

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

**N. 68**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di contratto di servizio tra il Ministero dei trasporti  
e Trenitalia S.p.A. per il periodo 2004-2006

*(Parere ai sensi dell'articolo 1, della legge 14 luglio 1993, n. 238)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 26 gennaio 2007)**

---

**CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO 2004-06 TRA IL  
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E LA  
SOCIETA' TRENITALIA S.P.A. PER IL TRASPORTO  
FERROVIARIO DI MERCI**

**NOTA DI ACCOMPAGNAMENTO**

**INDICE**

<b>1. INTRODUZIONE</b>	<b>2</b>
<b>2. SERVIZI REGOLATI E CORRISPETTIVI</b>	<b>3</b>
<b>3. DESCRIZIONE DELL'ARTICOLATO</b>	<b>6</b>
<b>4. RELAZIONE DI TRENITALIA S.P.A.</b>	<b>9</b>
<b>5. CONCLUSIONI</b>	<b>11</b>

## 1. INTRODUZIONE

Alla scadenza del Contratto di servizio (d'ora in avanti: CdS) 2000-01, in virtù della clausola di continuità in esso contenuta (art. 10), è proseguita l'erogazione degli obblighi di servizio ivi previsti, sia per il trasporto ferroviario di passeggeri (per il quale è stato sottoscritto, il 6 marzo 2006, il successivo contratto), sia per il trasporto ferroviario di merci.

Al contempo, sono subentrati taluni mutamenti (dei quali si dà conto nel seguito) che rendono opportuna la ridefinizione di tali ultimi obblighi.

Nella consapevolezza della necessità di procedere in tempi brevi ad una nuova modalità di regolazione dei servizi di trasporto merci disciplinati dal contratto vigente, la fase istruttoria tra i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed i rappresentanti di Trenitalia S.p.A. ha indotto alla definizione di una soluzione di breve periodo, tradotta in una proposta di nuovo articolato ed allegati.

La scelta di procedere alla stipula di un nuovo contratto di servizio per il trasporto merci per il periodo 2004 - 2006 deriva dai risultati emersi dalla attività di ricognizione svolta nel corso del 2005, riguardo agli obblighi assunti a base del contratto di servizio 2000-2001, che beneficia di nuovi sistemi e di metodologie aggiornate per la contabilizzazione e la rendicontazione dei costi sostenuti per i servizi in oggetto.

Il riesame della materia (obblighi di servizio per il trasporto ferroviario di merci), che ha coinvolto anche l'Ufficio legislativo del Ministero, è stato avviato fin dal 2004, dopo che in sede comunitaria era stato avviato l'esame della proposta di regolamento relativo agli obblighi di servizio, ed allorchè sembrava via via più imminente l'attuazione (poi subentrata nel luglio 2005) delle misure di incentivazione del trasporto combinato ex art. 38 della l. 166/2002.

L'evoluzione del quadro normativo e del mercato di riferimento dal momento della stipula del contratto, nuove fattispecie di oneri emerse e la cessazione di altri, con ricadute significative nella gestione di Trenitalia a partire dal 2004, rende dunque necessaria una proposta di ridefinizione qualitativa e quantitativa degli obblighi, almeno fino a tutto l'anno in corso, in modo che sussistano i tempi tecnici per la valutazione della modalità più idonea di evoluzione dei servizi merci qui regolati e che gli atti conseguenti abbiano funzione di programmazione già dal 2007.

Nell'illustrare, nelle pagine seguenti, lo schema di contratto di servizio per il trasporto merci per il periodo 2004 - 2006 si pone l'attenzione sui miglioramenti apportati rispetto allo schema vigente con

particolare riguardo alla definizione degli obblighi, alla qualità dei servizi resi e al sistema di monitoraggio ed applicazione delle penalità.

L'attività svolta ha dunque mirato ad un miglioramento della qualità del contratto, riprendendo alcuni elementi della struttura del contratto di servizio passeggeri (laddove applicabili) ed introducendo, ove necessario in ragione della peculiarità del settore merci, elementi procedurali migliorativi di discontinuità ed innovazione rispetto al passato.

## **2. SERVIZI REGOLATI E CORRISPETTIVI**

Come già ricordato, attualmente l'erogazione degli obblighi di servizio è disciplinata dalla clausola di continuità riportata nel Contratto di servizio 2000-2001 (art. 10), in virtù della quale lo Stato è impegnato nella erogazione delle compensazioni per la prestazione degli obblighi di servizio per il trasporto merci di cui all'articolo 5 e al relativo allegato 4 che, nella formulazione del predetto contratto, prevedono:

- a) trasporti dal continente alla Sardegna e viceversa;
- b) trasporti sulle distanze superiori a 1000 Km;
- c) trasporti di prodotti siderurgici;
- d) trasporti dal porto di Trieste all'Ungheria e viceversa;
- e) trasporti internazionali effettuati attraverso il porto di Trieste Marittima;
- f) trasporto intermodale da e per la Francia a supporto del traffico merci transitante per il valico del Monte Bianco;
- g) servizi di trasporto combinato ferroviario terrestre di merci;
- h) servizi di trasporto merci per la Sicilia.

Nel corso del periodo 2002-05 il contesto normativo e il mercato di riferimento hanno subito una importante evoluzione che ha inciso sia sul perimetro dei servizi merci resi da Trenitalia in regime di obbligo di servizio sia sulla quantificazione degli oneri relativi ad alcuni dei servizi prestati.

