

AS265 - SEPARAZIONE TRA GESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE E SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO

Roma, 13 agosto 2003

Presidente del Senato della Repubblica
Prof. Marcello Pera
Presidente della Camera dei Deputati
On.le Pierferdinando Casini
Presidente del Consiglio dei Ministri
On.le Silvio Berlusconi
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
On.le Pietro Lunardi
Ministro dell'Economia e delle Finanze
On.le Giulio Tremonti
Presidente della Regione Lombardia
On.le Roberto Formigoni

PREMESSA

L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, ai sensi degli artt. 21 e 22 della legge n. 287/90, intende svolgere le considerazioni che seguono relativamente all'articolo 20 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di attuazione delle Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, nonché in risposta alla richiesta di parere formulata dalla Regione Lombardia in merito alla compatibilità con la normativa a tutela della concorrenza del contratto stipulato tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito RFI) e Trenitalia S.p.A. (di seguito Trenitalia), in data 27 agosto 2002, avente ad oggetto la locazione a favore di quest'ultima società delle *"aree e [de]gli immobili, pertinenze accessorie"* di alcuni impianti merci presenti sul territorio italiano.

I PRINCIPALI CONTENUTI DEL CONTRATTO STIPULATO TRA RFI E TRENITALIA

Con il contratto in esame, RFI ha concesso in locazione a Trenitalia *"le aree e gli immobili, pertinenze accessorie"* degli impianti di 61 terminali merci dislocati in diverse regioni italiane. Nel contratto si identificano, in particolare, le pertinenze accessorie come il *"complesso degli immobili (magazzini, uffici), delle aree (piazze asfaltate), degli impianti ed attrezzature funzionali alla terminalizzazione del trasporto ferroviario di merci con esclusione dei binari"* (articolo 2). Nell'ambito della stessa clausola è disposto che le necessarie operazioni di perimetrazione fisica, all'interno di ciascun terminale merci, debbano concludersi entro 30 giorni dall'avvenuta stipula.

Secondo quanto previsto dal contratto, Trenitalia si obbliga a *"fornire, a richiesta di altre Imprese Ferroviarie che abbiano acquistato tracce aventi origine o destinazione negli impianti merci [oggetto della locazione], dietro riconoscimento da parte delle stesse dei corrispettivi [previsti] i seguenti servizi accessori di terminalizzazione: rifornimento combustibile, rifornimento idrico, servizi di manovra [...] movimentazioni con gru fisse, movimentazioni con gru mobili, accesso ai piazzali asfaltati per lo svolgimento dello scambio intermodale"* (articolo 4). Nella fornitura dei servizi in questione, Trenitalia è vincolata al rispetto delle vigenti leggi in materia antitrust, dovendo garantire la trasparenza, l'accesso non discriminatorio e la piena ed effettiva parità di trattamento tra le imprese ferroviarie e tra queste e sé medesima.

Per quanto riguarda le tariffe, il contratto prevede che esse siano in parte fissate da RFI ed in parte stabilite e rese pubbliche da Trenitalia, sentita RFI stessa (articolo 9).

Va rilevato, da ultimo, che nel contratto si fa esplicito riferimento alla “necessità” da parte di Trenitalia di condurre in locazione i suddetti beni “in modo da poter svolgere senza soluzione di continuità le proprie attività [...]”, anche in considerazione del fatto che Trenitalia, fin dalla sua costituzione, “ha continuato a godere e a disporre di tali beni nonché a svolgere le attività connesse al trasporto delle merci”¹.

IL PRINCIPIO DELLA SEPARAZIONE TRA LE ATTIVITÀ DI GESTIONE DELL’INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E L’ATTIVITÀ DI TRASPORTO NELLA NORMATIVA COMUNITARIA E NAZIONALE

La normativa comunitaria e nazionale di liberalizzazione del trasporto ferroviario è incentrata sul principio della separazione tra l’attività di gestione dell’infrastruttura ferroviaria e l’attività di trasporto ferroviario: il settore, caratterizzato dalla presenza di infrastrutture essenziali, non potrebbe svilupparsi, infatti, se non consentendo alle imprese che offrono servizi un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture in questione. Più precisamente, la Direttiva n. 91/440/CE ha esteso al settore del trasporto ferroviario il principio di libera prestazione dei servizi, stabilendo un diritto di accesso equo e non discriminatorio all’infrastruttura ferroviaria degli Stati membri a favore delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie stabilite nel territorio dell’U.E. in possesso di licenza².

