>Il principio inoltre impone che il convoglio rispetti i vincoli di sicurezza imposti dall'infrastruttura durante il percorso. La verifica dell'esistenza di queste condizioni prima della partenza, è solo una modalità finalizzata al rispetto del principio stesso.</p>		
<a href="#">IT-SA-64-1-D</a>	<p>3.1.6 Riguardo ai vincoli di cui al punto 3.1.1, lettera c): (...) c.2. la velocità massima ammessa per ogni convoglio, in ogni punto del binario, deve essere tale che il convoglio stesso, mediante il sistema di frenatura, possa arrestarsi entro lo spazio residuo del tratto concesso in uso esclusivo di cui alla precedente lettera c.1.</p>	<p>la regola enuncia principi che sono definiti dalla STI OPE al punto 4.2.2.6.2 (in particolare il punto 3). La STI OPE definisce regole, procedure e principi in maniere da renderli armonizzati a livello europeo, la regola nazionale non può quindi essere accettata.</p>	<p>MS Rejected ERA's Negative Assessment</p>	<p>E' necessario conservare la regola per le ferrovie isolate per le quali si applica l'RCF ai sensi del decreto 1/2019; riguardo le ferrovie interconnesse, invece, per conservare la completezza ed esaustività del testo come norma "fotocopia".</p> <p>Si ritiene, pertanto, che il principio debba essere mantenuto nell'RCF nonostante sia già contenuto nella STI OPE.</p>	<p>The principles stated in the rule under analysis are set out in point 4.2.2.6.2 (3) of the Annex to the OPE TSI (EU Reg 2019/773 as amended). The OPE TSI defines rules, procedures and principles in such a way that they are harmonised at European level, the national rule cannot therefore be accepted. Concerning the application of the rule under analysis to areas now excluded from the Safety Directive, this is a question of transposition of the Directive into national legislation, whose rules do not flow into the SRD.</p>	<p>I principi enunciati nella regola sottoposta ad analisi sono enunciati nel punto 4.2.2.6.2 (3) dell'allegato della TSI OPE (EU Reg 2019/773 as amended). La STI OPE definisce regole, procedure e principi in maniera da renderli armonizzati a livello europeo, la regola nazionale non può quindi essere accettata. Riguardo l'applicazione della regola sottoposta ad analisi ad ambiti oggi esclusi dalla Direttiva Sicurezza, trattasi di una questione di transposizione della Direttiva nella legislazione nazionale, le cui regole non confluiscono in SRD.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
IT-SA-56-1-D	<p>2.7.9 Qualora <del>siano presenti</del> persone <del>oppure ne sia ipotizzabile la presenza</del> in prossimità del binario percorso dal convoglio in posizione potenzialmente pericolosa, anche in relazione alle condizioni di visibilità, alle caratteristiche della linea, degli impianti e alla presenza di altri convogli sui binari attigui, l'agente di condotta, o in caso di manovre spinte, l'agente che comanda la manovra, deve emettere segnalazioni acustiche per richiamare l'attenzione delle persone <del>o segnalare situazioni di emergenza.</del></p>	<p>La regola si riferisce a due pratiche operative: la gestione di situazioni di pericolo/emergenza e la "Train audibility ". Entrambe le pratiche sono già trattate nella STI OPE in maniera da armonizzarne i contenuti a livello europeo. A ciò si aggiunge che, in accordo con il CSM su SMS requirements punti 5.1.3 8 (d) e 5.5 , la gestione delle situaizoni di pericolo o di emergenza rimane responsabilità degli operatori capaci di gestire i rischi operativi e non è dunque prerogativa del legislatore. la regola non può quindi essere accettata.</p>	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo: "Qualora l'agente di condotta, o in caso di manovre spinte, l'agente che comanda la manovra, rilevi persone in prossimità del binario percorso dal convoglio in posizione anche solo potenzialmente pericolosa, anche in relazione alle condizioni di visibilità, alle caratteristiche della linea, degli impianti e alla presenza di altri convogli sui binari attigui, deve emettere segnalazioni acustiche per richiamare l'attenzione delle persone, affinché possano mantenere o assumere una posizione sicura, e se necessario frenare."  Giustificazione: Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. In tale prospettiva vengono introdotte alcune modifiche. Si ritiene, pertanto, che il principio così modificato debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).Inoltre, il principio gestisce anche le manovre, per le quali è possibile fare norme nazionali.</p>	<p>The rule refers to two operational practices: the management of hazardous/emergency situations and "Train audibility". Both practices are already covered in the OPE TSI EU Reg 2019/773 as amended)in order to harmonise their contents at European level (within the Annex at points 4.2.3.7 and 4.2.2). In addition, according to CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) within the annexes at points 5.1.3 (d) and 5.5, the management of hazardous or emergency situations remains the responsibility of operators capable of managing operational risks. the CSM on SMS requirements within the annexes at point 5.1 clarifies that when planning, implementing and reviewing their operational procedures, railway undertakings must take into account the results of their own risk analysis and assessment in cooperation with all stakeholders involved (outsourced and imported risks). In accordance with Art. 4 of the Safety Directive (EU Dir. 2016/798), the management of operational risk, and thus of related mitigation actions, is the responsibility of the RUs and IMs.  the rule cannot be accepted.</p>	<p>La regola si riferisce a due pratiche operative: la gestione di situazioni di pericolo/emergenza e la "Train audibility ". Entrambe le pratiche sono già trattate nella STI OPE (EU Reg 2019/773 as amended) in maniera da armonizzarne i contenuti a livello europeo (punti 4.2.3.7 e 4.2.2.2 dell'allegato). A ciò si aggiunge che, in accordo con il CSM su SMS requirements (EU Reg. 2018/762) negli allegati ai punti 5.1.3 (d) e 5.5 , la gestione delle situaizoni di pericolo o di emergenza rimane responsabilità degli operatori capaci di gestire i rischi operativi. il CSM on SMS requirements al punto 5.1 degli allegato chiarisce che nel pianificare, implementare e riesaminare le proprie procedure operative, le imprese ferroviarie devono tener conto dei risultati della propria analisi e valutazione del rischio in collaborazione con tutti i portatori di interesse coinvolti (rischi esternalizzati ed importati). In accordo con l'art 4 della direttiva sicurezza (EU Dir. 2016/798) la gestione del rischio operativo, e quindi delle relative azioni di mitigazione, e' responsabilita' delle imprese e dei gestori.  la regola non puo' essere accettata.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
<a href="#">IT-SA-31-1-D</a>	2.2.3 - Gli addetti che si succedono o si interfacciano nello svolgimento delle attività di sicurezza devono scambiarsi tutte le informazioni necessarie a ciascuno di essi per svolgere le attività di propria competenza, nel rispetto delle procedure e delle disposizioni applicabili al fine di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria.	"Le modalità con cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1). Di conseguenza, non essendo il legislatore in grado di gestire fattori umani ed organizzativi di una organizzazione ad esso estranea, la regola non può essere accettata."	MS Rejected ERA's Negative Assessment	Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. Si ritiene, pertanto, che il principio debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).	The manner in which "employees" act in the performance of their duties (roles and responsibilities as per CSM on SMS requirements within the annexes at point 2.3) should be defined by the operators through their SMS taking into account human and organisational factors that may influence them (CSM on SMS requirements within the annexes at point 4.6.1). The rule cannot be accepted	Le modalità con cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3 degli allegati) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1 degli allegati). La regola non può essere accettata.
<a href="#">IT-SA-30-1-D</a>	2.2.2 - Gli addetti impiegati in attività di sicurezza devono immediatamente interrompere le comunicazioni, eventualmente ricevute, non strettamente connesse all'effettuazione del servizio in corso di svolgimento.	"Le modalità con cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1). Di conseguenza, non essendo il legislatore in grado di gestire fattori umani ed organizzativi di una organizzazione ad esso estranea, la regola non può essere accettata."	MS Rejected ERA's Negative Assessment	Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. Si ritiene, pertanto, che il principio debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione)	Principles, rules and procedures for communications management are set out in Appendix C of the OPE TSI (EU Reg 2019/773 as amended). The CSM on SMS Requirements (EU Reg 2018/762) requires in its point 5 of the annexes that companies and operators in defining their operational procedures also take into account the results of their risk analysis (CSM point 3) and the integration of human and organisational factors (CSM point 4.6). "The manner in which "employees" act in the performance of their duties (roles and responsibilities as per CSM on SMS requirements point 2.3) must be defined by the operators through their SMS taking into account also the human and organisational factors that may influence them (CSM on SMS requirements point 4.6.1). the rule cannot be accepted.	I principi, le regole e le procedure per la gestione delle comunicazioni sono normate nell'appendice C della STI OPE (EU Reg 2019/773 as amended). Il CSM sui SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) impone al suo punto 5 dell'allegato che le imprese ed i gestori nel definire le proprie procedure operative tengano in considerazione anche i risultati della propria analisi del rischio (punto 3 del CSM) e l'integrazione dei fattori umani ed organizzativi (punto 4.6 del CSM). "Le modalità con cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1). La regola non può essere accettata.

