

Diritto e politica dei trasporti

Rivista semestrale *open access* di dottrina, giurisprudenza e documentazione

Fascicolo 1/2025

Con i contributi di
**Fernando Elorza Guerrero, Manuel Guillermo Sarmiento García,
Emilio Romualdi, Christina Zournatzi, Lucrezia Magli,
Nicola Pierpaolo Barbuzzi, Gino Fontana, Martina Baltuzzi,
Vincenzo Palo, Paolo Felix Iurich, Marco Di Giugno,
Paolo Sabra Piazza, Francesca Di Monaco, Emma Maresca**

ISSN 2612-5056

LUISS



La Rivista è promossa dall'Osservatorio sul Trasporto Aereo "Antonio Catricalà" Luiss G. Carli, anno 8, n. 14 (I-2025), ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Air Transport Observatory "Antonio Catricalà" at Luiss G. Carli, and it is registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi "G. Marconi" di Roma e Osservatorio sul Trasporto Aereo "Antonio Catricalà" Luiss G. Carli

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

La rivista è promossa dall'Osservatorio sul Trasporto Aereo "Antonio Catricalà" Luiss G. Carli, anno 7, n. 12 (I-2024)

ISSN 2612-5056

Luiss University Press

Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT) Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Diritto e politica dei trasporti è una Rivista online e open-access, classificata dall'Anvur tra le riviste di classe A nell'area disciplinare 12 (Scienze giuridiche), indicizzata da DOAJ - Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) e da ERIH PLUS - European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Diritto e politica dei trasporti is an online, open-access, Anvur class A Journal, subject area 12 (Law). It is indexed in DOAJ - Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) and in ERIH PLUS - European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Grafica e impaginazione: Ente Nazionale Aviazione Civile e Luiss University Press

Pubblicato nel mese di ottobre 2025

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file ".doc" alla direzione della Rivista (direzione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) o alla Segreteria editoriale (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

1) i dati personali dell'Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
2) un abstract in lingua inglese e uno in lingua italiana, che non deve superare le 1.000 battute ciascuno (spazi inclusi), 5 parole chiave;

3) l'autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall'Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);

4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell'Autore:

a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell'Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d'autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;

b) che l'Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista, salvo espresso consenso del Direttore o del Comitato di direzione;

c) che le posizioni espresse impegnano l'Autore e non la Rivista;

d) che l'Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge o nei casi previsti dal Codice etico adottato dalla Rivista;

e) che l'Autore rispetta tutte le altre indicazioni contenute nel Codice etico della Rivista.

Il Direttore o il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli "estratti" con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell'apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in ".doc" format to the Journal's Executive Editors (direzione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) or to the Editorial Staff (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

1) Author's personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;

2) an abstract in Italian language and an abstract in English of not more than 1.000 characters each (including spaces), 5 key words;

3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);

4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:

- a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
- b) that the manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another Journal, except for express consent by the Editor-in-Chief or the Executive Editors;
- c) that the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
- d) that the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions or in the cases laid down in the Code of Ethics adopted by the Journal.
- e) that the Author abides by all other provisions of the Journal's Code of Ethics.

The Editor-in-Chief and the Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted. All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed. Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Comitato di direzione/Executive Editors

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
 Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
 Prof. Francesco Gaspari (Università degli studi di Roma "Guglielmo Marconi")
 Prof.ssa Laura Lamberti (Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli")

Comitato scientifico e tecnico /Scientific and Technical Board Presidente

Prof. Aristide Police (Luiss "G. Carli")

