



Stampa e Informazione

Corte di giustizia dell'Unione europea
COMUNICATO STAMPA n. 127/13
Lussemburgo, 3 ottobre 2013

Sentenza nella causa C-369/11
Commissione / Italia

Non garantendo l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, l'Italia non rispetta il diritto dell'Unione

La Commissione non ha invece dimostrato la mancanza d'indipendenza dell'organismo di regolamentazione

La liberalizzazione del trasporto ferroviario nell'Unione europea ¹ mira ad obbligare gli Stati membri a garantire alle imprese di tale settore un accesso equo e non discriminatorio alla rete ferroviaria. L'esercizio di funzioni considerate essenziali (il rilascio alle imprese ferroviarie di licenze che conferiscono loro l'accesso alla rete ferroviaria, l'assegnazione delle linee ferroviarie e la determinazione dei diritti che devono essere versati dalle imprese di trasporto per l'utilizzo della rete) non può più essere assicurato dalle imprese ferroviarie storiche, ma deve essere affidato a gestori indipendenti.

La presente causa si inserisce in una serie di ricorsi per inadempimento ² promossi dalla Commissione nei confronti di vari Stati membri per il mancato rispetto dei loro obblighi.

Il diritto italiano ripartisce la gestione delle «funzioni essenziali» tra, da un lato, Rete Ferroviaria Italiana SpA («RFI»), il *gestore dell'infrastruttura* sulla base di una concessione del Ministero dei Trasporti, e, dall'altro, questo stesso Ministero. RFI, pur essendo dotata di personalità giuridica autonoma, fa parte del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane («gruppo FS»), che comprende altresì Trenitalia SpA, la principale impresa ferroviaria italiana. RFI è incaricata del calcolo dei diritti di accesso alla rete per ogni operatore e della loro riscossione, sulla base delle tariffe fissate dal Ministro.

L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari («URSF») costituisce l'*organismo di regolamentazione*, dotato di autonomia organizzativa e contabile nei limiti delle risorse economico-finanziarie assegnategli.

Con il suo ricorso, la Commissione ha fatto valere, anzitutto, che la normativa italiana non garantisce **l'indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura**. Il diritto dell'Unione, infatti, conferisce agli Stati membri il compito di istituire un quadro per l'imposizione dei diritti nel rispetto dell'indipendenza gestionale del gestore dell'infrastruttura, cui spetta determinare i diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura e provvedere alla loro riscossione. Per contro, secondo la Commissione, riservandosi il potere di fissare il livello dei diritti di accesso alla rete, l'Italia priverebbe il gestore di uno strumento essenziale di gestione.

¹ Direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237, pag. 25), come modificata dalle direttive 2004/51/CE e 2007/58/CE, e direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 75, pag. 29), come modificata dalle direttive 2004/49/CE e 2007/58/CE.

² Si tratta delle cause: [C-528/10](#), Commissione/Grecia (sentenza dell'8 novembre 2012); [C-557/10](#), Commissione/Portogallo (sentenza del 25 ottobre 2012); [C-473/10](#), Commissione/Ungheria, [C-483/10](#), Commissione/Spagna, [C-555/10](#), Commissione/Austria, [C-556/10](#), Commissione/Germania (sentenze del 28 febbraio 2013, v. [comunicato stampa n. 20/13](#)); [C-625/10](#), Commissione/Francia (sentenza del 18 aprile 2013, v. [comunicato stampa n. 49/13](#)); [C-512/10](#), Commissione/Polonia (sentenza del 30 maggio 2013, v. [comunicato stampa n. 64/13](#)); [C-545/10](#), Commissione/Repubblica ceca, [C-627/10](#), Commissione/Slovenia, [C-412/11](#) Commissione/Lussemburgo (sentenze dell'11 luglio 2013, v. [comunicato stampa n. 88/13](#)).

Nella sua odierna sentenza, la Corte rammenta, anzitutto, che il diritto dell'Unione persegue l'obiettivo di assicurare l'indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso il sistema di determinazione dei diritti di utilizzo. I sistemi di determinazione dei diritti di utilizzo e di assegnazione della capacità devono incoraggiare i gestori ad ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura nell'ambito stabilito dagli Stati membri. Il ruolo dei gestori non può quindi limitarsi a calcolare l'importo del diritto in ciascun caso concreto, applicando una formula fissata in precedenza mediante decreto ministeriale. Al contrario, essi devono disporre di un certo grado di flessibilità nella fissazione dell'importo dei diritti.

La Corte rileva che la normativa italiana prevede che la determinazione dei diritti, fissata di concerto con il Ministro, vincoli il gestore. Sebbene il Ministro eserciti un mero controllo di legittimità, detto controllo dovrebbe tuttavia spettare all'organismo di regolamentazione, nel caso di specie all'URSF. **La Corte ne trae la conclusione che la legge italiana non consente di assicurare l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura.**

Con la sua seconda censura, la Commissione addebita alla normativa italiana di non rispettare **l'indipendenza dell'organismo di regolamentazione**, in quanto l'URSF è costituito da funzionari del Ministero e quest'ultimo continua ad esercitare un'influenza sul gruppo FS, che detiene Trenitalia.

La Corte osserva, in senso contrario, che, con i loro interventi legislativi successivi, le autorità italiane hanno inciso sulla costituzione dell'organismo di regolamentazione e hanno ridefinito progressivamente la sua autonomia organizzativa e contabile³. Essa ricorda inoltre che, secondo la direttiva, l'organismo di regolamentazione può essere il Ministero dei Trasporti.

La Commissione non può dunque far leva sulla sola circostanza che l'URSF appartiene a tale Ministero per concludere che esso non è indipendente.

La Corte ne trae la conclusione che **la Commissione non ha fornito gli elementi necessari per dimostrare la mancanza di indipendenza dell'organismo di regolamentazione.**

IMPORTANTE: La Commissione o un altro Stato membro possono proporre un ricorso per inadempimento diretto contro uno Stato membro che è venuto meno ai propri obblighi derivanti dal diritto dell'Unione. Qualora la Corte di giustizia accerti l'inadempimento, lo Stato membro interessato deve conformarsi alla sentenza senza indugio.

La Commissione, qualora ritenga che lo Stato membro non si sia conformato alla sentenza, può proporre un altro ricorso chiedendo sanzioni pecuniarie. Tuttavia, in caso di mancata comunicazione delle misure di attuazione di una direttiva alla Commissione, su domanda di quest'ultima, la Corte di giustizia può infliggere sanzioni pecuniarie, al momento della prima sentenza.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia

Contatto stampa: Estella Cigna Angelidis ☎ (+352) 4303 2582

³ Così è avvenuto con il decreto legge n. 98/2011 e, ancor di più, con la legge n. 27, del 24 marzo 2012, che istituisce una nuova autorità di regolamentazione dei trasporti.