Si ricorda innanzitutto l'entrata in vigore di alcuni atti normativi e la sopravvenuta inefficacia di altri: il che porta al superamento di alcune prescrizioni del CDS 2000-2001, in relazione:

- alle misure di incentivazione del trasporto combinato, disciplinate dall'art. 38 l. 166/2002 e dal relativo regolamento attuativo, approvato dalla Commissione Europea nel dicembre del 2003 ed emanato con il DPR 340/2004. L'attuazione di tali misure ha preso avvio nel luglio 2005, subito a valle della pubblicazione dell'ulteriore atto normativo (D.I. 14/T del 20.5.2005) all'uopo necessario. Gli

incentivi in questione, peraltro non destinati soltanto alle imprese ferroviarie, riguardano il triennio 2004-2006 e consistono in un meccanismo *erga omnes* legato alla quantità di treni\*km svolti. L'obbligo di cui sopra (lettera g)) è stato pertanto vigente fino al 31.12.2003;

- alle agevolazioni al trasporto di carbone e acciaio ("tariffa CECA") previste dall'accordo in ambito CECA del 21 marzo 1955 istitutivo di tariffe ferroviarie dirette internazionali, i cui effetti sono venuti meno a partire dal 1.5.2002, come aveva stabilito la decisione del Consiglio CEE 23 ottobre 2001. L'obbligo è stato pertanto operante fino al 30.04 2002;
- all'Accordo di Programma stipulato, nel quadro delle misure di cui al citato art. 38 della legge 166/2002, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia S.p.A. per "l'incentivazione del Trasporto Combinato, accompagnato e non, per l'attuazione del progetto di Autostrada Ferroviaria Alpina sulla relazione Orbassano-Aiton", che di fatto integra e sostituisce gli obblighi trasporto intermodale da e per la Francia a supporto del traffico merci transitante per il valico del Monte Bianco.

Contestualmente, i dati di consuntivo presentati da Trenitalia S.p.A. hanno consentito una puntuale quantificazione economica degli oneri legati alla produzione dei servizi merci contrattualizzati (in particolare per quanto attiene ai trasporti da e per le isole maggiori), facendo emergere una serie di oneri che non trovano compensazione nell'ambito del contratto vigente.

Tali oneri aggiuntivi sono imputabili essenzialmente ad una inefficienza, dovuta a cause oggettive, nell'utilizzo delle risorse di produzione (materiali ed umane), con particolare riguardo ai servizi da e per Sicilia e Sardegna, strettamente connessa alla configurazione attuale degli obblighi di servizio (reticolo logistico e tariffe), al loro mercato di riferimento (distribuzione e sbilanciamento della domanda di trasporto), al contesto infrastrutturale a supporto.

I nuovi obblighi di servizio per i trasporti tra il continente e Sicilia e Sardegna (e viceversa) prendono dunque in conto il disavanzo complessivo derivante dalla realizzazione del servizio, vale a dire la differenza tra il costo dell'organizzazione produttiva e gestionale necessaria alla effettuazione dell'atto di trasporto (comprensivo dei costi di circolazione di un convoglio/carro da uno scalo ferroviario di origine ad uno scalo di destinazione, inclusa una tratta marittima) e i ricavi della gestione (da tariffa, da noli e derivanti da contributo statale per per degressività tariffaria ovvero dalla quota di ricavo relativo alla compensazione tariffaria necessaria a coprire i mancati introiti per

l'obbligo di applicazione di una tariffa chilometrica decrescente sui trasporti che superano i 1000 km).

Tale metodologia di dimensionamento della compensazione costituisce il principale elemento di novità rispetto al Contratto 2000-2001 che si limitava a compensare (in aggiunta all'innaturale degressività -ove ricorrente- oltre i 1.000 km di percorso) il delta tariffario, per la sola Sardegna, e gli oneri di traghettamento per entrambe le isole, non considerando in alcun modo gli oneri di inoltro a destino sopportati nelle isole, né gli oneri di presidio dell'attuale reticolo di punti di presa consegna rispondente ad un determinato livello di servizio. Pertanto gli obblighi di servizio relativi a Sicilia e Sardegna includono anche il mantenimento del reticolo di impianti come sintetizzati in allegato (all. 1) allo schema di contratto, con le dotazioni ed i livelli di presidio ivi riportati.

In considerazione delle argomentazioni fin qui svolte, sulla base di appositi dati di consuntivo presentati da Trenitalia S.p.A., la situazione degli obblighi di servizio prevista nello schema di contratto può essere riassunta nelle seguenti tipologie:

- a) Trasporti tra il continente e la Sardegna e viceversa;
- b) Trasporti sulle distanze superiori a 1000 km (innaturale degressività della tariffa ordinaria);
- c) Trasporti tra il porto di Trieste e l'Ungheria;
- d) Trasporti internazionali attraverso il porto di Trieste Marittima.
- e) Trasporti tra il continente e la Sicilia e viceversa.

Si precisa che le fattispecie sub a) e sub e) di cui sopra includono le fattispecie sub a) e sub h) di cui al Contratto 2000-2001 più sopra riportate. Si sottolinea inoltre che la struttura del contratto risponde in modo ancora più netto che in passato a finalità di continuità territoriale: sia per l'obbligo relativo all'innaturale degressività (già inclusa nei precedenti contratti), sia per la declinazione degli obblighi relativi alla Sicilia e alla Sardegna, che non sono individuati soltanto come agevolazione tariffaria (per la sola Sardegna) e come rimborso delle spese di traghettamento e manovra, ma anche con riferimento alla rete di scali (riportata in allegato al contratto) che svolgono attività sia di produzione sia commerciali, nel senso che presso tali scali i clienti consegnano e ritirano la merce.

Per quanto attiene alle risorse finanziarie correlate al contratto di servizio merci, la tabella successiva descrive le risultanze per il 2004 in termini di fabbisogno complessivo per la copertura di ciascun obbligo al netto di IVA.

## QUADRO RIEPILOGATIVO

Descrizione		Ammontare (€)
Oneri netti e delta tariffari	A.) Trasporti dal continente alla Sardegna e viceversa	30.540.829
	B.) Trasporti sulle distanze superiori a 1000 km	29.929.885
	C.) Trasporti dal Porto di Trieste all'Ungheria e viceversa	73.346
	D.) Trasporti internazionali effettuati attraverso il Porto di Trieste Marittima	86.097
	E.) Trasporti dal continente alla Sicilia e viceversa	102.901.623
	<b>TOTALE</b>	<b>163.531.780</b>

Si evidenzia come tale importo complessivo sia nettamente superiore rispetto a quanto stanziato sui capitoli 1539 e 1543 (U.P.B. 3.1.2.8 – Ministero Economia e Finanze) del bilancio di previsione dello Stato per il 2005, pari a € 119.071.087 oltre IVA al 20%, quest'ultima stanziata in sede di assestamento del bilancio dopo che, nel marzo 2005, un parere dell'Agenzia delle entrate ne aveva sancito l'obbligatoria applicazione. Peraltro, per il 2006 non sono ancora stati definiti gli importi da attribuire agli obblighi di servizio merci, atteso che la legge finanziaria per il 2006 ha istituito, innovando rispetto agli anni precedenti, un fondo (da ripartire) per i trasferimenti alle imprese. Tale fondo comprende il rimborso degli oneri sostenuti da Ferrovie dello Stato e da altre imprese pubbliche (ANAS, Poste italiane ecc.). La somma provvisoriamente attribuita all'intero gruppo F.S. è di circa il 30% inferiore alla somma degli importi stanziati negli anni precedenti a favore di RFI e di Trenitalia S.p.A.. Pertanto è verosimile che per il 2006 le risorse disponibili siano inferiori a quelle stanziare nel 2005.