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
<a href="#">IT-SA-29-1-D</a>	2.2.1 - Le comunicazioni che coinvolgono addetti in mansioni di sicurezza, mentre sono impiegati in attività che possono avere impatto sulla sicurezza della circolazione ferroviaria, devono essere limitate a quelle strettamente connesse all'effettuazione del servizio in corso di svolgimento.	"Le modalità con cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1). Di conseguenza, non essendo il legislatore in grado di gestire fattori umani ed organizzativi di una organizzazione ad esso estranea, la regola non può essere accettata. "	MS Rejected ERA's Negative Assessment	Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. Si ritiene, pertanto, che il principio debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).	"Principles, rules and procedures for communications management are set out in Appendix C of the OPE TSI (EU Reg 2019/773 as amended). The CSM on SMS Requirements (EU Reg 2018/762) requires in its point 5 of the annexes that companies and operators in defining their operational procedures also take into account the results of their risk analysis (CSM point 3) and the integration of human and organisational factors (CSM point 4.6). "The manner in which "employees" act in the performance of their duties (roles and responsibilities as per CSM on SMS requirements point 2.3) must be defined by the operators through their SMS taking into account also the human and organisational factors that may influence them (CSM on SMS requirements point 4.6.1 of the annexes). the rule cannot be accepted.	I principi, le regole e le procedure per la gestione delle comunicazioni sono onorate nell'appendice C della STI OPE (EU Reg 2019/773 as amended). Il CSM sui SMS Requirements (EU Reg. 2018/762) impone al suo punto 5 degli allegati che le imprese ed i gestori nel definire le proprie procedure operative tengano in considerazione anche i risultati della propria analisi del rischio (punto 3 del CSM) e l'integrazione dei fattori umani ed organizzativi (punto 4.6 del CSM). "Le modalità con cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1 degli allegati). La regola non può essere accettata.
<a href="#">IT-SA-28-1-D</a>	2.1.9 - Al fine di assicurare il rilevamento di eventuali errori commessi, la verifica della corretta esecuzione di un'attività di sicurezza, qualora prevista, deve essere effettuata in modo da garantirne l'indipendenza dall'attività di sicurezza stessa. Gli esiti della verifica devono essere tracciati e registrati.	"Le modalità con cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1). Di conseguenza, non essendo il legislatore in grado di gestire fattori umani ed organizzativi di una organizzazione ad esso estranea, la regola non può essere accettata. "	MS Rejected ERA's Negative Assessment	Testo alternativo: "La verifica della corretta esecuzione di un'attività di sicurezza, qualora prevista, deve essere effettuata in modo da garantirne l'indipendenza dall'attività di sicurezza stessa. Gli esiti della verifica devono essere tracciati e registrati."  Giustificazione: Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. In tale prospettiva vengono introdotte alcune modifiche. Si ritiene, pertanto, che il principio così modificato debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).	"The ways in which "employees" perform their functions (roles and responsibilities as per CSM on SMS requirements point 2.3 of the annexes) must be defined by the operators through their SMS, also taking into account human and organisational factors that may influence them (CSM on SMS requirements point 4.6.1). The CSM on SMS requirements also defines at point 4.5 the process that RUs and IMs must put in place in order to maintain control over all the documentation concerning safety processes and at point 5.1.5 of the same, the principles concerning the control of documentation and information on operational processes are also defined. the rule cannot be accepted.	"Le modalità con cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3 degli allegati) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1). il CSM su SMS requirements definisce inoltre al punto 4.5 il processo che le Imprese ed i gestori devono porre in essere al fine di mantenere il controllo su tutta la documentazione inerente i processi di sicurezza ed al punto 5.1.5 dello stesso, sono inoltre definiti i principi inerenti il controllo della documentazione e delle informazioni sui processi operativi. La regola non può essere accettata.



Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
IT-SA-27-1-D	<p>2.1.4 Gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun addetto alle mansioni di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli stessi addetti in maniera tracciabile e registrata.</p> <p>2.1.5 Le operatività gravanti su ciascun addetto alle mansioni di sicurezza devono essere tali da consentire la corretta e tempestiva esecuzione delle attività richieste e da non ridurre il livello di attenzione necessario allo svolgimento delle funzioni di cui al punto 2.1.1 assegnategli.</p>	<p>"il punto 2.1.4 riporta quanto definito dal CSM su SMS requirements al punto 2.3.1 con l'aggiunta di criteri di registrazione e tracciabilità che invece vengono enunciat nel medesimo CSM al punto 4.4.2. Di conseguenza non può essere accettata</p> <p>Il punto 2.1.5 riguarda invece principi sull'operatività degli addetti. Le modalità cuon cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1). Di conseguenza, non essendo il legislatore in grado di gestire fattori umani ed organizzativi di una iorganizzazione ad esso estranea, la regola non può essere accettata. "</p>	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo (modifiche solo al punto 2.1.5):</p> <p>2.1.4 Gli ambiti di competenza e di responsabilità di ciascun addetto alle mansioni di sicurezza devono essere chiaramente individuati e portati a conoscenza degli stessi addetti in maniera tracciabile e registrata.</p> <p>2.1.5: "Le azioni richieste a ciascun addetto alle mansioni di sicurezza non devono pregiudicare il corretto e tempestivo svolgimento di tutte le funzioni di sicurezza assegnategli."</p> <p>Giustificazione:</p> <p>Si tratta di principi di carattere generale che dovrebbe essere introdotti in ambito europeo. Si ritiene, pertanto, che il principio 2.1.4 (testo originario) e il principio 2.1.5 (testo modificato) debbano essere mantenuti nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione). La CR dovrebbe essere relativa ad un testo di principi che governa la sicurezza di tutto il sistema ferroviario, in ambito safety e non interoperability. Tuttavia, non essendo al momento previsto un documento diverso dalla TSI OPE, si è proposta una</p>	<p>The principles set out in the rule under analysis are already included in the CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) in points 2.3, 3.1.1 and 4.4.2 of the annexes.</p> <p>The rule cannot be accepted.</p>	<p>I principi enunciati nella regola sottoposta ad analisi sono già ricompresi nel CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) nei punti 2.3, 3.1.1.1 e 4.4.2 degli allegati.</p> <p>La regola non può essere accettata.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
				soluzione all'interno della stessa.		
IT-SA-25-1-D	2.1.7 - Ogni addetto alle mansioni di sicurezza, nello svolgimento della propria attività, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione.	Le modalità con cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1). Di conseguenza, non essendo il legislatore in grado di gestire fattori umani ed organizzativi di una organizzazione ad esso estranea, la regola non può essere accettata.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo: "Ogni addetto alle mansioni di sicurezza, nello svolgimento della propria attività, è tenuto ad intervenire ogni qualvolta rilevi un fatto o evento che possa compromettere la sicurezza della circolazione (STI OPE Appendice B2, punto 14)."</p> <p>Giustificazione: E' necessario conservare la regola per le ferrovie isolate per le quali si applica l'RCF ai sensi del decreto 1/2019; riguardo le ferrovie interconnesse, invece, per conservare la completezza ed esaustività del testo come norma "fotocopia". Si ritiene, pertanto, che il principio debba essere mantenuto nell'RCF nonostante sia già contenuto nella STI OPE</p>	<p>"The ways in which "employees" act in the performance of their duties (roles and responsibilities as per CSM on SMS requirements of the annexes point 2.3) must be defined by the operators through their SMS taking also into account human and organisational factors that may influence them (CSM on SMS requirements point 4.6.1).</p> <p>The OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) in Appendix B point B2 No.14 defines principles and procedures to be implemented in case of immediate actions to prevent danger to trains.</p> <p>The rule cannot be accepted.</p>	<p>Le modalità con cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3 degli allegati) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1).</p> <p>La STI OPE (EU Reg. 2019/773 as amended) nell'Appendice B punto B2 n.14 definisce principi e procedure da attuare in caso di immediate azioni atte a prevenire pericoli ai treni.</p> <p>La regola non può essere accettata</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
				(Appendice B2 punto 14), integrandolo con un esplicito riferimento alla STI OPE stessa.		
<a href="#">IT-SA-24-1-D</a>	2.1.6 - Nei casi non esplicitamente disciplinati, ogni addetto alle mansioni di sicurezza, nell'ambito delle proprie attribuzioni, deve agire con senno e ponderatezza, in analogia per quanto possibile alle procedure che regolano situazioni assimilabili.	Le modalità con cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1). Di conseguenza, non essendo il legislatore in grado di gestire fattori umani ed organizzativi di una organizzazione ad esso estranea, la regola non può essere accettata.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. Si ritiene, pertanto, che il principio debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).	The manner in which "employees" act in the performance of their duties (roles and responsibilities as per CSM on SMS requirements point 2.3 of the annexes) must be defined by the operators through their SMS taking into account human and organisational factors that may influence them (CSM on SMS requirements point 4.6.1). The rule cannot be accepted.	Le modalità con cui gli "addetti" agiscono nell'espletamento delle proprie funzioni (ruoli e responsabilità come da CSM su SMS requirements punto 2.3 degli allegati) devono essere definite dagli operatori per il tramite del proprio SGS tenendo in considerazione anche i fattori umani ed organizzativi che possono influenzarle (CSM su SMS requirements punto 4.6.1). La regola non può essere accettata.