Nel tentativo di dare concretezza allo sviluppo del settore, la normativa ha imposto una separazione, almeno sul piano contabile, delle attività relative alla gestione dell’infrastruttura ferroviaria dall’esercizio dei servizi di trasporto ferroviario, lasciando tuttavia agli Stati membri la possibilità di creare, a tal fine, anche un ente distinto. In particolare, l’articolo 6 della Direttiva stabilisce che “*Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire sul piano della contabilità la separazione delle attività relative all’esercizio dei servizi di trasporto da quelle relative alla gestione dell’infrastruttura ferroviaria [...] Gli stati membri possono inoltre prevedere che detta separazione comporti sezioni organiche distinte all’interno di una stessa impresa o che la gestione dell’infrastruttura sia esercitata da un ente distinto*”.

Successivamente, l’approvazione delle Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE³ ha dato un ulteriore impulso al processo di liberalizzazione del settore ferroviario, attraverso una modifica delle disposizioni della Direttiva 91/440/CE.

In particolare, le Direttive in questione hanno evidenziato la necessità di garantire che: a) l’esercizio di alcune funzioni di carattere neutrale, come la ripartizione della capacità dell’infrastruttura ferroviaria e la relativa tariffazione, sia affidato ad un soggetto indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale; b) l’accesso da parte delle imprese ferroviarie alla rete ferroviaria, agli scali merci, scali di smistamento, aree di composizione dei treni, stazioni di deposito, centri di manutenzione ed altre infrastrutture tecniche avvenga su base non discriminatoria⁴.

Al riguardo, si rileva, in particolare, che la Direttiva 2001/12/CE modifica l’articolo 6 della Direttiva 91/440/CE, avente ad oggetto la separazione tra la gestione dell’infrastruttura e l’attività di trasporto, stabilendo, da una parte, che “*gli stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le funzioni essenziali che determinano l’accesso equo e non discriminatorio all’infrastruttura [...] siano attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto*

¹ [Cfr. le premesse del contratto.]

² [L’art. 10 della Direttiva 91/440 prevede che “Le associazioni internazionali godono, negli Stati membri in cui sono stabilite le imprese ferroviarie che costituiscono l’associazione, di diritti di accesso e di transito nonché di diritti di transito negli altri Stati membri per la prestazione di servizi di trasporto internazionali tra gli Stati membri in cui sono stabilite le imprese che costituiscono l’associazione. Le imprese ferroviarie contemplate dal campo di applicazione [della direttiva] godono di un diritto di accesso, a condizioni eque, all’infrastruttura degli altri Stati membri, per l’esercizio dei servizi di trasporti combinati internazionali di merci. Le associazioni internazionali e le imprese ferroviarie che effettuano trasporti combinati internazionali di merci concludono con i gestori dell’infrastruttura ferroviaria utilizzata gli accordi amministrativi, tecnici e finanziari necessari per disciplinare gli aspetti di controllo e di sicurezza del traffico inerenti ai servizi di trasporti internazionali di cui ai paragrafi 1 e 2”. L’“impresa ferroviaria” è definita come qualsiasi impresa la cui attività principale è rappresentata dalla fornitura di prestazioni di trasporto ferroviario di merci o di persone e che garantisce obbligatoriamente la trazione e l’“associazione internazionale” come qualsiasi associazione comprendente almeno due imprese ferroviarie stabilite in Stati membri diversi che abbia lo scopo di fornire prestazioni di trasporto internazionale tra Stati membri (art. 3).]

³ [Pubblicate in GUCE L 75 del 15.03.2001.]

