

«Fs, più mercato su tariffe e rete» L'Europa richiama il governo

La Corte di giustizia: Rfi non è indipendente dal ministero

DAL NOSTRO INVIATO

BRUXELLES — L'Ue mette in discussione la liberalizzazione attuata in Italia nel trasporto ferroviario individuando limiti all'indipendenza del gestore della rete rispetto al ministero dei Trasporti. La Corte europea di giustizia di Lussemburgo ha accolto un ricorso della Commissione europea di Bruxelles sentenziando contro l'attuale rapporto tra Rete ferroviaria italiana spa (Rfi) e il dicastero competente. Sostanzialmente gli eurogiudici concludono sostenendo che «la legge italiana non consente di assicurare l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura». Non è stata invece accolta dalla Corte europea la contestazione di Bruxelles nella parte riguardante l'indipendenza dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (Ursf), sempre in relazione al rapporto con il ministero dei Trasporti.

Il procedimento di Lussemburgo nasce da una serie di ricorsi della Commissione europea contro Stati membri per il

mancato rispetto della liberalizzazione del settore. In particolare, nel caso dell'Italia, la normativa vigente assegna la gestione delle «funzioni essenziali» da un lato a Rfi, che funge da gestore dell'infrastruttura per concessione del ministero dei Trasporti, dall'altro allo stesso dicastero. Gli eurogiudici fanno notare che Rete ferroviaria italiana, pur godendo di personalità giuridica autonoma, fa parte del gruppo Ferrovie dello Stato, che comprende la principale compagnia italiana Trenitalia. Hanno esaminato, quindi, il ruolo di Rfi nel calcolo dei diritti di accesso alla rete per ogni operatore e della loro riscossione in base alle tariffe fissate dal ministro. Secondo la Commissione europea questa ripartizione non favorirebbe l'esercizio della libera concorrenza.

Gli eurogiudici hanno convenuto che il diritto comunitario garantisce l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il sistema di determinazione dei di-

ritti di utilizzo. Pertanto deve essere promosso un sistema di utilizzo della capacità che porti i gestori a ottimizzare l'uso dell'infrastruttura nei limiti stabiliti dagli Stati membri. Di conseguenza i gestori non possono solo calcolare l'importo del diritto in ciascun caso concreto applicando semplicemente quanto stabilito precedentemente da un decreto ministeriale. La Corte europea pretende l'attribuzione di «un certo grado di flessibilità», che in Italia non ci sarebbe a causa dei vincoli del ministero dei Trasporti. Quest'ultimo, pur esercitando un semplice controllo di legittimità, andrebbe sostituito dall'organismo di regolamentazione Ursf.

Sull'indipendenza dell'Authority ferroviaria, la sentenza di Lussemburgo rigetta le contestazioni avanzate dalla Commissione europea di Bruxelles, che segnalava nell'Ursf la presenza di funzionari del ministero dei Trasporti, a sua volta influente sul gruppo Fs controllore di Trenitalia. Ma la normativa comunitaria con-

sentirebbe allo stesso dicastero di svolgere il ruolo di regolazione. Pertanto gli eurogiudici escludono che l'istituzione di Bruxelles abbia fornito elementi sufficienti a dimostrare la mancanza di indipendenza dell'Ursf.

L'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, non si è sentito colpito dal giudizio della Corte europea di giustizia. Lo ha commentato in modo sostanzialmente positivo sostenendo che l'Italia «esce molto bene da questa vicenda» sul rapporto tra il gestore della rete e il ministero proprio grazie alla nascita della nuova Autorità dei Trasporti. Moretti ha precisato che il governo ha superato il problema della sua responsabilità nel definire il «pedaggio ferroviario» perché «sta già dentro ai compiti dell'Autorità dei Trasporti». Riguardo al rapporto tra Fs e Rfi, il numero uno di Fs ha dichiarato che «in Germania e in Austria sono molto più integrati di noi».

Ivo Caizzi