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
<a href="#">IT-SA-23-1-D</a>	2.1.8 - Nei casi in cui il sistema non si ponga automaticamente in uno stato sicuro in relazione alle condizioni presenti, le procedure operative di sicurezza devono gestire i rischi connessi all'eventuale fallimento delle funzioni di sicurezza svolte, sia dalle apparecchiature, sia dagli addetti alle mansioni di sicurezza.	La regola in questione identifica rischi che devono essere gestiti dagli operatori per il tramite dei propri sistemi di gestione della sicurezza. Non trattandosi dunque di una regola operativa, non vi è necessità di notifica	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo: "Nei casi in cui il sistema non si ponga automaticamente in uno stato sicuro in relazione alle condizioni presenti, le procedure operative di sicurezza devono disciplinare le situazioni conseguenti all'eventuale fallimento delle funzioni di sicurezza svolte dalle apparecchiature e dagli addetti alle mansioni di sicurezza."</p> <p>Giustificazione: Si tratta di un principio di carattere generale che dovrebbe essere introdotto in ambito europeo. Si ritiene, pertanto, che il principio, come modificato, debba essere mantenuto nell'RCF in attesa della valutazione della corrispondente CR in ambito europeo (clausola di revisione).</p>	<p>The national rule submitted for analysis cannot be accepted as such. The Italian NSA submitted an alternative text in SRD (Single Rule Database) during the first analysis of the Agency. The Italian NSA also submitted a change request (Change Request no. 575 line no. 2) to the current OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) in order to include the alternative text in future revisions of the TSI. It is Agency's opinion that the new alternative text can be accepted as a national rule pending the decision of the dedicated working party on the proposed change request.</p>	<p>La regola nazionale sottoposta ad analisi non puo' essere accettata in quanto tale. La NSA Italiana ha sottoposto un testo alternativo in SRD (Single Rule Database) in sede di analisi della prima valutazione di ERA. La NSA Italiana ha inoltre sottoposto una richiesta di modifica (Change Request n.575 line n.2) all'attuale STI OPE (EU Reg. 2019/773 as amended) al fine di includere il testo alternativo nelle revisioni future della STI. L'opinione di ERA e' che il nuovo testo alternativo possa essere accettato come regola nazionale in attesa che il working party dedicato si esprima sulla richiesta di modifica proposta.</p>
<a href="#">IT-SA-19-1-D</a>	1.3.8 - Il dispositivo di controllo della vigilanza dell'agente di condotta ne verifica lo stato vigile e interviene provocando l'arresto del convoglio <del>qualora detto agente non reagisca nei tempi e modi richiesti dal dispositivo.</del>	La definizione del dispositivo atto alla vigilanza dell'agente di condotta e le funzioni da questo svolte, sono descritte nella STI OPE (RE. EU 2019/773) al punto 4.2.2.9.	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo: "Lo stato di vigilanza del macchinista deve essere monitorato quando il treno è in configurazione di guida. Se il macchinista non è vigile, il treno deve essere fermato tempestivamente, se in movimento, e devono essere garantiti la sicurezza della circolazione in tale circostanza e il soccorso del macchinista, qualora necessario."</p> <p>Giustificazione: Il principio è già contenuto nella TSI OPE e ripreso</p>	<p>The definition of the device for the supervision of the driver and the functions performed by the driver are described in the OPE TSI (EU Reg 2019/773 as amended) under 4.2.2.9 of the Annex. The rule cannot be accepted.</p>	<p>La definizione del dispositivo atto alla vigilanza dell'agente di condotta e le funzioni da questo svolte, sono descritte nella STI OPE (EU Reg 2019/773 as amended) al punto 4.2.2.9 dell'allegato. La regola non puo' essere accettata.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
				<p>nella TSI LOC&amp;PAS ove appare meglio definito. Pertanto viene proposta una CR per avere un principio di sicurezza nella TSI OPE (monitoraggio dello stato di vigilanza del macchinista) e lasciare alla TSI LOC&amp;PAS come soddisfarlo (il dispositivo di controllo della vigilanza).</p>		
<p><a href="#">IT-18-1-D</a></p>	<p>1.3.1 - Un veicolo ferroviario è dotato di: a) dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere l'energia necessaria e il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione dell'energia necessaria e del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati; b) dispositivi di aggancio e di repulsione che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli mantenendo le necessarie distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione. I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione, indipendenti dai dispositivi di frenatura di cui sopra. I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili sono dotati di dispositivi che consentono a chi è presente sui veicoli di segnalare un'emergenza <b>all'agente di condotta o agli agenti di accompagnamento.</b></p> <p>1.3.2 - Le funzioni di allarme di bordo rilevano e segnalano al personale le anomalie dei veicoli che possono pregiudicare la sicurezza della circolazione ferroviaria.</p> <p>1.3.3 - I veicoli dotati di apparato motore sono definiti unità di trazione.</p> <p>1.3.4 - I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad</p>	<p>"1.3.1 - Un veicolo ferroviario è dotato di: a) dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere l'energia necessaria e il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione dell'energia necessaria e del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati; b) dispositivi di aggancio e di repulsione che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli mantenendo le necessarie distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione. I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione, indipendenti dai dispositivi di frenatura di cui sopra. I veicoli adibiti al servizio viaggiatori o comunque presenziabili sono dotati di dispositivi che consentono a chi è presente sui veicoli di segnalare un'emergenza all'agente di condotta o agli agenti di accompagnamento.</p>	<p>MS Rejected ERA's Negative Assessment</p>	<p>Testo alternativo (modificato solo principio 1.3.1 e 1.3.4): 1.3.1: "Un veicolo ferroviario è dotato di: a) dispositivi di frenatura che consentono di frenare e sfrenare il veicolo e di trasmettere l'energia necessaria e il comando dell'azione frenante ai veicoli collegati. Alcuni veicoli sono provvisti dei soli dispositivi per la trasmissione dell'energia necessaria e del comando dell'azione frenante ai veicoli collegati; b) dispositivi di aggancio e di repulsione che consentono di collegare il veicolo ad altri veicoli mantenendo le necessarie distanze tra essi e di trasmettere lo sforzo di trazione. I veicoli possono essere provvisti anche di dispositivi per la loro immobilizzazione, indipendenti dai dispositivi di frenatura di cui sopra." 1.3.2 - Le funzioni di allarme di bordo rilevano e</p>	<p>The rule submitted for analysis in its alternative text proposed by the Italian NSA removes the part that initially referred, even if indirectly, to the composition of the crew of passenger trains. It also removes the part relating to the definition of operational procedures for the management of the vehicles composing the train. The proposed alternative text therefore restates principles and definitions that are already contained in the relevant technical TSIs. As far as the application of the rules to networks not included in the scope of the Safety Directive is concerned, this is a matter of transposition of the directive into national legislation, the rules of which are not included in SRD.</p>	<p>La regola sottoposta ad analisi nel suo testo alternativo proposta dalla NSA Italiana, stralcia la parte che inizialmente si riferiva, anche se indirettamente, alla composizione dell'equipaggio dei treni passeggeri. Stralcia inoltre la parte relativa alla definizione delle procedure operative per la gestione dei veicoli che compongono il treno. Il testo alternativo proposto rirpropone dunque principi e definizioni che sono già contenuti nelle STI tecniche di riferimento. Per quanto riguarda l'applicazione della regole alle reti non ricomprese nel campo di applicazione della Direttiva Sicurezza, trattasi di una questione di transposizione della direttiva nella legislazione nazionale, le cui regole non confluiscono in SRD.</p>

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
	<p>altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche <del>regole e istruzioni da rispettare</del>, sono riportati per ciascun veicolo nelle relative procedure operative.</p> <p>1.3.5 - Un veicolo o un gruppo di veicoli fermo si dice: a) "immobilizzato" quando gli è impedito qualsiasi movimento; b) "immobilizzato permanentemente" quando è immobilizzato per un periodo di tempo indeterminato; c) "posto in stazionamento" quando è immobilizzato permanentemente in un binario di stazione appositamente individuato.</p> <p>1.3.6 - Un convoglio è un complesso di uno o più veicoli ferroviari atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli, ecc...).</p> <p>1.3.7 - La cabina di guida è la parte di un veicolo attrezzata con i dispositivi necessari alla condotta dei convogli.</p>	<p>Questa regola definisce la composizione dello staff presente a bordo dei treni viaggiatori che invece è responsabilità delle imprese in quanto sono loro a dover gestire i rischi.</p> <p>Questa regola definisce inoltre chi sia il ricevente di un segnale di allarme a bordo del treno, la gestione delle emergenze a bordo treno è responsabilità delle imprese che, insieme al Gestore, sono responsabili della gestione dei propri rischi operativi.</p> <p>1.3.4 - I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche <del>regole e istruzioni</del> da rispettare, sono riportati per ciascun veicolo nelle relative procedure operative.</p> <p>I parametri e le caratteristiche di un veicolo rilevanti per la sicurezza della circolazione devono essere identificati dall'impresa sulla base della propria analisi del rischio. Come utilizzare tali parametri e caratteristiche al fine di gestire in sicurezza la circolazione (azioni di mitigazione del rischio) è responsabilità dell'impresa in interfaccia con il gestore. Non dovrebbero quindi esserci regole e istruzioni ma solo parametri, caratteristiche e procedure. Regole e istruzioni, infatti, nascono dalla gestione dei rischi condivisi tra</p>		<p>segnalano al personale le anomalie dei veicoli che possono pregiudicare la sicurezza della circolazione ferroviaria.</p> <p>1.3.3 - I veicoli dotati di apparato motore sono definiti unità di trazione.</p> <p>1.3.4: "I parametri e le caratteristiche di ogni veicolo, circolante isolato o accoppiato ad altri veicoli, e le specifiche modalità di utilizzo rilevanti per la sicurezza della circolazione sono riportati per ciascun veicolo nelle relative procedure operative."</p> <p>1.3.5 - Un veicolo o un gruppo di veicoli fermo si dice: a) "immobilizzato" quando gli è impedito qualsiasi movimento; b) "immobilizzato permanentemente" quando è immobilizzato per un periodo di tempo indeterminato; c) "posto in stazionamento" quando è immobilizzato permanentemente in un binario di stazione appositamente individuato.</p> <p>1.3.6 - Un convoglio è un complesso di uno o più veicoli ferroviari atto a svolgere un determinato servizio ferroviario (trasporto di persone o merci, manutenzione dell'infrastruttura, soccorso ad altri convogli, movimentazione di veicoli, ecc...).</p> <p>1.3.7 - La cabina di guida è la parte di un veicolo</p>		

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
		infrastruttura e veicoli lì circolanti."		<p>attrezzata con i dispositivi necessari alla condotta dei convogli.</p> <p>Giustificazione (Principi 1.3.1 e 1.3.4): Al fine di mantenere un testo autoconsistente, si ritiene necessario conservare la regola per le ferrovie isolate per le quali si applica l'RCF ai sensi del decreto 1/2019; riguardo alle ferrovie interconnesse, invece, per conservare la completezza ed esaustività del testo.</p>		

Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
IT-SA-17-1-D	<p>1.2.26 Sull'infrastruttura ferroviaria, le circostanze che possano pregiudicare la sicurezza della circolazione, quali:</p> <p>a) anormalità dell'infrastruttura;</p> <p>b) anormalità ai veicoli ferroviari;</p> <p>c) eventi naturali;</p> <p>d) eventi accidentali causati da terzi.</p> <p>sono rilevate nei punti sensibili alle suddette anormalità, tenendo conto delle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria, dei veicoli e dei convogli ammessi a circolare su di essa, nonché dell'adozione di eventuali provvedimenti cautelativi.</p> <p>1.2.27 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche <b>regole e istruzioni da rispettare</b>, per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli, sono riportati nelle procedure operative che disciplinano l'esercizio delle Linee e degli Impianti.</p>	<p>"1.2.27 I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria, rilevanti per la sicurezza della circolazione e le specifiche regole e istruzioni da rispettare, per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli, sono riportati nelle procedure operative che disciplinano l'esercizio delle Linee e degli Impianti.</p> <p>I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura rilevanti per la sicurezza della circolazione devono essere identificate dal gestore sulla base della propria analisi del rischio. Come utilizzare tali parametri e caratteristiche al fine di gestire in sicurezza la circolazione (azioni di mitigazione del rischio) è responsabilità del gestore in interfaccia con le imprese. Non dovrebbero quindi esserci regole e istruzioni ma solo parametri, caratteristiche e procedure. Regole e istruzioni, infatti, nascono dalla gestione dei rischi condivisi tra infrastruttura e veicoli lì circolanti.</p> <p>"</p>	MS Rejected ERA's Negative Assessment	<p>Testo alternativo (Modificato solo il principio 1.2.27)</p> <p>1.2.26 Sull'infrastruttura ferroviaria, le circostanze che possano pregiudicare la sicurezza della circolazione, quali:</p> <p>a) anormalità dell'infrastruttura;</p> <p>b) anormalità ai veicoli ferroviari;</p> <p>c) eventi naturali;</p> <p>d) eventi accidentali causati da terzi.</p> <p>sono rilevate nei punti sensibili alle suddette anormalità, tenendo conto delle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria, dei veicoli e dei convogli ammessi a circolare su di essa, nonché dell'adozione di eventuali provvedimenti cautelativi.</p> <p>1.2.27: "I parametri e le caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria e le specifiche modalità di utilizzo, rilevanti per la sicurezza della circolazione e per il corretto interfacciamento tra il personale che svolge attività di sicurezza relative agli impianti di terra e ai veicoli, sono riportati nelle procedure operative che disciplinano l'esercizio delle Linee e degli Impianti."</p> <p>Giustificazione: Al fine di mantenere un testo autoconsistente, si ritiene necessario conservare la regola per le</p>	<p>The rule submitted for analysis in its alternative text proposed by the Italian NSA removes the part that initially referred to the definition of operational procedures for the management of the infrastructure. The proposed alternative text therefore restates principles and definitions that are already contained in the relevant technical TSIs.</p> <p>As far as the application of the rules to networks not covered by the Safety Directive is concerned, this is a matter of transposition of the directive into national legislation, the rules of which are not included in SRD.</p>	<p>La regola sottoposta ad analisi nel suo testo alternativo proposta dalla NSA Italiana, stralcia la parte che inizialmente si riferiva alla definizione delle procedure operative per la gestione dell'infrastruttura. Il testo alternativo proposto ripropone dunque principi e definizioni che sono già contenuti nelle STI tecniche di riferimento.</p> <p>Per quanto riguarda l'applicazione della regola alle reti non ricomprese nel campo di applicazione della Direttiva Sicurezza, trattasi di una questione di transposizione della direttiva nella legislazione nazionale, le cui regole non confluiscono in SRD.</p>