⁴ [Cfr. art. 5 ed allegato II, sub 2) della Direttiva 2001/14/CE. Per quanto riguarda i servizi che devono essere garantiti alle imprese ferroviarie, l’art. 5 contiene una previsione in base alla quale “Qualora i servizi non siano offerti da un gestore dell’“infrastruttura principale” si adopera nella misura del possibile per facilitare la fornitura dei servizi in questione”.]

ferroviario. *Indipendentemente, dalle strutture organizzative è necessario provare che il presente obiettivo è stato realizzato*” e, dall’altra, che *“Gli Stati membri possono tuttavia incaricare le imprese ferroviarie o qualsiasi altro organismo della riscossione dei diritti e attribuire loro la responsabilità di gestione dell’infrastruttura ferroviaria, ad esempio investimenti, manutenzione e finanziamento”*. Gli artt. 4 e 14 della Direttiva 2001/14/CE, stabiliscono, inoltre, la necessità di garantire l’indipendenza, sul piano giuridico, organizzativo e decisionale, del soggetto incaricato della determinazione dei diritti per l’utilizzo dell’infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie, anche al fine di rispettare la riservatezza delle informazioni commerciali ricevute dal gestore dell’infrastruttura.

A livello nazionale, l’obbligo di separare l’attività di gestione dell’infrastruttura da quella di trasporto ferroviario è stato recepito con il D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277. In particolare, il citato decreto ha previsto la necessità di garantire l’autonomia gestionale delle imprese ferroviarie (articolo 1) e l’autonomia e l’indipendenza del gestore dell’infrastruttura ferroviaria (articolo 4), mediante una separazione contabile o la costituzione di imprese separate per la gestione della rete e delle infrastrutture ferroviarie, da una parte, e per l’esercizio delle attività di trasporto a mezzo ferrovia, dall’altra (articolo 2).

Successivamente, con Decreto Ministeriale 31 ottobre 2000, n. 138T, è stata rilasciata a Ferrovie dello Stato (di seguito FS), ai sensi della normativa sopra richiamata, la concessione per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale per la durata di sessanta anni. All’articolo 1 della concessione si dispone che *“il concessionario svolge le attività previste dalla concessione di cui al presente atto tramite una divisione autonoma e distinta, anche sotto il profilo contabile, dalle altre strutture destinate allo svolgimento delle attività espletate in qualità di impresa ferroviaria di servizi, e provvede alla costituzione di apposita società per la gestione dell’infrastruttura ferroviaria nazionale”*.

La concessione ha per oggetto, tra l’altro, la progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione *“dell’infrastruttura ferroviaria nazionale [...] ivi inclusi [...] gli impianti merci modali e intermodali”*⁵.

Il concessionario svolge direttamente le attività oggetto della concessione. Esso può, tuttavia, previo parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (già Ministero dei Trasporti e della Navigazione), affidare a terzi di esse che non ritenga di gestire direttamente, fermo restando che dell’adempimento degli obblighi derivanti dall’atto di concessione medesimo risponde il concessionario stesso (articolo 3 del citato DM 138T/2000).

In concreto, l’attuazione a livello nazionale del suddetto quadro normativo ha imposto la trasformazione del Gruppo FS e la costituzione di soggetti distinti e formalmente autonomi che garantissero la separazione tra le attività di gestione dell’infrastruttura, attraverso la società RFI, e l’attività di impresa ferroviaria, attraverso Trenitalia. In tal senso, i “terzi” a cui possono essere eventualmente affidate le attività oggetto di concessione, ai sensi del DM 138T/2000, devono essere intesi come soggetti diversi e distinti dall’impresa ferroviaria Trenitalia.

Infine, si rileva che il principio dell’autonomia e indipendenza tra le imprese che gestiscono l’infrastruttura ferroviaria e quelle che svolgono l’attività di trasporto per ferrovia, nonché il diritto di accesso all’infrastruttura da parte di questi ultimi, è stato ribadito dal Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di attuazione delle Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE⁶.

