



CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica
<https://rivista.camminodiritto.it>



LA SICUREZZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO TRA REGOLAMENTAZIONE EUROPEA E LEGISLAZIONE DOMESTICA

Il disastro ferroviario occorso il 6 Febbraio 2020 a Livraga, nei pressi di Lodi, con il quale si è assistito al deragliamento del treno “Frecciarossa 9595” viaggiante sulla linea alta velocità che collega Milano a Bologna, ha fornito una triste occasione di riflessione sull’assetto strutturale ed organizzativo del sistema dei trasporti su rotaia in Italia, specie in riferimento alla gestione del rischio e alla vigente normativa sulla sicurezza di passeggeri, operatori ed infrastrutture.

di **Alessia Gervaso**
IUS/10 - DIRITTO AMMINISTRATIVO
Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile
Raffaele Giaquinto

Publicato, Venerdì 19 Giugno 2020

Sommario: 1. Il regime costituzionale della tutela. - 2. La costruzione europea della sicurezza: "il quarto pacchetto ferroviario"-3. La situazione normativa in Italia: il d.lgs. n. 50/2019. - 4. Conclusioni.

1. Il regime costituzionale della tutela

Il referente costituzionale della sicurezza del trasporto ferroviario è rinvenibile nella tutela della libertà personale, di cui all'art 13 della Carta fondamentale, e, più nello specifico, in una peculiare estrinsecazione di quest'ultima, rappresentata dall'art. 16 della Costituzione, il quale tutela la libertà di circolazione.

Per quanto afferisce al mondo del trasporto su ferro, l'anzidetta libertà meglio risuona come un diritto costituzionale alla mobilità, il quale deve, inoltre, coniugarsi con la condivisa esigenza di conservazione dell'integrità fisica di tutti coloro che interagiscono, a vario titolo, con il sistema di trasporto ferroviario.

E proprio in siffatta tutela a doppio circuito, incolumità-mobilità, si sono inseriti il Ministero dei Trasporti e RFI (Rete Ferroviarie Italiane), redigendo il contratto di programma 2017-2021 ^[1], reso pubblico in data 11 Febbraio 2020, a seguito di approvazione ministeriale e della Corte dei Conti.

2. La costruzione europea della sicurezza: "Il quarto pacchetto ferroviario"

Presentato alla Commissione Europea il 30 Gennaio 2013 ma promulgato soltanto nel 2016, il cd. "quarto pacchetto ferroviario" ha giocato un ruolo assolutamente fondamentale nell'evoluzione legislativa sul tema. Bisogna ora verificare se e in che misura, l'intervento testé descritto abbia effettivamente apportato migliorie al settore della sicurezza.

Si segnala, innanzitutto, la natura polistrutturale del "quarto pacchetto", confermata dall'anima proteiforme dello stesso, il quale consta di tre regolamenti, tre direttive, due relazioni ed una comunicazione.

Il predetto pacchetto, così composito, può orbene scindersi in due macro blocchi.

Il primo blocco è rappresentato dal pilastro tecnico, al quale, tra gli altri, afferisce la direttiva n. 798/2016/UE, concernente la questione della sicurezza della rete ferroviaria.

Il secondo blocco, invece, riguarda il pilastro politico nel quale si ricordi il reg UE n. 2238/2016, che novella il precedente reg. UE n. 1370/2007 ed arricchisce il panorama normativo con nuove disposizioni sull'apertura del mercato dei servizi di trasporto passeggeri, rendendo altresì più serrata la competizione sul piano nazionale e ottenendo, come fruttuoso risvolto, un apparato di servizi, mezzi e personale, fortemente implementato.

Può essere utile osservare che, circa l'addotta finalità, si disvela un ponte figurato tra l'abbisogno di sicurezza per la salute dei viaggiatori e la costruzione di uno "spazio ferroviario unico europeo" ^[2]. In tal senso si prospetta, peraltro, una zelante opera di livellamento degli standards di sicurezza per tutte le imprese che sono ed entrano in esercizio nel ramo del trasporto ferroviario in Europa. Ciò vale, anche se residua un margine di manovra per il legislatore nazionale, il quale può sempre autorizzare gradi di salvaguardia inferiori ai succitati.

Tanta discrezionalità vuole assicurare il rispetto e la valorizzazione delle specificità geografiche che sono topiche dei più disparati contesti locali. Un esempio di ciò si ricava dalla previsione di una disciplina cd. "semplificata" per le reti ferroviarie isolate, o meglio quelle incluse nell'enumerazione tassativa programmata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con decreto dipartimentale n. 347/2019 ^[3].

La revisione della disciplina, determinata dal d.lgs n. 50/2019, tocca molteplici aspetti, tra cui i metodi e gli obiettivi comuni di sicurezza (art.6), i sistemi di gestione della sicurezza (art.8), la modalità di accertamento della responsabilità circa la manutenzione della rete e delle vetture (art.14), la funzione di supervisor dell'ANSFISA sui doveri amministrativi e gli oneri di gestione (art.17).