Componenti

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International – Montreal)
 Prof. Marco Calabrò (Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli")
 †Prof. Antonio Catricalà (Link Campus University)
 Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università degli studi di Roma "Guglielmo Marconi" e Pontificia Università Gregoriana)
 Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
 Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE – York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation – ECU, Perth, Australia)
 Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
 Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
 Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
 Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco – Spagna)
 Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial – Argentina)
 Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
 Prof. Francesco Gaspari (Università degli studi di Roma "Guglielmo Marconi")
 Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
 Prof. Brian Havel (McGill University – Montreal)
 Avv. Valentina Lener (Aeroporti 2030)
 Prof. Mario Libertini (Università degli studi di Roma "La Sapienza")
 Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
 Prof. Sergio Marchisio (Università degli studi di Roma "La Sapienza")
 Prof. José Manuel Martin Osante (Universidad del País Vasco – Spagna)
 Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
 Prof. Roberto Miccù (Università degli studi di Roma "La Sapienza")
 Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo – Brasile)

Prof. Angelo Piazza (Università di Roma "Foro Italico")
 Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università degli studi di Roma "Tor Vergata")
 Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università degli studi di Milano)
 Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Corte costituzionale)
 Prof. Mario Sebastiani (Università degli studi di Roma "Tor Vergata")
 Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen – Germania)
 Prof. Franco Gaetano Scoca (Università degli studi di Roma "La Sapienza")
 Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università degli studi di Roma "La Sapienza")
 Prof. Leopoldo Tullio (Università "Sapienza" – Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Prof.ssa Flaminia Aperio Bella
 Avv. Patrizia Beraldi
 Prof.ssa Yolanda Bustos Moreno
 Avv. Luigi Cameriero
 Avv. Marco Cappai
 Prof. Luigi De Propriis
 Avv. Marco Di Giugno
 Dott. Federico Di Palma
 Avv. Fabrizio Doddi
 Avv. Francesco Ferrara
 Dott. Simone Francario
 Avv. Raissa Frascella
 Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè
 Prof.ssa Annarita Iacopino
 Prof.ssa Maria Assunta Icolari
 Avv. Emanuela Lanzi
 Dott. Antonio Mitrotti
 Avv. Andrea Nardi
 Dott. Simone Paoli
 Avv. Anton Giulio Pietrosanti
 Prof. Marco Ragusa
 Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
 Dott.ssa Ersilia Sanginario
 Avv. Francesco Scalia
 Prof.ssa Martina Sinisi
 Dott.ssa Veronica Sordi
 Avv. Giovanni Terrano
 Avv. Francesco Tomasicchio
 Dott.ssa Sabrina Tranquilli

La normativa sulla formazione dei macchinisti ferroviari e i relativi indennizzi (D.lgs. n. 247 del 30 dicembre 2010 e del D.M. Infrastrutture e Trasporti 30 novembre 2012)

Emma Maresca

Cultore della Materia in Diritto Commerciale, Diritto dell'Intelligenza Artificiale e Diritto Internazionale dell'Economia nell'Università degli studi di Roma "Guglielmo Marconi", Dottore Commercialista e Revisore Legale

Il carattere settoriale della normativa che regola l'indennizzo dei costi per la formazione dei macchinisti ferroviari richiede alcune precisazioni preliminari.

Il punto di partenza è il D.Lgs. 30 dicembre 2010 n. 247, che ha recepito nel nostro ordinamento la direttiva comunitaria 2007/59/CE, concernente la certificazione dei macchinisti addetti alla conduzione di locomotori e treni. Tale testo normativo, riferimento per la sicurezza del settore ferroviario, impone la formazione come strumento fondamentale per garantire la sicurezza nei trasporti. A titolo esemplificativo, il primo considerando della direttiva 2007/59/CE recita: "La direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie, obbliga i gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie a predisporre sistemi di gestione della sicurezza che garantiscano il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza e il rispetto delle normative nazionali e delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), applicando le disposizioni comuni di sicurezza, tra cui programmi formativi per il personale e meccanismi per il mantenimento delle competenze necessarie".

Il termine "formazione" appare ben 58 volte nella direttiva 2007/59/CE e più di 20 volte nel D.Lgs. n. 247/2010, che disciplina in dettaglio i requisiti formativi per ogni macchinista, affinché possa essere abilitato alla conduzione di veicoli ferroviari.