In particolare, il Decreto Legislativo in parola prevede che *“il gestore dell’infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo e decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti”* (articolo 11). Per quanto riguarda gli aspetti più direttamente connessi ai profili oggetto della presente analisi, il Decreto citato stabilisce all’articolo 20 che le imprese ferroviarie hanno diritto all’accesso ed all’utilizzo, a condizioni non discriminatorie, tra l’altro, a *“scali e terminali merci [...] servizi di manovra [...]”* (comma 2) e che *“il gestore dell’infrastruttura, ove non sia in condizione di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 2, provvede, entro un anno dall’entrata in vigore del presente decreto, ad affidare la gestione di servizi stessi [...] a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie [...]”* (comma 4).

⁵ [Il concessionario è obbligato, in particolare, a garantire la piena utilizzabilità e la costante manutenzione delle linee e infrastrutture ferroviarie, a mantenere adeguati livelli di sicurezza, nonché a conformarsi a principi di trasparenza, equità e non discriminazione in materia di: a) accesso e ripartizione della capacità di infrastruttura; b) predisposizione del Prospetto Informativo della Rete; c) applicazione e riscossione dei canoni di utilizzo (art. 3 D.M. 138T).]

⁶ [Il decreto legislativo concerne il recepimento della Direttiva 2001/12/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, della Direttiva 2001/13/CE relativa alle licenze alle imprese ferroviarie e della Direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all’imposizione dei diritti per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.]

Ciò posto, non può non rilevarsi come, in concreto, nonostante l'evoluzione del quadro normativo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, il Gruppo FS, per l'assetto organizzativo che lo connota, continua a configurarsi come un'unica entità economica.

In effetti, la società *holding* FS, in virtù dei rapporti di controllo e degli interessi economici in comune con le imprese RFI e Trenitalia, risulta in grado di condizionare le politiche di impresa delle società appartenenti al medesimo gruppo. D'altra parte, le imprese in questione operano nello stesso settore industriale e le azioni intraprese dall'una risultano suscettibili di influenzare l'attività dell'altra, in tal modo incidendo sul risultato economico dell'intero gruppo industriale. Si consideri, infine, che Trenitalia, da un lato, rappresenta il più importante cliente di RFI, dall'altro, quest'ultima società, in quanto gestore dell'infrastruttura, determina la possibilità per i concorrenti di Trenitalia di accedere all'infrastruttura stessa e quindi di entrare sul mercato. Poiché, dunque, le società RFI e Trenitalia sono soggette al controllo dei medesimi azionisti, questi ultimi hanno un interesse ad assicurare che i comportamenti all'interno del gruppo FS siano sufficientemente coordinati.

LE PROBLEMATICHE CONCORRENZIALI SOLLEVATE DALLA GESTIONE DEI TERMINALI DA PARTE DI TRENITALIA E DALL'ART. 20 DEL DECRETO LEGISLATIVO 8 LUGLIO 2003, N. 188

Ciò premesso, l'Autorità in questa sede intende principalmente evidenziare che l'affidamento a Trenitalia della gestione di una parte sostanziale della rete di terminali merci contrasta con il principio di separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura e l'attività di trasporto, affermato dalla normativa comunitaria e nazionale di liberalizzazione del settore ferroviario⁷, e, in particolare, con l'esigenza che l'esercizio di alcune funzioni di carattere neutrale, finalizzate a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alla rete e alle attrezzature di servizio, sia affidato ad un soggetto indipendente dalle imprese ferroviarie, sul piano giuridico, organizzativo e decisionale⁸.

A questo proposito, si sottolinea come, non a caso, la concessione della gestione delle infrastrutture in capo a RFI abbia incluso nell'oggetto della stessa, oltre all'intera rete ferroviaria nazionale, anche "*gli impianti merci modali e intermodali*", confermando, in tal modo, il valore strategico ad essi attribuito nelle politiche di gestione del trasporto ferroviario di merci⁹.

D'altra parte, lo stesso articolo 20 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, prevede che la gestione dei servizi possa essere affidata dal gestore a soggetti terzi purché siano "*indipendenti dalle imprese ferroviarie*", ossia non partecipati da imprese ferroviarie o da società a loro volta partecipate da imprese ferroviarie.