Rule ID	Rule Content in National Reference language	Assessment result	MS position on ERA negative assessment	Italian Justification	ERA final opinion in English	ERA final opinion in Italian
				<p>ferrovie isolate per le quali si applica l'RCF ai sensi del decreto 1/2019; riguardo alle ferrovie interconnesse, invece, per conservare la completezza ed esaustività del testo.</p>		

Moving Europe towards a sustainable and safe railway system without frontiers.

#### **4. The opinion**

The Agency considers that the draft national safety rules are not compliant with the relevant EU legal requirements as described in the analysis.

In accordance with Article 25 (3) of the Agency Regulation, the opinion covers the examination of draft national rules of Italy by the Agency leading to a negative assessment.

Following this opinion, Italy is requested to state its position regarding the Agency's assessment.

This opinion is addressed to Italy, uploaded in the SRD with a copy to the European Commission (DG MOVE).

Valenciennes,

Josef DOPPELBAUER  
Executive Director

# Annex 1 : Light Impact Assessment

## Light Impact Assessment

*on 30 draft national rules of Italy on requirements on several operational aspects.*

## *Contents*

<b>1. Context and problem definition.....</b>	<b>37</b>
1.1. Problem and problem drivers.....	37
1.2. Evidence of the problem .....	37
1.3. Baseline scenario .....	37
1.4. Main assumptions .....	37
1.5. Stakeholders affected.....	37
1.6. Subsidiarity and proportionality.....	37
<b>2. Objectives .....</b>	<b>38</b>
2.1. Specific objectives .....	38
<b>3. Options .....</b>	<b>38</b>
3.1. List of options .....	38
<b>4. Impacts of the options.....</b>	<b>38</b>
4.1. Qualitative analysis.....	38
<b>5. Comparison of options and preferred option.....</b>	<b>40</b>
5.1. Comparison of options .....	40
5.2. Preferred option(s) .....	40
5.3. Risk assessment .....	40
<b>6. Monitoring and evaluation .....</b>	<b>40</b>
6.1. Monitoring indicators .....	40
6.2. Future evaluations.....	40
<b>7. Sources and methodology .....</b>	<b>41</b>
7.1. Sources .....	41
<b>Appendix 1. Summary of assessed Italian rules and costs/benefits.....</b>	<b>42</b>

<b>1. Context and problem definition</b>																											
<b>1.1. Problem and problem drivers</b>																											
<p>In December 2021 Italy submitted in the Single Rules Database (SRD) a set of new draft rules all belonging to the same draft legal document named “Regolamento per la circolazione ferroviaria”.</p> <p>Specifically, the document brings forward 30 national rules dealing with the management of degraded or emergency situations, operational procedures, roles and responsibilities of the staff and of personnel performing safety tasks.</p> <p>The concern of the Agency is that these points should be addressed within the companies’ safety management systems. Moreover, the draft national rules under analysis overlap with harmonised EU requirements, in some cases duplicating or contradicting them.</p> <p>In line with article 25 (3) of EU Reg. 2016/796, the Agency Opinion covers the examination of 30 draft national rules of Italy by the Agency leading to a negative assessment. According to Art. 8(1) of the same Regulation, an impact assessment shall accompany the Agency Opinion.</p>																											
<b>1.2. Evidence of the problem</b>																											
<p>Several bilaterals took place during April and May 2022 in order to exchange information with Italian NSA after those meetings Italy submitted its position on the Agency’s assessment in SRD: Italy rejected negative assessment for all involved rules. For each rule, Italy uploaded a justification and for some an alternative text is proposed. The full set of Italian draft rules in scope, with concise information on the Agency analysis and the possible impacts, is provided in Appendix 1.</p>																											
<b>1.3. Baseline scenario</b>																											
<p>The baseline scenario (Option 0) is the current situation of the EU and national legal framework in Italy where the set of national rules under analysis is not adopted.</p>																											
<b>1.4. Main assumptions</b>																											
<p>This LIA focuses on the full set of draft rules under analysis, providing a high-level overview on the expected impacts for different types of stakeholders. As on this level of aggregation the impacts per stakeholder group can be hard to discern, additional details of the rules with a qualitative assessment of the main costs and benefits are presented in Appendix 1.</p>																											
<b>1.5. Stakeholders affected</b>																											
<table border="1"> <tr> <td>Railway undertakings (RU)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Member States (MS)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Infrastructure managers (IM)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Third Countries</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Manufacturers</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>National safety authorities (NSA)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Keepers</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>European Commission (EC)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Entity Managing the Change (EMC)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>European Union Agency for Railways (ERA)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Training centers</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>Other (Please specify) ...</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>				Railway undertakings (RU)	<input checked="" type="checkbox"/>	Member States (MS)	<input checked="" type="checkbox"/>	Infrastructure managers (IM)	<input checked="" type="checkbox"/>	Third Countries	<input type="checkbox"/>	Manufacturers	<input checked="" type="checkbox"/>	National safety authorities (NSA)	<input checked="" type="checkbox"/>	Keepers	<input checked="" type="checkbox"/>	European Commission (EC)	<input checked="" type="checkbox"/>	Entity Managing the Change (EMC)	<input checked="" type="checkbox"/>	European Union Agency for Railways (ERA)	<input checked="" type="checkbox"/>	Training centers	<input checked="" type="checkbox"/>	Other (Please specify) ...	<input type="checkbox"/>
Railway undertakings (RU)	<input checked="" type="checkbox"/>	Member States (MS)	<input checked="" type="checkbox"/>																								
Infrastructure managers (IM)	<input checked="" type="checkbox"/>	Third Countries	<input type="checkbox"/>																								
Manufacturers	<input checked="" type="checkbox"/>	National safety authorities (NSA)	<input checked="" type="checkbox"/>																								
Keepers	<input checked="" type="checkbox"/>	European Commission (EC)	<input checked="" type="checkbox"/>																								
Entity Managing the Change (EMC)	<input checked="" type="checkbox"/>	European Union Agency for Railways (ERA)	<input checked="" type="checkbox"/>																								
Training centers	<input checked="" type="checkbox"/>	Other (Please specify) ...	<input type="checkbox"/>																								
<p>Beside institutions and authorities, the stakeholders impacted are mostly those active in the Italian market, including international entities providing cross-border rail services into Italy. Of all stakeholder groups, IMs and RUs are expected to be most impacted.</p>																											
<b>1.6. Subsidiarity and proportionality</b>																											
<p>In order to preserve interoperability and ensure a harmonised legal framework for the rail sector, according to Art. 8 of Directive (EU) 2016/798 Member States are not anymore allowed to freely adopt national safety rules except in restricted cases provided by EU legislation.</p>																											

The examination of draft national rules falls under the Agency’s competence as per Art. 25 of Regulation (EU) 2016/796

<p><b>2. Objectives</b></p> <p><b>2.1. Specific objectives</b></p> <p>The specific objective of this initiative is to provide Italy with an assessment of the problem defined above with regards to the national rules being assessed by the Agency (see also Appendix 1). These rules impact interoperability across Europe and coherence of the EU legal framework.</p>
---

<p><b>3. Options</b></p> <p><b>3.1. List of options</b></p> <p>Option 0 is the baseline scenario as described above, representing the current situation of the EU and national legal framework in Italy, where the set of national rules under analysis is not adopted/applicable. Option 1 is the option where the Agency reconsiders its negative assessment of Italy’s draft national rules delivered as per Art. 25(3) of Regulation (EU) 2016/796.</p>
---