La supervisione dell'applicazione di tali disposizioni e l'attuazione delle relative norme operative spetta all'ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), un'autorità indipendente incaricata della regolamentazione della sicurezza ferroviaria in Italia, della vigilanza sul rispetto delle norme, nonché del rilascio delle certificazioni e omologazioni alle imprese ferroviarie e ai gestori di infrastrutture. In particolare, l'art. 4 del D.Lgs. n. 247/2010, intitolato "Modello comunitario di certificazione", distingue tra due tipologie di documenti richiesti al macchinista: la licenza, che certifica il possesso dei requisiti minimi di

salute, formazione scolastica e competenze professionali, e i certificati, che abilitano alla conduzione di specifici veicoli su determinate tratte.

Il citato articolo 4, quindi, stabilisce che il macchinista deve possedere la licenza, che ne attesta la formazione generale, e uno o più certificati, che identificano i veicoli e le tratte per i quali è autorizzato a guidare. A titolo esemplificativo, per condurre il locomotore E189 è necessaria una formazione specifica che differisce da quella per l'ETR500, e per percorrere la tratta Roma-Napoli è richiesta una formazione distinta rispetto alla tratta Milano-Torino. Inoltre, il conseguimento di tali titoli deve essere preceduto dalla frequenza di corsi teorici, pratici e tirocini, e dal superamento degli esami, come richiesto dall'ANSFISA (art. 22, commi 2 e 6 del D.Lgs. 247/2010).

Ciò premesso, è evidente che se un macchinista formato secondo la normativa di settore da una determinata impresa ferroviaria o gestore decide di passare a un'altra azienda, i costi della sua formazione potrebbero beneficiarne indebitamente quest'ultima. In tale scenario, come previsto dalle normative richiamate, l'indennizzo dei costi della formazione è dovuto a condizione che: (a) l'impresa di provenienza abbia erogato una formazione conforme alle disposizioni di legge e abbia sostenuto i costi; (b) la formazione non riguardi attività incomplete o riferite a veicoli e tratte non pertinenti. A tale scopo, l'art. 21 del D.Lgs. n. 247/2010 stabilisce che la contrattazione collettiva debba definire misure per evitare che i costi della formazione vadano a beneficio di un'altra impresa. Queste misure includono il pagamento di un "ragionevole indennizzo", proporzionale al tempo rimanente dell'ammortamento dell'investimento formativo (comma 2). In assenza di accordi collettivi, il D.M. 30 novembre 2012 prevede i presupposti per l'indennizzo. L'art. 2, comma 4, del D.M. stabilisce che, in mancanza di altri accordi, l'impresa che assume il macchinista deve risarcire quella che ha formato il lavoratore, previo riscontro del rispetto delle condizioni previste dalla normativa. Il Decreto Ministeriale riprende il concetto di "ragionevole indennizzo" previsto dal D.Lgs. 247/2010 e lo applica in modo dettagliato. L'art. 1, infatti, prevede che tale indennizzo venga calcolato in base ai seguenti criteri: "Se, entro quattro anni dalla formazione, il macchinista lascia volontariamente l'impresa che ha sostenuto i costi e viene impiegato da un'altra impresa, deve essere corrisposto un indennizzo per evitare che l'investimento formativo vada a vantaggio di un altro soggetto." Pertanto, il diritto all'indennizzo sorge solo quando il macchinista, entro quattro anni dalla conclusione della formazione, decida di lasciare l'impresa di origine e venga assunto da un altro datore di lavoro.

In conclusione, la normativa prevede che i costi di formazione possano essere ammortizzati entro quattro anni dalla data di rilascio della licenza o dei certificati, a seconda che si tratti di formazione per la licenza o per veicoli e tratte. Tale periodo inizia rispettivamente dalla data di sottoscrizione del certificato di formazione e dalla data dei documenti attestanti il completamento della formazione. L'indennizzo, quindi, non è dovuto per costi di formazione precedenti a queste date né per corsi di aggiornamento già erogati (art. 2, comma 7).