### 3. DESCRIZIONE DELL'ARTICOLATO

#### **ARTICOLO 1: oggetto e durata del contratto**

L'articolo 1 definisce l'oggetto e il periodo di riferimento del contratto, attinenti al trasporto ferroviario di merci consistenti nei servizi resi da Trenitalia S.p.A. dal 1° gennaio 2004 al 31 dicembre 2006 e qualificati dal Ministero come rispondenti a servizio pubblico ai sensi di quanto disposto dal Regolamento CEE 1191/69 (modificato dal Regolamento CEE 1893/91) che costituisce la normativa comunitaria di riferimento ai fini del Contratto di Servizio. Nell'articolo in questione si dà altresì atto dei servizi prestati dalla Società nel 2002 e 2003, secondo le rendicontazioni certificate prodotte dalla Società al Ministero.

#### **ARTICOLO 2: Obblighi di servizio relativi al trasporto ferroviario di merci**

L'articolo 2 individua i seguenti servizi oggetto di obbligo di servizio:

- a. Trasporti tra il continente e la Sardegna e viceversa;
- b. Trasporti sulle distanze superiori a 1000 km (innaturale degressività della tariffa ordinaria);
- c. Trasporti tra il porto di Trieste e l'Ungheria;
- d. Trasporti internazionali attraverso il porto di Trieste Marittima;
- e. Trasporti tra il continente e la Sicilia e viceversa.

Il Ministero dà atto che i sopra nominati servizi attinenti al trasporto ferroviario di merci sono svolti dalla Società in quanto oggetto di obbligo di servizio pubblico e riconosce che i servizi stessi sarebbero stati effettuati in misura diversa qualora resi dalla Società su base puramente commerciale.

Particolare importanza viene data ai collegamenti verso le isole maggiori e al contributo dei collegamenti stessi al riequilibrio territoriale che diventa un obiettivo per la Società unitamente al mantenimento dei livelli di servizio.

### **ARTICOLO 3: Ulteriori obblighi della Società**

L'articolo 3 prevede gli impegni della società verso le attività accessorie alla fornitura del servizio di trasporto (manutenzione dei rotabili, revisioni periodiche, livello di sicurezza, attività amministrative e commerciali di supporto), verso il personale dipendente e gli obblighi di comunicazione verso il Ministero.

### **ARTICOLO 4: Compensazioni**

L'articolo 4 evidenzia la contribuzione riconosciuta a Trenitalia S.p.A. in ragione degli obblighi di servizio disciplinati con il contratto.

Per ciascuno degli anni del triennio contrattuale, alla Società si riconosce una compensazione massima di 119.071.087 euro (capitoli 1539 e 1543 – U.P.B. 3.1.2.8 del Ministero dell'economia e delle finanze) oltre l'IVA nella misura del 20%, secondo gli importi stanziati nel 2005. Qualora nel 2006 tale importo diminuisca (ipotesi estremamente realistica, secondo quanto più sopra esposto) potrà darsi luogo alla ridefinizione degli obblighi di servizio individuati.

Nell'articolo c'è inoltre evidenza del fatto che la compensazione non potrà essere maggiore dell'onere effettivamente sostenuto dalla Società e risultante dalla prevista rendicontazione. Sono previste misure di recupero delle eccedenze erogate qualora la compensazione sia maggiore dell'onere effettivamente sostenuto.

### **ARTICOLO 5: Rendicontazione e pagamenti**

L'articolo 5 fissa gli obblighi di comunicazione per la Società relativamente: ai dati annuali preconsuntivati sull'andamento dei parametri fisici ed economico-gestionali (30 giugno dell'anno successivo



a quello di riferimento) nonché alla rendicontazione certificata (30 settembre dell'anno successivo a quello di riferimento).

Inoltre l'articolo 5 fissa il termine per il Ministero, ricevuta la documentazione precedentemente indicata, di comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze della compensazione spettante a Trenitalia.

#### **ARTICOLO 6: Qualità dei servizi**

L'articolo 6 contiene disposizioni in materia di qualità dei servizi.

Trenitalia si impegna a produrre una relazione che riporti una descrizione dei livelli quantitativi e qualitativi dei servizi di trasporto con riguardo, tra gli altri, a puntualità dei treni, affidabilità del servizio, giudizio della clientela.

L'articolo, inoltre, riporta l'impegno della Società ad adottare accorgimenti utili a migliorare il proprio corrente livello di servizio ricorrendo anche alla stipula di accordi con i clienti in relazione almeno ai seguenti elementi: termini di resa (individuati nell'allegato 2 al contratto); monitoraggio del servizio (mediante procedura di accesso del cliente al sito internet della Società); lettera di vettura elettronica; statistiche di traffico; servizio clienti tramite operatore telefonico. Il mancato conseguimento di tali requisiti di qualità è sanzionato ai sensi del articolo 9 del contratto.

#### **ARTICOLO 7: Variazioni e interruzioni dei servizi per cause eccezionali**

L'articolo 7 disciplina le variazioni e interruzioni di servizio per cause eccezionali non imputabili alla Società salvo cause di forza maggiore (tra cui le agitazioni sindacali).

Il verificarsi di interruzioni non comporta riduzione delle compensazioni economiche previste a condizione che la Società ripristini i livelli di servizio in tempi e secondo modalità appropriate.

#### **ARTICOLO 8: Monitoraggio dei servizi prestati**

L'articolo 8 prevede da parte del Ministero, direttamente o tramite società incaricate, la possibilità di effettuazione di rilevazioni e controlli per verificare il rispetto degli impegni contrattuali da parte della Società.