<p><b>4. Impacts of the options</b></p> <p><b>4.1. Qualitative analysis</b></p> <p><b>Stakeholder assessment</b></p> <p>This section focuses on the full set of Italian rules being assessed by ERA in this TO. As mentioned above, on this level of aggregation the impacts per stakeholder group can be hard to discern, which is why the impacts are aggregated on the level of sector organisations, NSA/MS and EC/ERA. Below a general qualitative non-exhaustive description/overview of impacts for different types of stakeholders is provided for the whole group of assessed rules. Additional details on each national rule and on the related costs and benefits estimated are presented in Appendix 1.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4"><i>Option 0 (Baseline)</i></th> </tr> <tr> <th><i>Category of stakeholder</i></th> <th><i>Impact type</i></th> <th><i>Description</i></th> <th><i>Overall Impact</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Sector organisations (IM/RU/MA/...)</td> <td>Positive</td> <td>The current legal framework is preserved; management of degraded or emergency situations, operational procedures, roles and responsibilities of the staff and of personnel performing safety tasks, are set according to each company’s Safety Management System as per EU law.  No additional national rules (overlapping with and sometimes contradicting harmonised EU requirements) have to be followed by the sector organisations.</td> <td rowspan="2">Rather positive</td> </tr> <tr> <td>Negative</td> <td>N/A</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">NSA/MS</td> <td>Positive</td> <td>No additional effort to ensure the enforcement of the national rule on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law.</td> <td rowspan="2">Neutral</td> </tr> <tr> <td>Negative</td> <td>Some effort to amend the “Regolamento per la circolazione ferroviaria”.</td> </tr> <tr> <td>EC/ERA</td> <td>Positive</td> <td>The current legal framework with tendency to reduce national rules is preserved, at benefit of interoperability across Europe and coherence of the EU legal framework. No overlaps with existing EU requirements are caused by restating in national rules principles already covered (in a</td> <td>Rather positive</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Option 0 (Baseline)</i>				<i>Category of stakeholder</i>	<i>Impact type</i>	<i>Description</i>	<i>Overall Impact</i>	Sector organisations (IM/RU/MA/...)	Positive	The current legal framework is preserved; management of degraded or emergency situations, operational procedures, roles and responsibilities of the staff and of personnel performing safety tasks, are set according to each company’s Safety Management System as per EU law.  No additional national rules (overlapping with and sometimes contradicting harmonised EU requirements) have to be followed by the sector organisations.	Rather positive	Negative	N/A	NSA/MS	Positive	No additional effort to ensure the enforcement of the national rule on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law.	Neutral	Negative	Some effort to amend the “Regolamento per la circolazione ferroviaria”.	EC/ERA	Positive	The current legal framework with tendency to reduce national rules is preserved, at benefit of interoperability across Europe and coherence of the EU legal framework. No overlaps with existing EU requirements are caused by restating in national rules principles already covered (in a	Rather positive
<i>Option 0 (Baseline)</i>																								
<i>Category of stakeholder</i>	<i>Impact type</i>	<i>Description</i>	<i>Overall Impact</i>																					
Sector organisations (IM/RU/MA/...)	Positive	The current legal framework is preserved; management of degraded or emergency situations, operational procedures, roles and responsibilities of the staff and of personnel performing safety tasks, are set according to each company’s Safety Management System as per EU law.  No additional national rules (overlapping with and sometimes contradicting harmonised EU requirements) have to be followed by the sector organisations.	Rather positive																					
	Negative	N/A																						
NSA/MS	Positive	No additional effort to ensure the enforcement of the national rule on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law.	Neutral																					
	Negative	Some effort to amend the “Regolamento per la circolazione ferroviaria”.																						
EC/ERA	Positive	The current legal framework with tendency to reduce national rules is preserved, at benefit of interoperability across Europe and coherence of the EU legal framework. No overlaps with existing EU requirements are caused by restating in national rules principles already covered (in a	Rather positive																					

		harmonised way at European level) in the OPE TSI (EU Reg 2019/773 as amended) or in the relevant AMOCs (Acceptable Means of Compliance).	
	Negative	N/A	
<i>Option 1</i>			
<i>Category of stakeholder</i>	<i>Impact type</i>	<i>Description</i>	<i>Overall Impact</i>
Sector organisations (IM/RU/MA/...)	Positive	N/A	Rather negative
	Negative	The legal framework to operate in Italy is modified and some requirements for management of degraded or emergency situations, operational procedures, roles and responsibilities of the staff and of personnel performing safety tasks, have to follow the new draft rules potentially deviating from the company’s Safety Management Systems.  The sector organisations have to follow these additional national rules (overlapping with and sometimes contradicting harmonised EU requirements)	
IM	Positive	N/A	Rather negative
	Negative	The legal framework to operate in Italy is modified and some requirements for management of degraded or emergency situations, operational procedures, roles and responsibilities of the staff and of personnel performing safety tasks, have to follow the new draft rules potentially deviating from the company’s Safety Management Systems.  The sector organisations have to follow these additional national rules (overlapping with and sometimes contradicting harmonised EU requirements)	
NSA/MS	Positive	No additional effort to amend the “Regolamento per la circolazione ferroviaria”	Neutral
	Negative	Additional effort to ensure the enforcement of the national rules on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law.	
EC/ERA	Positive	N/A	Rather negative
	Negative	The current legal framework is not preserved, going opposite of the policy goal to reduce national rules and with an impact on interoperability across Europe and coherence of the EU legal framework. Some overlaps with existing EU requirements are caused by restating in national rules principles already covered (in a harmonised way at European level) in the OPE TSI (EU Reg 2019/773 as amended) or in the relevant AMOCs (Acceptable Means of Compliance).	

**Railway system assessment**

The following table provides a quick overview of the impact of the options in key aspects for rail safety and interoperability assessment.

	<i>Option 0 (baseline)</i>	<i>Option 1</i>
<i>Safety</i>	Very high	Very high
<i>Interoperability</i>	Rather high	Rather low
<i>Market access</i>	Neutral	Neutral
<i>Competitiveness</i>	Neutral	Neutral
<i>Effectiveness</i>	Rather high	Rather low

**Coherency assessment**

The EU legal framework is impacted by the national rules under assessment

	<i>Option 0 (baseline)</i>	<i>Option 1</i>
<i>Coherence</i>	Rather high	Rather low

**5. Comparison of options and preferred option**

**5.1. Comparison of options**

Below a quick comparison of the options with impact on the key stakeholders, as noted in chapter 4 above, is provided.

	<i>Option 0 (baseline)</i>			<i>Option 1</i>		
<i>Stakeholder impact</i>	Sector organisations	NSA/MS	EC/ERA	Sector organisations	NSA/MS	EC/ERA
<i>Effectiveness</i>	Rather high			Rather low		
<i>Coherence</i>	Rather high			Rather low		

Colour legend

Very low/neg.	Rather low/neg.	Neutral	Rather high/pos.	Very high/pos.
---------------	-----------------	---------	------------------	----------------

**5.2. Preferred option(s)**

Option 0 is the preferred option and it is recommended to issue a negative Agency opinion with regards to the national rules by Italy under assessment. Interoperability and coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened by national rules dealing with the management of degraded or emergency situations, operational procedures, roles and responsibilities of the staff and of personnel performing safety tasks, which should be instead addressed within the company’s safety management systems.

The goal of preserving safety is already regulated by the current EU legal framework and by the companies’ Safety Management Systems. The draft national rules under analysis overlap with harmonised EU requirements, in some cases duplicating or contradicting them, and creating unnecessary burden on stakeholders with doubtful benefit.

**5.3. Risk assessment**

This light impact assessment is not based on primary or secondary data but on desk research, expert opinion and justifications/information submitted by the Italian authorities. This LIA/analysis has focused on the full set of draft rules, providing a high-level and qualitative overview on the expected impacts for different types of stakeholders. The risk variables are therefore low risk for all options.

**6. Monitoring and evaluation**

**6.1. Monitoring indicators**

N/A

**6.2. Future evaluations**

N/A



<b>7. Sources and methodology</b>			
<b>7.1. Sources</b>			
Desk research	<input checked="" type="checkbox"/>	Interviews	<input type="checkbox"/>
ERA database	<input checked="" type="checkbox"/>	Meetings	<input checked="" type="checkbox"/>
External database	<input type="checkbox"/>	Survey	<input type="checkbox"/>
<p>The main sources for this impact assessment have been the Single Rule Database (SRD) (where Italy notified its draft national rules and related justifications), desk research of EU legislation relevant in the fields and meetings with (and experts knowledge of) in-house ERA staff.</p>			

**Appendix 1. Summary of assessed Italian rules and costs/benefits**

Rule ID	Description of the rules and final ERA opinions	Main SHs impacted	Costs	Benefits
<a href="#">IT-SA-217-1-D</a>	<p>The rule under analysis, in both Art. 3 and Art. 4, defines safety targets for railway operators by imposing a focus on the reduction of risks related to human error through the adoption of technological solutions. National rules concerning existing national safety targets and safety methods (type 1) are no longer permitted as they are regulated by the relevant "Common Safety Method for assessment of achievement of safety targets". Furthermore, the CSM on the requirements of the Safety Management System imposes the adoption of strategies for the implementation in the SMS of techniques and tools for the management of human and organisational factors, abandoning the management of the pure error committed by the employees involved in the safety processes.</p> <p>Article 3(4) of the proposed draft rule imposes requirements on SMSs. Such (type 2) rules are no longer permitted as the requirements for SMS are regulated by the relevant CSM (EU Reg 2018/762).</p> <p>The general principle of preferring the adoption of technological solutions in the process of maintaining and improving the safety level is already expressed in the Railway Safety Directive Art. 4 (1)(a).</p>	RUs, IMs	<p>The draft national rule is overlapping with and contradicting existing EU requirements, going opposite to the policy goal of reducing national rules and creating unnecessary burden on stakeholders with doubtful benefit. Interoperability for operations within and to/from Italy and coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p> <p>Unnecessary efforts to ensure the enforcement of the additional national rule on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law.</p>	<p>The Agency assesses that the possible benefits could be achieved also through alternative means, harmonised at EU level.</p> <p>The goal of preserving safety is already regulated by the current EU legal framework and by the Safety Management Systems of RUs and IMs.</p> <p>The general principle of preferring the adoption of technological solutions in the process of maintaining and improving the safety level is already expressed in the Railway Safety Directive</p>
<a href="#">IT-SA-110-1-D</a> <a href="#">IT-SA-113-1-D</a> <a href="#">IT-SA-133-1-D</a> <a href="#">IT-SA-134-1-D</a> <a href="#">IT-SA-135-1-D</a> <a href="#">IT-SA-136-1-D</a>	<p>The rules impose principles and modalities for the management of degraded situations related to:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• The malfunction of the train braking system (IT-SA-134-1-D, IT-SA-135-1-D and IT-SA-136-1-D);</li> <li>• Passenger train doors (IT-SA-133-1-D);</li> <li>• The communication system (technical and operational) between railway undertakings and infrastructure manager (IT-SA-113-1-D);</li> <li>• Situations that could imply the need for the driver to disembark from the train (IT-SA-110-1-D).</li> </ul> <p>The management of degraded situations is covered in the OPE TSI (Reg. EU 2019/773 as amended).</p> <p>The text of these draft national rules (as provided in SRD) is reported below:</p> <p><b>IT-SA-110-1-D:</b> <i>"4.1.4 Where it is necessary to alight from the convoy, access to the space between the tracks, if not indicated as a safe zone with respect to the operation of railway vehicles, shall be permitted only if strictly necessary and subject to confirmation by the signaller that there is no operation on the tracks concerned.</i></p> <p><i>The operation can only be resumed after the signaller has evidence that there is no longer any one in the space between the tracks".</i></p> <p><b>IT-SA-113-1-D:</b> <i>"4.2.5 If the driver cannot contact the signaller in the absence of a movement authority, the operation shall be suspended".</i></p>	RUs, IMs	<p>The draft national rules overlap with and contradict existing EU requirements, by imposing principles and modalities for the management of degraded situations, instead of leaving this management to the SMS of IMs and RUs (strongly based on operational risk management which is not responsibility of the legislator).</p> <p>This goes opposite to the policy goal of reducing national rules, creating unnecessary burden on stakeholders with doubtful benefit. Interoperability for operations within and to/from Italy and coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p> <p>Unnecessary efforts to ensure the enforcement of additional national rules on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law.</p>	<p>The Agency assesses that the possible benefits could be achieved also through alternative means, harmonised at EU level.</p> <p>The goal of preserving safety is already regulated by the current EU legal framework and by the Safety Management Systems of RUs and IMs.</p> <p>Rules IT-SA-133-1-D and IT-SA-135-1-D, had been notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as provided for in point 4.4.3 of the Annex to OPE TSI and consequently their analyses were included in the current version of the AMOC on safety of passengers and on tests and checks before departure including braking.</p>