L'Autorità intende, tuttavia, segnalare come, pure a seguito dell'adozione del citato Decreto di attuazione delle Direttive comunitarie, non venga a cessare, almeno nell'immediato, la possibilità per Trenitalia di continuare a gestire gli stessi terminali merci oggetto del contratto in esame. L'articolo 20 del Decreto stesso stabilisce, infatti, che le imprese ferroviarie hanno il diritto all'accesso e all'utilizzo, a condizioni non discriminatorie, tra l'altro, a "*scali e terminali merci [...] servizi di manovra [...]*" (comma 2) e che "*il gestore dell'infrastruttura, ove non sia in condizione di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 2, provvede, entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto, ad affidare la gestione di servizi stessi [...] a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie [...]*" (comma 4). Se da un lato tale previsione riafferma il principio della neutralità del gestore dell'infrastruttura, dall'altro consente che lo stesso principio venga disatteso per un ulteriore periodo di un anno a far data dall'entrata in vigore del Decreto, garantendo in tal modo a Trenitalia di continuare a godere di un indubbio vantaggio concorrenziale.

Si rileva, infatti, che la disposizione di cui all'articolo 20 del D. Lgs. 188/2003 consente a Trenitalia di continuare a svolgere attività di gestione di una serie di infrastrutture essenziali, rappresentate da un insieme significativo di terminali intermodali e dei relativi servizi¹⁰, attribuendo alla stessa Trenitalia un vantaggio competitivo non trascurabile, a discapito degli operatori del settore, attuali o potenziali. Tale vantaggio appare ancor più significativo ove

⁷ [Peraltro, si ricorda che il contratto in esame ha avuto l'effetto di formalizzare una situazione di fatto preesistente, poiché l'attività di gestione dei terminali merci è stata svolta da trenitalia, senza soluzione di continuità, sia nella fase precedente che successiva alla stipula del contratto stesso.]

⁸ [Cfr. artt. 4 e 14 della Direttiva 2001/14/CE, nonché, le nuove proposte di Direttiva contenute nel second railway package presentate dalla Commissione Europea.]

⁹ [Cfr. D.M. 138T/2000.]

¹⁰ [Si osserva che la significatività di tali terminali resta impregiudicata, qualunque sia l'estensione in concreto delle aree ed immobili risultante dalla perimetrazione fisica delle aree stesse.]

si tenga conto che 61 terminali tra i più importanti del sistema ferroviario nazionale vengono gestiti dall'impresa dominante nell'attività di trasporto ferroviario e intermodale di merci.

Va osservato, inoltre, che l'affidamento della gestione dei terminali condiziona non solo l'attività di trasporto ferroviario, ma anche la fornitura dei servizi accessori di terminalizzazione (potendo, in altri termini, determinare la priorità tra le imprese che vi accedono, le modalità di fornitura e, almeno per alcuni dei servizi, il livello delle tariffe), dalla cui rapidità e livello qualitativo dipende in larga misura l'efficienza organizzativa del traffico¹¹.

Al riguardo, si ricorda che l'Autorità ha già adottato provvedimenti nei confronti del gruppo FS, in relazione a condotte discriminatorie volte a favorire imprese del gruppo, a svantaggio degli operatori concorrenti, facilitate proprio dall'affidamento della gestione dei principali terminali intermodali di proprietà di FS¹².

L'idoneità a determinare restrizioni della concorrenza non è esclusa dal fatto che il contratto trasferisce su Trenitalia gli obblighi di fornitura dei servizi a condizioni eque e non discriminatorie facenti capo a RFI, in quanto permangono margini di discrezionalità tali da consentire alla stessa Trenitalia di utilizzare l'accesso ai terminali merci e ai relativi servizi come strumento di discriminazione.

In ultima analisi, si rileva che le previsioni dell'articolo 20 del D. Lgs. 188/2003 in ordine all'affidamento della gestione dei terminali merci sollevano una riflessione di carattere più generale che attiene all'applicazione concreta del principio della separazione tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria. Tale principio¹³, sebbene ribadito nel Decreto legislativo di attuazione delle Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, appare formalmente recepito, ma sostanzialmente eluso, alla luce dell'assetto organizzativo che caratterizza il Gruppo FS e dei conseguenti comportamenti adottati dalle società RFI e Trenitalia ad esso appartenenti.