#### **ARTICOLO 9: Penali e risoluzione del contratto**

L'articolo 9 prevede un sistema di penali da calcolare e decurtare dalla compensazione spettante alla Società in relazione ai seguenti obblighi: mancata o incompleta trasmissione da parte dell'impresa ferroviaria dei dati di rendicontazione; mancato rispetto degli impegni sulla qualità del servizio (di cui all'art. 6 del contratto); inosservanza

degli intervalli di operatività e mancanza delle dotazioni degli impianti oggetto degli obblighi di servizio.

#### **ARTICOLO 10: Registrazione**

L'articolo 10 stabilisce che il contratto ha ad oggetto il trasferimento di disponibilità finanziarie assicurate dallo Stato, con vincolo di destinazione, in attuazione della vigente normativa nazionale e comunitaria.

L'Atto, pertanto, salvo il caso d'uso è esente da registrazione.

#### **ARTICOLO 11: Vigilanza**

L'articolo 11 disciplina i contenuti in cui si estrinseca la vigilanza che il Ministero esercita sull'attuazione di quanto è contenuto nel contratto.

La Società è tenuta a conformarsi con le prescrizioni formulate dal CIPE, a consentire ed agevolare il concreto espletamento delle verifiche disposte dal Ministero, ed a fornire gratuitamente e tempestivamente la collaborazione e la documentazione necessarie per l'espletamento di tale attività.

#### **ARTICOLO 12: Clausola di continuità**

L'articolo 12 disciplina l'autorizzazione per la società a proseguire oltre la scadenza del Contratto, nell'erogazione dei servizi ivi disciplinati, salvo comunicazione, da parte del Ministero e con preavviso di almeno di 90 giorni, di cessazione di tutti o alcuni obblighi di servizio.

Il limite mensile alle compensazioni erogabili sotto la vigenza della clausola di continuità viene individuato in 1/12 degli importi riferiti ai rispettivi capitoli iscritti nel bilancio di previsione dello Stato per ciascun mese di efficacia della clausola di continuità.

Qualora, infine, sopravvengano norme incompatibili con l'autorizzazione a proseguire nell'erogazione dei servizi, la Società potrà sospendere la produzione dei servizi stessi secondo le modalità definite dal Regolamento CEE 1191/69, modificato dal Regolamento 1893/91.

#### **4. RELAZIONE DI TRENITALIA S.P.A.**

Nel corso del 2006 Trenitalia S.p.A. ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la propria relazione a supporto della definizione dello schema di contratto, contenente la descrizione analitica delle caratteristiche quantitative e qualitative dei servizi da contrattualizzare.

La relazione, focalizzata sull'attività di trasporto dal continente alle due isole maggiori, contiene la descrizione del contesto normativo, economico, trasportistico di riferimento ed una illustrazione della

metodologia di quantificazione degli oneri connessi con gli obblighi di servizio individuati.

Nel documento sono richiamati:

- il quadro di riferimento nazionale per i trasporti di merci in Sicilia e Sardegna;
- l'andamento della domanda di trasporto merci nelle due Regioni e dell'evoluzione delle relative quote modali;
- l'andamento della domanda di trasporto merci nelle due Regioni con particolare riferimento alle principali tipologie di merci;
- l'evoluzione dell'offerta di Ferrovie dello Stato/Trenitalia ed una sintesi delle principali azioni di riorganizzazione dell'offerta dei servizi nelle due Regioni;
- l'evoluzione del quadro infrastrutturale;
- la descrizione delle caratteristiche attuali dei servizi offerti nelle due Regioni;
- la descrizione degli obblighi da contrattualizzare per i servizi di trasporto da e verso la Sicilia e la Sardegna;
- la descrizione dei servizi di trasporto afferenti ai due reticoli regionali.

In dettaglio, la sezione "L'andamento della domanda" in Sicilia e Sardegna nell'esaminare i flussi di traffico ferroviario di merci con O/D in Sardegna e Sicilia, sottolinea il forte sbilanciamento fra le merci in arrivo e quelle in partenza nelle due Regioni con un problema di disottimizzazione delle risorse e flussi di carri vuoti (prevalentemente in arrivo per la Sardegna e in partenza per la Sicilia) stornati da traffici continentali più redditizi. L'analisi rileva sostanzialmente come sia la struttura stessa dei comparti industriali delle due regioni a generare endemicamente per la ferrovia traffici sbilanciati. Inoltre la contrazione dei volumi di traffico nel periodo considerato, non accompagnata da una maggior riduzione nello sbilancio tra arrivi e partenze, comporta pesanti inefficienze in termini di economie di scala, imponendo l'imputazione di costi fissi invariati ad unità di traffico in progressiva diminuzione e facendo emergere un elevato costo di produzione per unità di traffico.

La sezione "Il processo di efficientamento di Trenitalia" descrive le azioni già intraprese dal gestore in merito all'organizzazione logistica nelle due regioni e traccia delle prime ipotesi percorribili in autonomia di impresa in merito:

- ✓ alla concentrazione degli scali
- ✓ alla natura dei traffici (trasferimento del traffico verso la modalità a treno completo)
- ✓ alla razionalizzazione delle consistenze (addetti)

La sezione "Valutazione degli oneri connessi all'effettuazione dei servizi di trasporto da e verso la Sicilia e la Sardegna" dà conto della metodologia di determinazione della compensazione ricostruendo "i conti economici" dei "rami di impresa" Sardegna e Sicilia, a partire dai volumi di traffico serviti.

La costruzione dei conti economici si basa su un modello che impiega:

- ricavi (da traffico e da contributi per degressività) direttamente attribuiti ai traffici in questione sulla base di una rendicontazione fornita dal Sistema Infocargo - Contabilità Ricavi e certificata dal Polo Amministrativo Territoriale di Torino;
- ricavi extratraffico (noleggio dei carri ai clienti) attribuiti al perimetro di riferimento sulla base di un unitario divisionale 2004 a carro\*km noleggiato applicato ai volumi specifici di carri noleggiati delle due Regioni;
- costi unitari a carro\*km dell'intera direzione relativi al consuntivo 2004 applicati ai volumi specifici dei traffici delle due regioni ad eccezione dei casi in cui è disponibile una rendicontazione specifica della voce oggetto di valutazione.