Rule ID	Description of the rules and final ERA opinions	Main SHs impacted	Costs	Benefits
	<p><b>IT-SA-133-1-D:</b> “4.8.8 If, during the service of a passenger train, one or more doors not complying with point 3.3.4 are detected, they shall be regularized immediately, stopping the train where necessary to avoid possible falls. The use of vehicle doors in degraded conditions, including the degradation of the associated control and command system, shall be permitted in accordance with specific procedures taking into account the characteristics of railway vehicles and the service performed, ensuring the safety of users, customers, concerned workers, third parties and the railway system”.</p> <p><b>IT-SA-134-1-D:</b> “4.9.1 If the driver experiences the operation of the braking system other than on his own command, in accordance with the requirements of paragraph 4.1.1 above, the driver shall intervene to stop the convoy in a timely manner”.</p> <p><b>IT-SA-135-1-D:</b> “4.9.2 If the driver finds the braking system to be insufficiently effective, the driver shall immediately stop the train for the necessary measures”.</p> <p><b>IT-SA-136-1-D:</b> “4.9.3 Where it is necessary to isolate from the convoy braking system the braking devices of vehicles which prove to be inefficient, all appropriate measures to ensure compliance with points 3.6.3 and 3.7.6 shall be put in place in order to continue running the convoy”.</p>			
<a href="#">IT-SA-109-1-D</a>	<p>The general principle expressed in this draft rule has been transposed by the Commission in the draft new OPE TSI (COM non-paper version 3b as presented at July '22 RISC meeting) to be issued in the coming months. In particular in point 4.2.2.8. "Requirements for signal and lineside marker sighting" the following sentence has been added: "the driver shall adjust where necessary the speed of travel to the conditions of visibility". The draft new OPE TSI will be discussed and voted on in the coming months and then issued accordingly.</p> <p>The text of this draft national rule (as provided in SRD) is reported below:</p> <p><i>“4.1.3 If, due to bad weather or contingent situations, trackside signals are not visible at the expected distance, the driver shall reduce the convoy speed so as to perceive the aspect of the signals in a timely manner”.</i></p>	RUs, IMs	<p>The draft national rule overlap with the draft new OPE TSI to be issued in the coming months, by expressing principles already transposed in it by the Commission.</p> <p>This goes opposite to the policy goal of reducing national rules; coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p>	<p>The general principle expressed in the rule has been already transposed by the Commission in the draft new OPE TSI (which will be discussed and voted on in the coming months and then issued accordingly).</p>
<a href="#">IT-SA-103-1-D</a>	<p>The national rule submitted for analysis cannot be accepted as such. The Italian NSA submitted an alternative text in SRD (Single Rule Database) during the analysis of the Agency's first assessment. The Italian NSA also submitted a change request (Change Request no. 576 line no. 1) to the current OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) in order to include the alternative text in future revisions of the TSI. The Agency's view is that the new alternative text can be</p>	RUs, IMs	<p>The draft national rule (as initially submitted in SRD for analysis) cannot be accepted as such. It goes opposite to the policy goal of reducing national rules; coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p>	<p>The Agency's view is that the new alternative text proposed by NSA Italy can be accepted as a national rule pending the decision of the dedicated working party on the proposed change request.</p>

Rule ID	Description of the rules and final ERA opinions	Main SHs impacted	Costs	Benefits
	<p>accepted as a national rule pending the decision of the dedicated working party on the proposed change request.</p> <p>The text of this draft national rule (as initially provided in SRD) is reported below:</p> <p><i>“3.7.34 During the route, the driver shall at all times know the position of the train and the line to be travelled and respect the maximum speed allowed for the train at each point on the line to be travelled, the indications of the signalling system and any instructions received”.</i></p>			
<p><a href="#">IT-SA-101-1-D</a></p>	<p>The rule imposes obligations and responsibilities on the train driver by also defining operational procedures for the management of train movements, assuming that these are managed by means of dedicated technical and movement prescriptions.</p> <p>The CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) in point 5 of the annexes defines that the operational procedures for train movement management are the responsibility of RUs and IMs operating on the basis of their own risk analysis and assessment.</p> <p>The Safety Directive (EU Dir. 2016/798) defines in Art. 4 that the responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules.</p> <p>The CSM on SMS requirements (EU Reg 2018/762) in point 2.3 states that RUs and IMs are responsible for assigning roles and responsibilities to their staff also based on the results of their own risk analysis and assessment.</p> <p>The text of this draft national rule (as provided in SRD) is reported below:</p> <p><i>“3.7.31 The driver shall obtain evidence before the departure of the train that has been handed over to him and to the drivers of any other traction unit not commanded by the driver’s cab used for driving the train, in addition to what is provided for in point 3.7.7, the intended movement and technical requirements; the driver shall also check the authorizations of the staff requesting access to the driver’s cab”.</i></p>	<p>RUs, IMs</p>	<p>The draft national rule is overlapping with and contradicting existing EU requirements, by imposing obligations and responsibilities on the train driver; according to the CSM on SMS requirements, RUs and IMs are responsible for the operational procedures for train movement management and for assigning roles and responsibilities to their staff, also based on the results of their own risk analysis and assessment.</p> <p>It goes opposite to the policy goal of reducing national rules, creating unnecessary burden on stakeholders with doubtful benefit. Interoperability for operations within and to/from Italy and coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p> <p>Unnecessary efforts to ensure the enforcement of the additional national rule on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law.</p>	<p>The Agency assesses that the possible benefits could be achieved also through alternative means, harmonised at EU level.</p> <p>The goal of preserving safety is already regulated by the current EU legal framework and by the Safety Management Systems of RUs and IMs.</p>
<p><a href="#">IT-SA-88-1-D</a></p>	<p>The rule imposes management principles and procedures relating to the use of the train's braking system. The proposed rule imposes obligations and responsibilities on the driver.</p> <p>The CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) in points 2.3 and 4.6 of the annexes states that defining the roles and responsibilities of personnel performing safety tasks is the responsibility of the RUs. This means that the legislator shall refrain from adopting rules covering the responsibilities of the driver.</p>	<p>RUs, IMs</p>	<p>The draft national rule is overlapping with and contradicting existing EU requirements, by imposing management principles and procedures relating to the use of the train's braking system and by imposing obligations and responsibilities on the driver. According to the CSM on SMS requirements, RUs and IMs are responsible for defining the roles and</p>	<p>The Agency assesses that the possible benefits could be achieved also through alternative means, harmonised at EU level.</p> <p>The goal of preserving safety is already regulated by the current EU legal framework and by the Safety</p>

Rule ID	Description of the rules and final ERA opinions	Main SHs impacted	Costs	Benefits
	<p>Certain safety requirements relating to the effectiveness test of the automatic continuous brake, as well as the general rules of execution, are included in the AMOC on tests and checks before departure including braking, which in fact represents a good practice of operational risk management and not a mandatory rule. Lastly, it should be noted that the rule being analysed here was notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as provided for by point 4.4.3 of the Annex to the OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) and consequently its analysis was included in the current version of the AMOC mentioned above.</p> <p>The text of this draft national rule (as provided in SRD) is reported below:</p> <p><i>“3.6.5 During the movement following the checks and tests carried out on the braking system referred to in point 3.6.2, the driver shall verify the effectiveness of the braking system, on the first favorable occasion, before reaching the maximum speed and in any case before having to use the brake for speed reduction”.</i></p>		<p>responsibilities of personnel performing safety tasks.</p> <p>It goes opposite to the policy goal of reducing national rules, creating unnecessary burden on stakeholders with doubtful benefit. Interoperability for operations within and to/from Italy and coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p> <p>Unnecessary efforts to ensure the enforcement of the additional national rule on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law.</p>	<p>Management Systems of RUs and IMs.</p> <p>The rule was notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as provided for in point 4.4.3 of the Annex to the OPE TSI and consequently its analysis was included in the current version of the AMOC on tests and checks before departure including braking.</p>
<p><a href="#">IT-SA-77-1-D</a></p>	<p>The rule imposes operational modalities for handling degraded or emergency situations where a passenger needs to contact the crew. The management of degradation situations is covered in the OPE TSI (Reg. EU 2019/773 as amended).</p> <p>Considering also provisions of the CSM on SMS Requirements (EU Reg. 2018/762), the principles and modalities for the management of degraded situations and related actions to be put in place cannot be subject to national rules. This management is left to the management systems of IMs and RUs as it is strongly based on operational risk management.</p> <p>The CSM on SMS requirements in point 5 of the annex stipulates that operational procedures are defined by the RU based on the results of its own risk analysis and assessment.</p> <p>It is added that, according to the Safety Directive (EU Dir. 2016/798) Art. 4, the responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules.</p> <p>The principles defined by the rule under analysis are included in the AMOC on safety of passengers, which in fact represents a good practice of operational risk management and not a mandatory rule. Lastly, we would like to point out that the rule submitted for analysis here was notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as envisaged by point 4.4.3 of the Annex to the OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) and consequently its analysis was included in the current version of the AMOC cited above.</p>	<p>RUs</p>	<p>The draft national rule is overlapping with and contradicting existing EU requirements, by imposing operational modalities for the management of degraded or emergency situations (where a passenger needs to contact the crew), instead of leaving this management to the SMS of RUs (strongly based on operational risk management which is not responsibility of the legislator).</p> <p>This goes opposite to the policy goal of reducing national rules, creating unnecessary burden on stakeholders with doubtful benefit. Interoperability for operations within and to/from Italy and coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p> <p>Unnecessary efforts to ensure the enforcement of the additional national rule on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law.</p>	<p>The Agency assesses that the possible benefits could be achieved also through alternative means, harmonised at EU level.</p> <p>The goal of preserving safety is already regulated by the current EU legal framework and by the Safety Management Systems of RUs and IMs.</p> <p>The rule was notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as provided for in point 4.4.3 of the Annex to the OPE TSI and consequently its analysis was included in the current version of the AMOC on safety of passengers.</p>