3. La situazione normativa in Italia: il d.lgs. n. 50/2019

Quanto a quest'ultimo aspetto, ai sensi dell'art. 17 richiamato, è stata descritta la fattispecie in maniera particolareggiata, prevedendosi che: "L'ANSFISA vigila sul rispetto, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, dell'obbligo permanente di usare un sistema di gestione della sicurezza, di cui all'articolo 8. A tal fine e per la supervisione di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/798, l'ANSFISA applica i principi enunciati nel pertinente CSM provvedendo affinché le attività di supervisione comprendano, in particolare, la verifica dell'applicazione, da parte delle imprese ferroviarie e dei gestori dell'infrastruttura, del sistema di gestione della sicurezza, per monitorarne l'efficacia, di singoli elementi o di elementi parziali del sistema di gestione della sicurezza, fra cui le attività operative, i servizi di manutenzione, la fornitura di materiale e il ricorso a imprese appaltatrici, per

monitorarne l'efficacia, nonché dei pertinenti CSM di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2016/798. Le relative attività di supervisione si applicano anche ai soggetti responsabili della manutenzione, nel caso in cui questi siano anche imprese ferroviarie o gestori infrastruttura."

L'architettura del quadro legislativo domestico, ottemperando alle richieste sovranazionali, ha equipaggiato il preesistente assetto normativo ^[4] con il D.lgs n. 50 del 14 Maggio 2019, attuativo della direttiva n. 798/2016/UE, sempre facente capo al "quarto pacchetto ferroviario". La direttiva anzidetta ha permesso di raggiungere un ambizioso obiettivo in tema di sicurezza, aggirando le regole varate con il d.lgs. n. 167/2007, dapprima, ed il d.lgs. n. 43/2011, poi.

Il testo del d.lgs. 50/2019, aderendo in dettaglio alla relativa direttiva, vincola esclusivamente il sistema di reti ferroviarie italiano e le imprese che su di esso operano ^[5], non assoggettando similmente né l'apparato tramviario né quello metropolitano. Dal decreto debbono escludersi inoltre le reti private e quelle aventi spiccate fattezze geografiche, fortemente caratterizzanti, quali le reti isolate che, come si è già detto, ex artt. 6 e ss., sono governate da una regolamentazione "semplificata".

Del tutto in linea con l'attitudine conservativa che riecheggia nel d.lgs. n. 50/2019, è la pretesa aprioristica del "certificato di idoneità" ^[6] all'esercizio del servizio di trasporto su ferro, rilasciato dall'ANSFISA, con il quale viene data formale attestazione del dato che l'operatore sia idoneo a svolgere la funzione predetta, che possa anche fruire di una struttura già adattata ai rinnovati canoni europei attraverso un capillare ammodernamento, che abbia a disposizione un suo sistema di valutazione e gestione del rischio e che, infine, sia preparato a fronteggiare il rischio medesimo oltre che a garantire prontamente il corretto funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Limitatamente ai tratti nuovi o appena ristrutturati, è richiesta un'autorizzazione ad hoc dall'ANSFISA, detta di "messa in servizio", la quale statuisce in merito allo stato della rete e di ogni singolo veicolo che sarà chiamato a transitare su quest'ultima ^[7].

4. Conclusione

Si compie così un apprezzabile ampliamento del raggio d'operatività dell'ANSFISA, di modo che le istanze di tutela, sollevate indistintamente dalla platea dei fruitori del servizio, nonché dalle eterogenee categorie di lavoratori, trovino pratico ascolto.

In coda alla presente dissertazione si segnali che, in forza della vigente regolamentazione

europea in tema di sicurezza del trasporto su rotaia e i consequenziali impulsi del legislatore nazionale, l'Italia è oggi annoverata tra i Paesi più diligenti d'Europa ^[8], in riferimento ai livelli di sicurezza raggiunti dall'apparato ferroviario.

Note e riferimenti bibliografici

- [1] Contratto di programma 2017-2021- Parte Servizi tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI S.p.a.
- [2] D.lgs. {https/URL}
- [3] Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2 Agosto 2019, n. 347
- [4] Direttiva Ministeriale sulla sicurezza ferroviaria del 9 Marzo 2006, n. 13/2006/DIV-5
- [5] Atto di Concessione, Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 31 Ottobre 2000, n. 138-T
- [6] Art. 28 D.lgs 50/2019
- [7] La “messa in servizio” è rilasciata solo previo il positivo esito di una compagine di stringenti controlli (art. 29 D.lgs 50/2019)
- [8] Dossier Servizio Studi, Camera dei Deputati, XVIII Legislatura, del 27 Marzo 2020

* Il simbolo {https/URL} sostituisce i link visualizzabili sulla pagina:
<https://rivista.camminodiritto.it/articolo.asp?id=5447>