

Schema di regolamento approvato dal cdm è all'esame di camera e senato. Parere entro il 7 dicembre

Ferrovie, liberalizzazione ampia

In vigore da gennaio: accordi oltre 15 anni a fronte di investimenti

**DI ANDREA MASCOLINI E
LUIGI CHIARELLO**

In vista della liberalizzazione del trasporto internazionale dei passeggeri del primo gennaio 2010, saranno eliminati i titoli autorizzatori rilasciati dal ministero delle infrastrutture e trasporti, saranno ammessi accordi quadro anche oltre 15 anni se ci sono investimenti rilevanti e saranno introdotti controlli sull'impatto derivante dall'entrata sul mercato di nuovi operatori che intendano svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri. Questo è quanto prevede lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/58/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria; sul provvedimento le commissioni parlamentari competenti di Camera e Senato dovranno esprimersi entro il 7 dicembre 2009. Il provvedimento si inserisce all'interno del processo di attuazione delle diverse direttive europee sul trasporto su ferro in Europa di cui la direttiva 2007/58/CE è l'ultima arrivata con la finalità di estendere il campo di applicazione delle norme comunitarie sull'interoperabilità all'intera rete ferroviaria (escluse solo le metropolitane e le tranvie) dei Paesi dell'Unione Europea, prima limitato alla rete ferroviaria transeuropea. In particolare la direttiva 2007/58 prevede la liberalizzazione del trasporto internazionale passeggeri (incluso il cabotaggio) dal primo gennaio 2010. Nel nostro ordinamento si era già provvedu-

to ad una apertura (anche più estesa rispetto alla normativa comunitaria) del mercato ferroviario nazionale, gestita attraverso l'introduzione del titolo autorizzatorio, che estendeva l'accesso alle imprese in possesso di licenza europea, alla rete ferroviaria nazionale, per l'espletamento di quei servizi di trasporto non previsti dalla Direttiva europea, a condizione di reciprocità (condizioni di uguale accesso nei paesi di controllo e/o provenienza delle imprese ferroviarie). Il fatto che in Italia ci siano licenze italiane distinte da quelle europee comporta, oggi, la necessità di un adeguamento del nostro sistema per tenere conto del fatto che in base alla direttiva del 2007, deve essere permesso, alle imprese dotate di licenza, di poter effettuare servizi internazionali di passeggeri, senza l'obbligo dell'associazione di impresa, e con la possibilità di poter effettuare rotture di carico (cabotaggio), lungo tutta la tratta internazionale. A tale riguardo il decreto di recepimento, composto di tre articoli, abroga l'obbligo di titolo autorizzatorio rilasciato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti (a condizioni di reciprocità) dal momento che i servizi internazionali passeggeri sono ora liberalizzati dalla direttiva 58 e quindi non valgono più le condizioni di reciprocità per questa tipologia di servizi. Il decreto legislativo incide sul decreto legislativo 188 del 2003, per renderlo conforme alla nuova direttiva europea rispetto alle parti della direttiva in questione non ancora recepite, e conferma quanto ha disposto da ultimo la legge 23 luglio 2009, n. 99 che ha principalmente istituito la licenza nazionale, introducendo

sia gli elementi normativi di apertura del mercato sia la possibilità di limitazione dei servizi in concorrenza al servizio pubblico, così come previsto dalla direttiva 2007/58/CE. Nel merito una delle novità del decreto riguarda gli accordi quadro, per i quali si ammette che tali accordi possano avere durata, invece che di 5 anni, di 15 anni quando siano necessari investimenti cospicui e a lungo termine. L'accordo quadro è stipulato fra gestore dell'infrastruttura e un richiedente per disciplinare l'utilizzo di capacità sull'infrastruttura ferroviaria per un periodo superiore a quello di vigenza di un orario di servizio. Inoltre il decreto prevede che se un richiedente intenda chiedere capacità di infrastruttura per svolgere un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, ha l'obbligo di informare i gestori dell'infrastruttura e gli organismi di regolamentazione interessati, anche per consentire di valutare lo scopo del servizio internazionale nel trasportare passeggeri tra stazioni situate nel territorio nazionale e il potenziale impatto economico sui contratti di servizio pubblico esistenti; sarà poi l'organismo di regolazione a dovere informare l'autorità competente che ha attribuito un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico, e le eventuali altre autorità competenti interessate che hanno la facoltà di limitare l'accesso ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3-ter, della direttiva 91/440/CEE, nonché le imprese ferroviarie che adempiono al contratto di servizio pubblico sul percorso nazionale del servizio di trasporto internazionale di passeggeri.

L'AQUILA

CHIETI