## **5. CONCLUSIONI**

Lo schema di contratto è finalizzato ad adeguare l'assetto dei servizi ivi disciplinati all'evoluzione normativa, regolatoria e del mercato che si è verificata negli ultimi anni, nei termini sopra evidenziati (attuazione delle misure ex art. 38 della legge 166/2002, abrogazione delle agevolazioni in ambito CECA, emersione degli ulteriori, effettivi oneri sostenuti dall'impresa ferroviaria per la produzione di servizi nelle isole).

Il contratto contiene inoltre diversi elementi migliorativi rispetto al precedente, sia perché definisce in modo più stringente per l'impresa ferroviaria gli obblighi di servizio, sia perché reca alcuni vincoli in termini di qualità dei servizi resi.

La componente, per così dire, ricognitiva del contratto mira a ricondurre a coerenza l'assetto dei servizi regolati con il mutamento di scenario sopra accennato, atteso che per gli anni già trascorsi è comunque necessario che gli obblighi di servizio siano con esso congruenti. Per l'anno in corso, esso ha natura programmatica ed ha altresì valenza di contratto "ponte" verso un nuovo assetto. Infatti, al termine del periodo di durata del contratto si aprono diverse prospettive. In particolare, considerato che la continuità territoriale

costituisce la principale finalità sottesa ai servizi in questione (per come declinati nello schema di contratto), si potrebbe valutare la percorribilità di una diretta regolazione da parte delle Regioni interessate, in luogo del Ministero. Il tutto, da esaminare e valutare alla luce della normativa comunitaria, atteso che è in discussione una proposta di Regolamento sugli obblighi di servizio che, se approvato, impatta profondamente sulla materia e comporta una radicale revisione di tali strumenti.

Inoltre va richiamata la criticità costituita dalla disponibilità di risorse finanziarie, che allo stato non appaiono sufficienti a mantenere immutato il perimetro dei servizi in questione.

Da ultimo, per quanto sopra esposto, si rappresenta che appare auspicabile l'approvazione dello schema di contratto in tempi brevi: sia per coglierne la valenza programmatica –almeno per la restante parte del 2006-, sia per procedere, fin dal 2007, alla ridefinizione dell'assetto dell'intera materia.

## **CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO 2004-06 TRA IL MINISTERO DEI TRASPORTI E LA SOCIETA' TRENITALIA S.P.A. PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DI MERCI – RICOGNIZIONE DEI SERVIZI PRESTATI NEL 2004**

- VISTO il Regolamento CEE n. 1191 del 26 giugno 1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991;
- VISTO in particolare l'art. 1, comma 5, del Regolamento CEE n. 1191 del 26 giugno 1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991, laddove si prevede che "quando un'impresa di trasporto svolge contemporaneamente servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico ed altre attività, i servizi pubblici devono formare oggetto di sezioni distinte che rispondano come minimo ai seguenti requisiti: a) separazione di conti corrispondenti a ciascuna attività di esercizio e ripartizione delle relative quote di patrimonio in base alle norme contabili vigenti; b) spese bilanciate dalle entrate di esercizio e dai versamenti dei poteri pubblici, senza possibilità di trasferimento da o verso altri settori d'attività dell'impresa;
- VISTA la legge 14 luglio 1993, n. 238, contenente disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- VISTO l'art. 131 comma 1 della legge 23-12-2000 n. 388 (Legge Finanziaria per il 2001), che prevede la cessazione del regime concessorio per l'attività di trasporto ferroviario, sostituito da un regime autorizzatorio;
- VISTO l'articolo 38 della legge n. 166 del 1 agosto 2002 "disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti" e successive modifiche e integrazioni;
- VISTO il DPR 22 dicembre 2004 n. 340 recante, tra l'altro, la disciplina dell'incentivazione del trasporto ferroviario combinato, accompagnato e di merci pericolose, a norma dell'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166;
- VISTO il D.lgs n. 188 dell' 8 luglio 2003: "attuazione delle direttive 2001/12 CE, 2001/13 CE, 2001/14 CE in materia ferroviaria";
- VISTO il D.P.R. 14 marzo 2001, che approva il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
- VISTE le direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri 30.1.1997 e 18.3.1999 relative, rispettivamente, a "Linee guida per il risanamento dell'Azienda F.S." e "Risanamento per le Ferrovie dello Stato";
- VISTO il Decreto Ministeriale 138/T del 31.10.2000, recante il rilascio di concessione a R.F.I.;
- VISTO il DM 73/T del 23.5.2000, recante il rilascio di licenza a Trenitalia S.p.A.;
- VISTO il Decreto Ministeriale 1/T del 2 gennaio 1990 e successive modifiche;
- VISTA la decisione del Consiglio CEE 23 ottobre 2001, relativa alle agevolazioni al trasporto di carbone e acciaio ("tariffa CECA") istituite dall'accordo in ambito CECA del 21 marzo 1955 istitutivo di tariffe ferroviarie

dirette internazionali, che ne determina la cessazione degli effetti sono venuti meno a partire dal 1.5.2002, come aveva stabilito;

