

Roma, 11 giugno 1999

CIRCOLARE N. 87/1999

OGGETTO: TRASPORTO FERROVIARIO - LICENZE DELLE IMPRESE FERROVIARIE - RIPARTIZIONE DELLA CAPACITA' E DIRITTI PER L'UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA - DPR 16 MARZO 1999, N.146, SU G.U. N.119 DEL 24.5.1999.

E' stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il DPR in oggetto, con il quale si completa anche in Italia l'adozione delle direttive comunitarie sul trasporto ferroviario.

Il regolamento disciplina:

- le modalita' relative al rilascio delle licenze alle associazioni internazionali (tra almeno due imprese ferroviarie stabilite in Stati dell'UE allo scopo di offrire trasporti internazionali passeggeri e/o merci tra Stati membri) nonché alle imprese ferroviarie stabilite in Italia che effettuano trasporti combinati di merci
- le procedure per la ripartizione della capacita' di infrastruttura ferroviaria (tracce orarie)
- i principi per la riscossione dei diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura.

L'utilizzo della rete ferroviaria (per i soli trasporti infracomunitari) e' subordinato a:

- possesso di una licenza, rilasciata dal Ministero dei Trasporti
- disponibilita' di un certificato di sicurezza, rilasciato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria di cui si richiede l'utilizzo
- stipula con il gestore dell'infrastruttura di accordi amministrativi, tecnici e finanziari per l'assegnazione delle tracce orarie.

Possono richiedere la licenza le imprese ferroviarie che

- soddisfino requisiti di onorabilita', di capacita' finanziaria e di competenza professionale
- siano in possesso della trazione, ossia del materiale rotabile nonche' del personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli
- siano titolari di coperture assicurative RC.

Costituiscono requisiti di onorabilita':

- non essere stati dichiarati falliti o sottoposti a liquidazione coatta ne' essere stati ammessi, nei cinque anni antecedenti alla richiesta della licenza, alle procedure di concordato preventivo o di amministrazione controllata
- non aver riportato sentenza di condanna o di applicazione di pene per delitti contro il patrimonio, contro la fede pubblica, contro l'economia pubblica, l'industria e il commercio, contro la pubblica incolumita', contro la pubblica amministrazione ovvero per delitti non colposi per i quali la legge preveda la pena della reclusione non inferiore nel massimo a quattro anni, salvo che sia intervenuta sentenza di riabilitazione
- non aver riportato per due volte sentenze di condanna per reati in materia di previdenza o di assistenza sociale, di infortuni e di igiene del lavoro
- non essere stati sottoposti a misure di prevenzione personali o patrimoniali.

I requisiti debbono essere posseduti:

- dai soci accomandatari, quando trattasi di societa' in accomandita semplice o in accomandita per azioni
- dagli amministratori delegati e dai legali rappresentanti per ogni altro tipo di societa'.

Per la dimostrazione di capacita' finanziaria la richiesta di licenza deve essere corredata dai seguenti elementi:

- depositi bancari, anticipi ottenuti in conto corrente, prestiti
- fondi ed elementi di attivo realizzabile a titolo di garanzia
- capitale di esercizio
- costi di esercizio, compresi costi di acquisto per veicoli, terreni, edifici, attrezzature e materiale rotabile
- oneri gravanti sul patrimonio dell'impresa.

Per la competenza professionale, l'impresa ferroviaria deve garantire:

- un'organizzazione gestionale efficiente
- personale responsabile della sicurezza (in particolare quello addetto alla guida dei convogli)
- personale, materiale rotabile e organizzazione capaci di garantire un alto livello di sicurezza.

Il certificato di sicurezza viene rilasciato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria alle imprese che dimostrano di rispettare gli standard in materia di sicurezza della circolazione.

La ripartizione della capacita' - ossia la ripartizione delle tracce orarie - e' affidata al gestore dell'infrastruttura italiana quando la localita' di partenza si trova nel territorio italiano.

nella ripartizione delle tracce orarie viene riconosciuta prioritari:

- ai servizi di trasporto passeggeri disciplinati da contratti di servizio stipulati tra le imprese ferroviarie e lo Stato, o le regioni. Tali servizi, in presenza di richieste per altri, non possono comunque assorbire l'intera capacita' delle tratte e delle fasce orarie interessate
- ai servizi di trasporto ad alta velocita' effettuati totalmente o parzialmente su infrastrutture appositamente costruite o adattate e ai servizi di trasporto merci effettuati su linee specializzate per tali servizi.

Le imprese hanno facolta' di richiedere al Ministero dei trasporti il riesame delle decisioni adottate dal gestore dell'infrastruttura in materia di ripartizione delle tracce orarie ovvero in materia di riscossione del canone¹.

Le imprese che effettuano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto di merci o di persone, sono tenute all'osservanza degli standard e delle prescrizioni definite dal gestore dell'infrastruttura, in particolare in materia di:

- requisiti tecnici ed operativi specifici per i servizi ferroviari
- requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle imprese ferroviarie
- sanita', sicurezza e diritti dei lavoratori e dei consumatori.

Le nuove norme - che entrano in vigore il 24 luglio p.v. - sono state salutate dalla stampa quotidiana come strumento definitivo per la caduta del monopolio FS e per la liberalizzazione del trasporto ferroviario. In realta' il recepimento delle due direttive comunitarie era un atto dovuto; questo comunque stabilisce principi di deregolamentazione antimonopolista, anche se restano limitazioni piuttosto rilevanti per l'attivazione di un mercato concorrenziale.

Anzitutto perche' le disposizioni si applicano esclusivamente ai trasporti infracomunitari, escludendo quelli nazionali e quelli internazionali con Stati extra-UE.

L'altra limitazione e' che l'assegnazione delle tracce orarie e' affidata non ad un soggetto terzo ed indipendente ma allo stesso soggetto che gestisce l'infrastruttura e che appartiene allo stesso gruppo - FS - che effettua i trasporti.

La Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato - nell'esprimere il proprio parere sulla proposta di Decreto Legislativo - aveva in proposito formulato critiche, osservando che doveva essere costituita un'authority indipendente cui affidare il rilascio delle licenze, il controllo sull'osservanza degli obblighi e la verifica che le tracce orarie fossero ripartite ed i canoni riscossi su basi eque e non discriminatorie.

A tali osservazioni il Governo - delegato dalla legge comunitaria 1995-1997 a recepire le due direttive - ha replicato affermando che il testo del DPR non poteva prevedere la costituzione di un'authority mancando indicazioni in tal senso nella legge delega ed affermando che il Ministero dei trasporti offre sufficienti elementi di garanzia nei termini richiesti dalla Commissione.

¹ I criteri per la determinazione del canone sono gia' stati dettati dal Decreto legislativo 277/98 che ha recepito la direttiva 91/440.

Per riferimenti confronta circ.ri conf.li nn. 218/98 e 159/98

FINE TESTO CIRCOLARE CONFETRA