Rule ID	Description of the rules and final ERA opinions	Main SHs impacted	Costs	Benefits
	<p>The text of this draft national rule (as provided in SRD) is reported below:</p> <p><i>“3.3.6 All passengers on board shall be given the opportunity to communicate with the train crew to represent contingent situations requiring their intervention.</i></p> <p><i>If the driver is involved in this process, the driver will have to respond to any requests after measures to ensure safety of operation have been taken”.</i></p>			
<p><a href="#">IT-SA-74-1-D</a></p> <p><a href="#">IT-SA-75-1-D</a></p> <p><a href="#">IT-SA-76-1-D</a></p>	<p>The CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) in point 5 of the annexes stipulates that operational procedures are defined by the RU based on the results of its own risk analysis and assessment.</p> <p>In accordance with the Safety Directive (EU Dir. 2016/798) Art. 4, responsibility for operational risk management is not an issue to be regulated with national rules.</p> <p>The text of these draft national rules (as provided in SRD) is reported below:</p> <p><b>IT-SA-74-1-D:</b> <i>“3.3.3 On vehicles used for the carriage of passengers, the spaces necessary for the performance of safety tasks shall be kept free of obstacles, persons and luggage and shall be clearly identifiable for this purpose”.</i></p> <p><b>IT-SA-75-1-D:</b> <i>“3.3.4 Doors of convoys used for passenger service which, in the interest of safe operation, are not to be used by passengers, including those delimiting areas accessible to passengers, shall be closed and shall be prevented from unduly opening”.</i></p> <p><b>IT-SA-76-1-D:</b> <i>“3.3.5 In order to comply with the requirement set out in point 3.3.4 above, regarding the doors for boarding and alighting passengers from the convoy, it is necessary to:</i></p> <p><i>a) allow doors to be opened only at standstill and only on the side where the passenger service is intended to be operated;</i></p> <p><i>b) on the side on which the passenger service has been operated, close and lock the doors and get evidence, prior to departure, that there are no persons in danger because of the operation of the passenger service;</i></p> <p><i>c) on the side opposite to that on which the passenger service was operated, carry out the same check as referred to in subparagraph (b) above, if there is no evidence that the doors on that side were closed during the passenger service;</i></p> <p><i>d) remove any obstacles that may arise during the door closing phase;</i></p> <p><i>e) bring the convoy into motion only when the conditions set out in point 3.3.4 are met;</i></p> <p><i>f) stop the convoy whenever the conditions set out in point 3.3.4 are not met for the necessary measures to be taken”.</i></p>	<p>RUs</p>	<p>The draft national rules overlap with and contradict existing EU requirements, by imposing operational procedures, which according to the CSM on SMS requirements are instead to be defined by the RU based on the results of its own risk analysis and assessment.</p> <p>This goes opposite to the policy goal of reducing national rules, creating unnecessary burden on stakeholders with doubtful benefit. Interoperability for operations within and to/from Italy and coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p> <p>Unnecessary efforts to ensure the enforcement of additional national rules on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law.</p>	<p>The Agency assesses that the possible benefits could be achieved also through alternative means, harmonised at EU level.</p> <p>The goal of preserving safety is already regulated by the current EU legal framework and by the Safety Management Systems of RUs and IMs.</p> <p>The rules were notified by the Italian NSA as part of the definition of AMOCs as envisaged by point 4.4.3 of the Annex to the OPE TSI and consequently their analyses were included in the current version of the AMOC on safety of passengers.</p>

Rule ID	Description of the rules and final ERA opinions	Main SHs impacted	Costs	Benefits
<a href="#">IT-SA-73-1-D</a>	<p>The rule submitted for analysis, also in its alternative text proposed by the Italian NSA, establishes general principles for the assignment of roles and responsibilities to staff performing safety tasks. The rule also establishes general principles for the safety of passengers on board passenger trains.</p> <p>The Safety Directive (EU Dir 2016/798) in Art. 4 defines roles and responsibilities for actors involved in the safe operation of railways.</p> <p>The CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) defines in point 3 and point 5 of its annexes the principles and processes that RUs and IMs must implement in order to guarantee the safety of railway operations. The same CSM in point 2 also sets out principles and processes that RUs and IMs must implement in order to assign roles and responsibilities to staff carrying out safety tasks, as well as the principles and processes to be implemented in order to involve all stakeholders in the process of defining their operating procedures.</p> <p>The OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) in point 4.2.2.4.2 sets out the general principle on safety of passenger. The same TSI in appendix J introduces the definition of train crew, leaving the responsibility for its composition to the companies on the basis of their own risk analysis and assessment.</p> <p>The AMOC on Safety of Passengers, developed on the basis of point 4.4.3 of the Annex to the OPE TSI (EU Reg 2019/773 as amended), is a good practice for the management of risks arising from the operation of a passenger trains.</p> <p>The text of this draft national rule (as provided in SRD) is reported below:</p> <p><i>“2.1.1 All functions to ensure the safety of railway operation and the safety of users, customers, workers concerned and third parties, shall be performed on the infrastructure and convoys considering the characteristics of the infrastructure and convoys, the interactions among them, the service performed and the other operating conditions through staff with certified competences.</i></p> <p><i>In particular, on passenger trains shall be guaranteed the safety in the phases of boarding and alighting from the trains, when on board them and in situations of emergency or degraded conditions and any necessary assistance to the people on board, through accompanying train staff, which also support the driver, where necessary”.</i></p>	RUs, IMs	<p>The draft national rule is overlapping with and contradicting existing EU requirements, by establishing general principles for the assignment of roles and responsibilities to staff performing safety tasks as well as general principles for the safety of passengers on board passenger trains. According to the CSM on SMS requirements, RUs and IMs are responsible for defining the roles and responsibilities of personnel performing safety tasks.</p> <p>The rule goes opposite to the policy goal of reducing national rules, creating unnecessary burden on stakeholders with doubtful benefit. Interoperability for operations within and to/from Italy and coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p> <p>Unnecessary efforts to ensure the enforcement of additional national rules on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law.</p>	<p>The Agency assesses that the possible benefits could be achieved also through alternative means, harmonised at EU level.</p> <p>The goal of preserving safety is already regulated by the current EU legal framework and by the Safety Management Systems of RUs and IMs.</p>
<a href="#">IT-SA-60-1-D</a>  <a href="#">IT-SA-64-1-D</a>	<p>The principles stated in these draft national rules are set out in the OPE TSI (EU Reg 2019/773 as amended).</p> <p>The OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) defines operating principles, roles and responsibilities regarding the route compatibility check process with the Annex in point 4.2.2.5.1. The same TSI also</p>	RUs, IMs	<p>The draft national rules overlap with existing EU requirements, by stating principles already set out (in a harmonised way at European level) in the OPE TSI (EU Reg 2019/773 as amended).</p>	<p>The Agency assesses that the possible benefits could be achieved also through alternative means, harmonised at EU level.</p>

Rule ID	Description of the rules and final ERA opinions	Main SHs impacted	Costs	Benefits
	<p>defines in point 4.2.2.5.2 common principles and rules for train composition and in point 4.2.2.6.2 brake performance and maximum permissible speed. Finally, the OPE TSI in its appendix D sets out operational constraints, parameters, responsibilities and procedures to be implemented in order to proceed with the route compatibility check.</p> <p>The principles stated in draft rule IT-SA-64-1-D are set out in point 4.2.2.6.2 (3) of the Annex to the OPE TSI (EU Reg 2019/773 as amended).</p> <p>The text of these draft national rules (as provided in SRD) is reported below:</p> <p><b>IT-SA-60-1-D:</b> <i>“3.1.4 With regard to the constraints referred to in point 3.1.1 (a), each convoy, in its running configuration including the persons and goods transported, shall comply with:</i>  <i>a.1 the mass limit admitted by the infrastructure and each vehicle of the convoy;</i>  <i>a.2 the structure gauge of the vehicle gauge permitted by the infrastructure;</i>  <i>a.3 the speed limits imposed by the characteristics of the track to be travelled;</i>  <i>a.4 the speed limits allowed by the vehicles of the convoy;</i>  <i>a.5. the constraints imposed by its composition and its braking”.</i></p> <p><b>IT-SA-64-1-D:</b> <i>“3.1.6 With regard to the constraints referred to in point 3.1.1 (c):</i>  <i>(...)</i>  <i>c.2 the admitted maximum speed for each convoy, at each point of the track, shall be such that the convoy, by means of the braking system, can stop within the residual space of the section allowed for exclusive use as defined in subparagraph c.1. above”.</i></p>		<p>The rules go opposite to the policy goal of reducing national rules, creating unnecessary burden on stakeholders with doubtful benefit. Interoperability for operations within and to/from Italy and coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p>	<p>The principles stated in these draft national rules are set out in the OPE TSI (EU Reg 2019/773 as amended)</p> <p>Concerning the application of the rules to areas currently excluded from the Safety Directive, this is a question of transposition of the Directive into national legislation, whose rules are not included in SRD.</p>
<p><a href="#">IT-SA-56-1-D</a></p>	<p>The rule refers to two operational practices: the management of hazardous/emergency situations and "Train audibility". Both practices are already covered in the OPE TSI in order to harmonise their contents at European level (within the Annex at points 4.2.3.7 and 4.2.2). In addition, according to CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) within the Annex at points 5.1.3 (d) and 5.5 , the management of hazardous or emergency situations remains the responsibility of operators capable of managing operational risks.</p> <p>The CSM on SMS requirements within the Annex at point 5.1 clarifies that when planning, implementing and reviewing their operational procedures, railway undertakings must take into account the results of their own risk analysis and assessment in cooperation with all stakeholders involved (outsourced and imported risks).</p> <p>In accordance with Art. 4 of the Safety Directive (EU Dir. 2016/798), the management of operational risk,</p>	<p>RUs, IMs</p>	<p>The draft national rule is overlapping with existing EU requirements, by referring to two operational practices already already covered in the OPE TSI in order to harmonise their contents at European level. In addition, according to CSM on SMS requirements, the management of hazardous or emergency situations remains the responsibility of operators capable of managing operational risks.</p> <p>The rule goes opposite to the policy goal of reducing national rules, creating unnecessary burden on stakeholders with doubtful benefit. Interoperability for operations within and to/from Italy and coherence of the EU</p>	<p>The Agency assesses that the possible benefits could be achieved also through alternative means, harmonised at EU level.</p> <p>The rule refers to two operational practices already covered in the OPE TSI in order to harmonise their contents at European level.</p>