- Visto il decreto 29 dicembre 2003 del Ministero dell'Economia e delle Finanze, recante la ripartizione in capitoli delle unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004;
- VISTO il Decreto del 31 dicembre 2004 del Ministero dell'Economia e delle Finanze, recante la ripartizione in capitoli delle unità previsionali di base in relazione al bilancio di previsione per l'anno 2005;
- VISTO il contratto di servizio per il periodo 2000-2001 stipulato il 18 ottobre 2002 sottoscritto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'Amministratore Delegato di Trenitalia S.p.A.;
- VISTA la deliberazione CIPE n. 18 del 28 marzo 2002;
- VISTA la nota dell'Agenzia delle Entrate, n 2005/49802. del 17/03/05 che fornisce un chiarimento circa l'applicazione dell'IVA alle compensazioni finanziarie disciplinate nel presente contratto;
- VISTA la deliberazione CIPE, formulata in data \_\_\_\_\_;
- ACQUISITO il parere della Conferenza Unificata espresso nella seduta del \_\_\_\_\_;
- ACQUISITO il parere della IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei Deputati espresso nella seduta del \_\_\_\_\_;
- ACQUISITO il parere della VIII Commissione Lavori Pubblici, comunicazioni del Senato espresso nella seduta del \_\_\_\_\_;
- CONSIDERATO, ai sensi del Regolamento CEE n. 1191 del 26 giugno 1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991, che il citato pronunciamento dell'Agenzia delle Entrate in data 17/03/05 rende necessario l'adeguamento delle risorse stanziare nel bilancio dello Stato per i maggiori oneri conseguenti all'applicazione dell'IVA alle predette compensazioni finanziarie;
- CONSIDERATO che il riequilibrio modale costituisce obiettivo strategico della politica dei trasporti, in conformità con quanto indicato nel Piano Generale dei Trasporti approvato con il citato D.P.R. 14 marzo 2001;
- CONSIDERATO che il Contratto di Servizio è strumento per conseguire, tra l'altro, il miglioramento del servizio di trasporto ferroviario ed il suo adeguamento alle necessità di sostenibilità ambientale del trasporto, in particolare con riferimento ai seguenti aspetti:
  - trasferimento di quote crescenti di mobilità da modalità ad elevato impatto ambientale a modalità eco-compatibili;
  - valorizzazione del ruolo dei servizi ferroviari;
  - contributo al riequilibrio territoriale;

**SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE:**

## **Articolo 1**

### **Oggetto e durata del contratto**

1. Il presente contratto regola i rapporti tra il Ministero dei Trasporti (d'ora in avanti: il Ministero) e la Società Trenitalia S.p.A. (d'ora in avanti: la Società) relativi ai servizi attinenti al trasporto ferroviario di merci, erogati e da erogare da parte della Società nel periodo intercorrente dal 1 gennaio 2004 al 31 dicembre 2006, qualificati dal Ministero come rispondenti a servizio pubblico ai sensi e per gli effetti di cui al regolamento CEE 1191/69, come modificato dal regolamento CEE 1893/91.
2. Le parti si danno atto che negli anni 2002 e 2003 la Società ha prestato, sulla base della clausola di continuità del contratto di servizio 2000-2001, i servizi di cui alle rendicontazioni certificate trasmesse dalla Società al Ministero.

## **Articolo 2**

### **Obblighi di servizio relativi al trasporto ferroviario di merci**

1. I servizi oggetto di obblighi di servizio disciplinati dal presente contratto sono individuati come segue:
  - a. Trasporti tra il continente e la Sardegna e viceversa;
  - b. Trasporti sulle distanze superiori a 1000 km (innaturale degressività della tariffa ordinaria);
  - c. Trasporti tra il porto di Trieste e l'Ungheria;
  - d. Trasporti internazionali attraverso il porto di Trieste Marittima;
  - e. Trasporti tra il continente e la Sicilia e viceversa.
2. Per il periodo individuato al precedente articolo 1 la Società si impegna ad adempiere agli obblighi di servizio di cui al precedente comma nelle modalità e, con specifico riguardo agli obblighi di cui al comma 1 lettere a) ed e), nelle quantità e con le caratteristiche descritte nell'allegato 1, fatto salvo quanto previsto all'art. 4 comma 4 e dal successivo comma 7.
3. Il Ministero dà atto che i servizi attinenti al trasporto ferroviario di merci di cui al comma 1 sono svolti dalla Società in quanto oggetto di obblighi di servizio pubblico, sulla base di quanto già previsto dai Contratti di Servizio 1994-1996, 1997-1999 e 2000-2001, e da accordi internazionali, e riconosce nel contempo che i servizi stessi, qualora resi dalla Società su basi puramente commerciali, sarebbero stati resi in misura diversa o a condizioni diverse da quelle effettivamente verificatesi. In particolare, il trasporto di merci da e verso le due isole maggiori è garanzia per la sussistenza di collegamenti con il continente e per la mobilità delle merci di lunga e lunghissima percorrenza e contribuisce al riequilibrio territoriale.
4. La Società si atterrà, ai fini di quanto previsto dal comma 2, agli obiettivi di mantenere il livello di servizio e di favorire il riequilibrio territoriale, perseguendo contestualmente l'obiettivo di razionalizzazione dell'offerta.
5. La Società potrà apportare modifiche ai servizi di cui all'Allegato 1 previa approvazione del Ministero, con un preavviso di almeno 60 giorni.
6. Per l'anno 2004 sono valide le disposizioni di cui all'art. 5 comma 4.



7. In relazione agli obblighi di servizio di cui al precedente articolo 2 comma 1, lettere a) ed e), entro il mese di giugno 2006 le parti procederanno ad una verifica, per i singoli impianti di cui all'allegato 1 al presente contratto, sulla quantità di merci movimentate, sulla base di dati da presentare a cura della Società per gli anni 2004 e 2005. Per gli impianti ai quali sia riferibile, per l'anno 2005, una riduzione del traffico pari o superiore al 30% rispetto al 2004, o un significativo aumento degli oneri connessi all'esercizio, le parti potranno concordare l'esclusione di detti impianti dagli obblighi di servizio ai sensi del presente contratto, fin dall'anno 2006.

### **Articolo 3** **Ulteriori obblighi della Società**

1. La Società, direttamente o avvalendosi di soggetti terzi in possesso delle adeguate capacità tecnico-produttive e fermo restando quanto previsto dal successivo comma 3, si impegna a programmare e coordinare tutte le attività accessorie alla fornitura dei servizi ed, in particolare, cura e garantisce:
  - la manutenzione straordinaria e ordinaria del materiale rotabile, che deve rispondere a caratteristiche di sicurezza, pulizia ed efficienza operativa relativamente alla carrozzeria, alle parti meccaniche ed elettriche;
  - le revisioni periodiche del materiale rotabile;
  - il livello ottimale delle condizioni di sicurezza;
  - le attività amministrative e commerciali a supporto della gestione dei servizi.
2. La Società è tenuta ad applicare al personale dipendente impiegato nell'esercizio dei servizi disciplinati nel presente contratto il corrispondente contratto collettivo nazionale di lavoro.
3. La Società, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti il trasporto, può, nel rispetto della normativa vigente in particolare per quanto riguarda la sicurezza, avvalersi di altre aziende od operatori ferma restando la responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali verso il Ministero.
4. La Società si impegna a trasmettere al Ministero la documentazione di cui al successivo art. 5 commi 1 e 2 entro la scadenza ivi prevista, nonché l'eventuale documentazione ai sensi dell'art. 7 comma 4.
5. La Società si impegna ad agevolare il Ministero nell'espletamento dei controlli di cui al successivo articolo 8 comma 1.