In merito, giova ricordare che l'Autorità ha più volte sottolineato come la separazione contabile e quella societaria rappresentino soltanto passaggi intermedi verso una separazione più sostanziale tra la gestione delle rete e l'attività di trasporto¹⁴; d'altro canto, l'esigenza di una effettiva separazione tra le due attività trova un'importante conferma nelle Direttive comunitarie di più recente approvazione, in particolare nella Direttiva 2001/14/CE.

Con specifico riguardo al settore ferroviario, una delle possibili soluzioni idonee a garantire l'indipendenza tra le attività in questione può essere la separazione proprietaria, già oggetto di riflessione nell'ambito della segnalazione sullo *Schema di Regolamento di attuazione della Direttiva n.91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie*¹⁵.

In conclusione, la circostanza che Trenitalia continui a gestire senza soluzione di continuità una parte sostanziale della rete di terminali merci esistente sul territorio nazionale in virtù del contratto sottoscritto tra RFI e Trenitalia, nonché la possibilità per detta società di proseguire legittimamente tale gestione in virtù del disposto di cui all'articolo 20 del Decreto di attuazione delle Direttive comunitarie sopra citate, per un ulteriore anno dalla sua entrata in vigore, determinano, da un lato, l'attribuzione di un vantaggio competitivo a favore di Trenitalia, in contrasto con la normativa di liberalizzazione del settore ferroviario, nonché con i principi a tutela della concorrenza, dall'altro, dimostrano l'insufficienza della separazione fino ad oggi adottata, sul piano formale e sostanziale, tra le società RFI e Trenitalia e tra queste ultime e la società *holding* FS.

L'Autorità auspica, pertanto, che venga meno la possibilità per Trenitalia di condizionare le dinamiche concorrenziali dei mercati del trasporto ferroviario di merci e dei servizi di terminalizzazione e che non siano vanificati i risultati positivi sino ad oggi conseguiti dal processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario di merci, ribadendo, in tale

¹¹ [Questi comprendono, tra l'altro, il rifornimento combustibile e idrico, la movimentazione con gru fisse e mobili, i servizi di manovra (per il trasferimento dai binari di arrivo/partenza a quelli di carico scarico o presa consegna e viceversa), le manovre all'interno degli impianti, la predisposizione degli itinerari di manovra con scambi a mano, lo stoccaggio ed immagazzinamento, l'accesso ai piazzali asfaltati per lo svolgimento dello scambio intermodale.]

¹² [Si tratta, in particolare, delle decisioni relative ai due casi Fremura/FS dalle quali emerge sia l'insufficienza della separazione societaria sia la rilevanza competitiva della gestione dei terminali. Al riguardo, cfr. provvedimento n. 1312 del 23 luglio 1993 (A35) Fremura/Ferrovie dello Stato, in Boll. N. 18-19/1993 e provvedimento n. 8065 del 24 febbraio 2000 (A227) - Cesare Fremura-Assogistica/Ferrovie dello Stato, in Boll. 8/2000.]

¹³ [Cfr. art. 11 del Decreto: "il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo e decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti.]

¹⁴ [Cfr. Segnalazione AS222 dell'8 novembre 2001 - Disciplina dei servizi pubblici locali, in Boll. n. 43/2001, Segnalazione AS226 del 20 dicembre 2001 - Riforma della Regolazione e promozione della concorrenza, in Boll. 1-2/2002; Segnalazione AS125 del 26 febbraio 1998 - Trasporto Pubblico Locale, in Boll. n.8/1998.]

¹⁵ [Cfr. AS140 in Boll. n. 21/1998.]

prospettiva, la necessità che si proceda a favore di interventi volti a promuovere un'effettiva separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura e quella di fornitura di servizi di trasporto.

IL PRESIDENTE

Giuseppe Tesaro