



Data: 30/12/2011

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

Trasporto ferroviario e liberalizzazioni - Rfi, Italia in Corte di giustizia Bruxelles chiede equa distribuzione dei diritti di accesso alla rete e Authority

Si ripropone il nodo ormai storico della separazione tra gestione dell'infrastruttura e gestione dell'operatore storico a questione della separazione tra infrastruttura e gestione del servizio ferroviario in Italia arriva, come ampiamente annunciato, davanti alla Corte di giustizia europea. Ne ha dato notizia la stessa Corte Uè, annunciando che la Commissione ha deciso di presentare un ricorso che contesta a Roma la scorretta applicazione del primo pacchetto ferroviario. Sono soprattutto due le questioni che interessano Bruxelles, sulle quali a breve arriverà una pronuncia: l'equa distribuzione dei diritti di accesso alla rete e la creazione di un'Autorità indipendente che possa vigilare sul settore, senza essere collegata in alcun modo, in maniera diretta o indiretta, all'ex monopolista. «La direttiva 91/440 - spiegano i documenti ufficiali della Corte di giustizia - stabilisce un quadro normativo finalizzato a migliorare l'efficienza della rete ferroviaria attraverso la sua integrazione in un mercato competitivo. Principio cardine nel perseguimento di tale obiettivo è la distinzione tra servizi di trasporto, operati dalle imprese ferroviarie e la gestione delle infrastrutture ferroviarie, di competenza dei gestori delle infrastrutture, attraverso la previsione, tra l'altro, di contabilità distinta e gestione separata tra le entità incaricate delle due attività». In pratica, in queste righe si ripropone la questione, che ormai si trascina da anni e non soltanto in Italia, della separazione tra la gestione dell'infrastruttura e la gestione del cosiddetto operatore storico, l'ex monopolista pubblico. Nel nostro Paese la prima è detenuta da Rfi e la seconda da Trenitalia. In maniera molto eloquente, la documentazione ufficiale della Uè ricostruisce l'intreccio di partecipazioni del settore ferroviario italiano. Si parte dal gruppo Ferrovie dello Stato, al quale si affianca Rete ferroviaria italiana (Rfi), facente parte del gruppo Fs e controllata al 100% da Fs, «che ha il ruolo di gestore dell'infrastruttura ferroviaria, in virtù di un atto di concessione del ministero delle infrastrutture e dei trasporti». Ancora, c'è «la società per azioni Trenitalia, pure facente parte del gruppo FS e controllata al 100% da FS, che esercita attività di fornitura di servizi di trasporto ferroviario». Ci sono poi l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (Ursf), «che fa organicamente parte del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti» e il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il quale esercita la funzione essenziale di determinazione dei diritti di accesso all'infrastruttura. Il peso così importante del Governo nell'attività di regolazione desta perplessità nella Commissione, visto che, ricorda la Corte di giustizia «il ministero dello Sviluppo economico è azionista del gruppo Fs». Il tema delle infrastrutture ferroviarie viene affrontato, a livello comunitario, dalla direttiva 2001/14, che sviluppa specificatamente le norme concernenti le infrastrutture ferroviarie, in particolare «l'imposizione dei diritti di accesso, i quali devono essere commisurati ai costi effettivi di gestione della stessa e consentire alle ferrovie di soddisfare le esigenze del mercato. Essa impone l'istituzione di un organismo regolatore indipendente in ciascuno Stato membro (Organismo di regolamentazione), con ruolo di controllo dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura». Questa direttiva è stata recepita dal nostro Paese con il decreto legislativo 188/2003 che affronta, appunto, la questione del primo pacchetto ferroviario. Le risposte date dal nostro Paese sul tema, però, non soddisfano l'esecutivo comunitario. Nella documentazione della Corte di giustizia, infatti, si legge che «la Commissione ritiene che il regime che regola l'esercizio da parte di Rfi delle funzioni essenziali in materia di accesso all'infrastruttura non fornisca garanzie sufficienti di indipendenza del gestore dalla capo gruppo Fs e, di conseguenza, dagli interessi della consociata Trenitalia. Pertanto, secondo la Commissione, il recepimento della direttiva 2001/14/Ce da parte dell'Italia non è corretto e viola la direttiva 91/440/Cee e la direttiva 2001/14/Ce». m NELL'OCCHIO DEL CICLONE I L'imposizione dei diritti di accesso, che devono essere commisurati ai costi effettivi di gestione della rete e consentire alle ferrovie di soddisfare le esigenze del mercato. Pesa su

questo il collegamento tra Rfi, Fs e Trenitalia. L'istituzione di un organismo regolatore indipendente in ciascuno Stato membro, con ruolo di controllo dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura. In questo caso l'Ue si è detta non soddisfatta dalle soluzioni interne al ministero dei Trasporti, comunque collegato a Fs.