Rule ID	Description of the rules and final ERA opinions	Main SHs impacted	Costs	Benefits
	<p>and thus of related mitigation actions, is the responsibility of the RUs and IMs.</p> <p>The text of this draft national rule (as provided in SRD) is reported below:</p> <p><i>“2.7.9 Where persons are present or are likely to be present in the vicinity of the tracks traveled by the convoy in a potentially dangerous position, including in relation to the conditions of visibility, the characteristics of the line, the equipment and the presence of other convoys on the adjacent tracks, the driver, or in the case of pushed shuntings, the staff commanding the shunting, shall issue acoustic signals to draw the attention of persons or to signal emergency situations”.</i></p>		<p>legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p>	
<p><a href="#">IT-SA-24-1-D</a></p> <p><a href="#">IT-SA-25-1-D</a></p> <p><a href="#">IT-SA-27-1-D</a></p> <p><a href="#">IT-SA-28-1-D</a></p> <p><a href="#">IT-SA-29-1-D</a></p> <p><a href="#">IT-SA-30-1-D</a></p> <p><a href="#">IT-SA-31-1-D</a></p>	<p>The manner in which "employees" act in the performance of their duties (roles and responsibilities as per CSM on SMS requirements within the annexes at point 2.3) should be defined by the operators through their SMS taking into account human and organisational factors that may influence them (CSM on SMS requirements within the annexes at point 4.6.1).</p> <p>The text of these draft national rules (as provided in SRD) is reported below:</p> <p><b>IT-SA-24-1-D:</b> <i>“2.1.6 In cases not explicitly regulated, each staff with safety tasks, within the scope of his/her duties, shall act with wisdom and thoughtfulness, in analogy as far as possible to the procedures that regulate similar situations”.</i></p> <p><b>IT-SA-25-1-D:</b> <i>“2.1.7 Each person in charge of safety tasks, in carrying out his/her activity, is required to intervene whenever detects a fact or event that could compromise the safety of operations”.</i></p> <p><b>IT-SA-27-1-D:</b> <i>“2.1.4 The areas of competence and responsibility of each staff with safety tasks shall be clearly identified and brought to knowledge of the same staff in a traceable and recorded manner.</i> <i>2.1.5 The operations in charge of each staff with safety tasks shall be such as to allow the correct and timely execution of the required activities and not to reduce the level of attention necessary to perform the functions referred to in point 2.1.1 assigned to the person”.</i></p> <p><b>IT-SA-28-1-D:</b> <i>“2.1.9 In order to ensure the detection of any errors committed, the verification of the correct execution of a safety task, if foreseen, shall be carried out in such a way as to guarantee its independence from the safety task itself. The results of the verification shall be traced and recorded”.</i></p> <p><b>IT-SA-29-1-D:</b> <i>“2.2.1 Communications involving staff with safety tasks, while they are undertaking activities that may impact the safety of railway operations, shall be limited to those strictly related to the execution of the service in progress”.</i></p>	<p>RUs, IMs</p>	<p>These draft national rules overlap with and contradict existing EU requirements. According to the CSM on SMS requirements, the manner in which "employees" act in the performance of their duties (roles and responsibilities) should be defined by the operators through their SMS.</p> <p>This group of rules go opposite to the policy goal of reducing national rules, creating unnecessary burden on stakeholders with doubtful benefit. Interoperability for operations within and to/from Italy and coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p> <p>Unnecessary efforts to ensure the enforcement of additional national rules on top of all other existing oversight requirements pertaining to EU law.</p>	<p>The Agency assesses that the possible benefits could be achieved also through alternative means, harmonised at EU level.</p> <p>The goal of preserving safety is already regulated by the current EU legal framework and by the Safety Management Systems of RUs and IMs.</p> <p>Regarding rule IT-SA-27-1-D, the principles set out in it are already included in the CSM on SMS requirements (EU Reg. 2018/762) in points 2.3, 3.1.1 and 4.4.2 of the annexes.</p>

Rule ID	Description of the rules and final ERA opinions	Main SHs impacted	Costs	Benefits
	<p><b>IT-SA-30-1-D:</b> “2.2.2 Staff undertaking safety tasks shall immediately interrupt any communications not strictly related to the execution of the service in progress, if received”.</p> <p><b>IT-SA-31-1-D:</b> “2.2.3 Staff who succeed each other or interface in the execution of safety tasks shall exchange all the information necessary for each of them to carry out the activities they are in charge of, in compliance with the procedures and provisions applicable in order to guarantee the safety of the railway operation”.</p>			
<a href="#">IT-SA-23-1-D</a>	<p>The national rule submitted for analysis cannot be accepted as such. The Italian NSA submitted an alternative text in SRD (Single Rule Database) during the first analysis of the Agency. The Italian NSA also submitted a change request (Change Request no. 575 line no. 2) to the current OPE TSI (EU Reg. 2019/773 as amended) in order to include the alternative text in future revisions of the TSI. It is Agency's opinion that the new alternative text can be accepted as a national rule pending the decision of the dedicated working party on the proposed change request.</p> <p>The text of this draft national rule (as initially provided in SRD) is reported below:</p> <p>“2.1.8 - In cases where the system does not automatically put itself in a safe state in relation to the present conditions, the safety operational procedures shall manage the risks associated with the possible failure of the safety functions performed both by the equipment and by staff with safety tasks”.</p>	RUs, IMs	The draft national rule (as initially submitted in SRD for analysis) cannot be accepted as such. It goes opposite to the policy goal of reducing national rules; coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.	The Agency's view is that the new alternative text proposed by NSA Italy can be accepted as a national rule pending the decision of the dedicated working party on the proposed change request.
<a href="#">IT-SA-17-1-D</a> <a href="#">IT-SA-18-1-D</a> <a href="#">IT-SA-19-1-D</a>	<p>The rules (also in their alternative text proposed by the Italian NSA) restate principles and definitions that are already contained in the relevant technical TSIs.</p> <p>The text of these draft national rules (as initially provided in SRD) is reported below:</p> <p><b>IT-SA-17-1-D:</b> “1.2.26 On the railway infrastructure, the circumstances that may jeopardize the safety of operation, such as:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) anomalies of the infrastructure;</li> <li>b) anomalies of railway vehicles;</li> <li>c) natural events;</li> <li>d) accidental events caused by third parties.</li> </ul> <p>they are detected in the points sensitive to the aforementioned anomalies, taking into account the characteristics of the railway infrastructure, the vehicles and convoys allowed to circulate on it, as well as the adoption of any precautionary measures.</p> <p>1.2.27 The parameters and characteristics of the railway infrastructure relevant for safety of operation and the specific rules and instructions to be respected for the correct interfacing between the staff carrying out safety critical tasks relating to trackside systems and vehicles, are reported in the operational</p>	RUs, IMs	<p>The draft national rules overlap with existing EU legislation, by restating principles and definitions that are already contained in the relevant technical TSIs.</p> <p>The rules go opposite to the policy goal of reducing national rules, creating unnecessary burden on stakeholders with doubtful benefit. Interoperability for operations within and to/from Italy and coherence of the EU legal framework across the Union risk to be weakened/affected.</p>	<p>The Agency assesses that the possible benefits could be achieved also through alternative means, harmonised at EU level.</p> <p>The proposed rules restate principles and definitions that are already contained in the relevant technical TSIs.</p> <p>As far as the application of the rules to networks not included in the scope of the Safety Directive is concerned, this is a matter of transposition of the directive into national legislation, the rules of which are not included in SRD.</p>

Rule ID	Description of the rules and final ERA opinions	Main SHs impacted	Costs	Benefits
	<p><i>procedures governing the operation of the Lines and Installations”.</i></p> <p><b>IT-SA-18-1-D:</b> <i>“1.3.1 A railway vehicle is equipped with:</i>  <i>a) braking devices that allow to brake and release the vehicle and to transmit the necessary energy and the command of the braking action to the connected vehicles. Some vehicles are only equipped with devices for the transmission of the necessary energy and the command of braking action to the connected vehicles;</i>  <i>b) coupling and repulsion devices which allow to connect the vehicle to other vehicles while maintaining the necessary distances between them and to transmit the traction effort.</i>  <i>The vehicles can also be equipped with devices for their immobilization, independent of the above mentioned braking devices.</i>  <i>Vehicles used for passenger service or in any case that can be attended are equipped with devices that allow those present on the vehicles to signal an emergency to the driver or accompanying train staff.</i>  <i>1.3.2 The on-board alarm functions detect and signal to the staff the anomalies of the vehicles that can jeopardize the safety of railway operation.</i>  <i>1.3.3 Vehicles equipped with an engine are referred to as traction units.</i>  <i>1.3.4 The parameters and characteristics of each vehicle, running isolated or coupled to other vehicles, relevant for safety of operation and the specific rules and instructions to be respected, are reported for each vehicle in the relative operational procedures.</i>  <i>1.3.5 A stationary vehicle or group of vehicles is said to be:</i>  <i>a) "immobilized" when it is prevented from any movement;</i>  <i>b) "permanently immobilized" when it is immobilized for an indefinite period of time;</i>  <i>c) "in a stationary position" when it is permanently immobilized in a specifically identified station track.</i>  <i>1.3.6 A convoy is a complex of one or more railway vehicles designed to perform a specific railway service (transport of passengers or goods, infrastructure maintenance, rescue to other convoys, handling of vehicles, etc.).</i>  <i>1.3.7 The driver's cab is the part of a vehicle equipped with the devices necessary for the conduct of convoys”.</i></p> <p><b>IT-SA-19-1-D:</b> <i>“1.3.8 The driver's vigilance monitoring device verifies its alert state and intervenes by causing the convoy to stop if the driver does not react within the times and in the ways required by the device”.</i></p>			