### **Articolo 4** **Compensazioni**

1. Fatto salvo quanto previsto ai successivi commi, per ciascun anno del triennio di cui all'art.1 comma 1, per i servizi di cui all'articolo 2 comma 1, alla Società è riconosciuta una compensazione di 119.071.087 euro, pari alla somma degli

importi stanziati sui capitoli 1539 e 1543 (U.P.B. 3.1.2.8 – Ministero Economia e Finanze) del bilancio di previsione dello Stato per il 2004 e per il 2005, oltre IVA nella misura del 20%. Il suddetto importo annuo è comprensivo di ogni ulteriore prestazione contenuta nel presente contratto, compresi gli obblighi di cui all'art. 3.

2. La compensazione annua complessivamente erogata non potrà in ogni caso essere superiore all'onere effettivo per la Società per ciascun anno del triennio 2004 – 2006 e risultante nelle rendicontazioni di cui al successivo art. 5. commi 1 e 2. Qualora si evidenzino un'eccedenza del corrispettivo erogato rispetto all'onere netto sostenuto dalla Società, l'ammontare corrispondente verrà portato a detrazione del corrispettivo spettante ai sensi dell'art. 5 comma 3 lettera b.
3. La rendicontazione di cui all'art. 5 commi 1 e 2 non potrà determinare congruaggi positivi in favore della Società qualora gli oneri sostenuti risultino maggiori dell'importo di cui al precedente comma 1.
4. Qualora l'importo stanziato sui rispettivi capitoli del bilancio dello Stato per l'anno 2006 risulti diminuito rispetto all'ammontare di cui al comma 1, la riduzione del corrispettivo stanziato potrà dare luogo a corrispondente ridefinizione delle modalità, quantità e caratteristiche degli obblighi di cui all'art. 1 commi 1 e 2, secondo modalità da concordarsi tra il Ministero e la Società sulla base della vigente normativa.

## **Articolo 5** ***Rendicontazione e pagamenti***

1. Entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di riferimento, la Società fornisce al Ministero, sia in forma cartacea che su supporto informatico, i dati annuali preconsuntivati sull'andamento dei parametri fisici ed economico-gestionali al fine di monitorare la congruità delle compensazioni definite con il presente contratto.
2. Entro il 30 settembre dell'anno successivo a quello di riferimento la Società si impegna a trasmettere al Ministero una rendicontazione certificata da parte di una Società di revisione che attesti l'entità dei ricavi, dei costi e degli oneri sopportati dalla Società per la prestazione degli obblighi di servizio di cui al presente contratto, rilevati in conformità con quanto prescritto dall'art. 5 comma 3 del d. lgs. n. 188/2003, e dall'art. 1, comma 5 del Reg.1191/69, come modificato dal Reg. 1893/91.
3. Entro i quarantacinque giorni successivi dalla ricezione delle relazioni di cui ai commi 1 e 2, il Ministero verifica sulla base delle relazioni stesse i servizi resi e definisce la compensazione spettante alla Società, dandone comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze. L'assegnazione delle compensazioni sarà commisurata:
  - a all' 80% dell'importo di cui all'art. 4 comma 1 a seguito di presentazione della rendicontazione di cui al comma 1;
  - b al 20% dell'importo di cui all'art. 4 comma 1 a seguito della presentazione della rendicontazione certificata di cui al comma 2 detraendo da tale importo l'ammontare corrispondente ad eventuali riduzioni ai sensi dell'art.

4 comma 2 e 4 e per penalità ai sensi del successivo art. 9. Qualora l'ammontare di tali riduzioni superi per gli anni 2004 e 2005 l'importo definito per tale rata, la differenza verrà portata a detrazione della contribuzione spettante alla Società per gli obblighi di servizio relativi all'anno successivo a quello cui la rendicontazione si riferisce. Per l'anno 2006, ultimo anno contrattuale, la Società si impegna al pagamento dell'eventuale differenza rilevata entro 30 giorni dalla comunicazione da parte del Ministero.

4. Le parti si danno atto che la Società ha adempiuto per l'anno 2004 agli obblighi di servizio individuati all'art. 2 comma 1 come riportati nell'allegato 1 e che gli obblighi di cui all'art 3 sono stati assolti, fatto salvo quanto previsto dal comma seguente. Pertanto, la compensazione di cui al precedente comma 3 lettera a) è riconosciuta alla Società senza ulteriori adempimenti.
5. Entro 30 giorni dalla stipula del presente contratto la Società è tenuta alla trasmissione della documentazione di cui al comma 2 con riferimento all'anno 2004. L'erogazione del corrispettivo di cui al comma 3 lettera b) per l'anno 2004 è subordinata alla verifica da parte del Ministero della suddetta documentazione, fatte salve le detrazioni di cui all'art. 4 comma 2 e per penalità ai sensi del successivo art 9.

## **Articolo 6**

### ***Qualità dei servizi***

1. Contestualmente all'invio della documentazione di cui all'art 5 comma 2 la Società si impegna a produrre una relazione che riporti una descrizione dei livelli quantitativi e qualitativi dei servizi di trasporto (con riguardo tra gli altri a puntualità dei treni, affidabilità del servizio, giudizio della clientela) cui sono funzionali gli obblighi di cui all'art. 2 comma 1 lettere a) ed e) come individuati nell'allegato 1, fatti salvi ulteriori specifici contenuti che potranno essere richiesti dal Ministero.
2. La Società si impegna inoltre ad adottare accorgimenti utili a migliorare il proprio corrente livello di servizio stipulando, per i servizi di trasporto cui sono funzionali gli obblighi di cui all'art. 2 comma 1, lettere a) ed e), contratti o accordi con i propri clienti che prevedano almeno i seguenti elementi di servizio:
  - a termini di resa come definiti nell'allegato 2;
  - b area riservata su proprio sito internet e relativa password per accedere ai servizi di monitoraggio del trasporto;
  - c lettera di vettura elettronica;
  - d statistiche di traffico;
  - e servizio clienti tramite operatore telefonico relativamente all'andamento dei trasporti e supporto per risoluzione anomalie.

**Articolo 7**  
***Variazioni e interruzioni dei servizi per cause eccezionali***

1. La prestazione dei servizi oggetto del presente Contratto non può essere interrotta né sospesa dalla Società per nessun motivo, salvo eventi eccezionali o non imputabili alla Società né evitabili con l'applicazione della normale diligenza o salvo cause di forza maggiore previste dalla legge o nei casi disposti dalle Autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica e in ogni caso deve essere ripristinata al più presto.
2. Il verificarsi di interruzioni di cui al comma 1 non comporta riduzioni delle compensazioni economiche previste ed applicazione di penali, a condizione che la Società, in tempi e secondo modalità appropriati, ripristini i livelli di servizio.
3. Ai fini del presente contratto le agitazioni sindacali rientrano nelle cause di forza maggiore.
4. Le variazioni o interruzioni del servizio di cui comma 1 sono tempestivamente comunicate dalla Società al Ministero.
5. Le variazioni o interruzioni del servizio di cui al presente articolo non sono rilevanti ai fini del rispetto degli impegni in relazione ai livelli di servizio di cui al precedente articolo.

**Articolo 8**  
***Monitoraggio dei servizi prestati***

1. Il Ministero può effettuare, secondo le modalità organizzative e temporali che ritiene più opportune, direttamente o tramite società appositamente incaricate, rilevazioni e controlli per verificare il rispetto degli impegni contrattuali da parte della Società.

**Articolo 9**  
***Penali e risoluzione del contratto***

1. Le sanzioni di cui al presente articolo saranno calcolate e decurtate dalla compensazione spettante di cui all'art 5 comma 3 lettera b) su segnalazione del Ministero, previa contestazione formale dell'addebito ed audizione delle ragioni addotte in contrario.
2. La mancata o incompleta trasmissione da parte dell'impresa ferroviaria dei dati di rendicontazione secondo le scadenze previste dall'art. 5 commi 1, 2 e 5, e della documentazione di cui all'art. 6 comma 1, comporta l'applicazione di una penale pari a euro 50.000,00 per ogni ritardo rilevato.
3. Il mancato rispetto degli impegni sulla qualità del servizio di cui all'art. 6 comma 2 comporta l'applicazione di una penale unitaria pari a 50.000,00 euro per ogni inadempimento rilevato.
4. Fatto salvo quanto previsto all'art. 7, la verifica da parte del Ministero dell'inosservanza degli intervalli orari di operatività e della mancanza delle dotazioni degli impianti (terminali) oggetto degli obblighi di servizio di cui all'art.

- 2 comma 1 lettere a) ed e) nelle modalità indicate in allegato 1, comporta l'applicazione di una penale pari ad euro 50.000,00 per ogni rilevazione non a standard.
5. Fatto salvo quanto previsto al commi precedenti, per ciascuna delle inosservanze ed inottemperanze, da parte della Società, degli obblighi di cui al presente Contratto, il Ministero applica una penale di importo pari a euro 50.000,00.
  6. Qualora le inosservanze ed inottemperanze al presente articolo assumano particolare gravità, il Ministero potrà risolvere il contratto.

### **Articolo 10** **Registrazione**

1. Il presente contratto ha per oggetto il trasferimento di disponibilità finanziarie assicurate dallo stato, con vincolo di destinazione, in attuazione della vigente normativa nazionale e comunitaria. Il presente atto è esente da registrazione salvo il caso d'uso.

### **Articolo 11** **Vigilanza**

1. Fermi restando i compiti spettanti all'azionista, il Ministero esercita la vigilanza sull'attuazione del presente Contratto e sul corretto adempimento degli impegni gravanti sulla Società sulla base del Contratto stesso, della Licenza e delle vigenti disposizioni.
2. La Società è tenuta a:
  - a. conformarsi alle prescrizioni formulate dal CIPE in occasione delle deliberazioni concernenti il presente Contratto, i suoi aggiornamenti ed il settore del trasporto ferroviario di merci;
  - b. consentire ed agevolare il concreto espletamento delle verifiche disposte dal Ministero per l'esercizio dei poteri di cui al comma 1 e conformarsi alle prescrizioni fissate dal Ministero nell'esercizio dei poteri di vigilanza di cui al medesimo comma 1;
  - c. fornire gratuitamente e tempestivamente al Ministero la collaborazione e la documentazione necessarie per l'espletamento di tale attività.

### **Articolo 12** **Clausola di continuità**

1. Ferma restando ogni disposizione normativa avente rilievo ai fini di quanto disciplinato dal presente contratto, la Società è autorizzata a proseguire oltre la scadenza, fino alla comunicazione da parte del Ministro - con un preavviso di almeno 90 giorni - di cessazione di tutti o di particolari obblighi di servizio e nel rispetto degli obblighi previsti dal presente contratto.

2. L'onere netto corrispondente agli obblighi di servizio resi ai sensi del comma 1, al quale sarà commisurata la compensazione dello Stato tenuto conto degli stanziamenti disposti nella legge annuale di bilancio, verrà determinato previa rendicontazione dei servizi prestati. Con riferimento ai rispettivi capitoli iscritti nel bilancio di previsione dello Stato, la compensazione non potrà essere superiore, per ciascun mese di efficacia di quanto disciplinato al medesimo comma 1, a 1/12 dell'importo di cui all'art 4 comma 1.
3. In tutti i casi in cui sopravvengano norme incompatibili con l'autorizzazione alla prosecuzione dei servizi di cui al comma 1, la Società ha facoltà, secondo le modalità previste dagli articoli 4 e 14 del Regolamento CEE 1191/69 come modificato dal Regolamento CEE 1893/91, di sospendere l'adempimento degli obblighi di cui al medesimo comma 1, fatte salve le compensazioni dovute per quelli fino ad allora erogati.

L'Amministratore Delegato  
di Trenitalia SpA

Il Ministro dei Trasporti

Roma,

**CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO 2004-2006 TRA IL MINISTERO  
DEI TRASPORTI E LA SOCIETA' TRENITALIA S.P.A. PER IL  
TRASPORTO FERROVIARIO DI MERCI. RICOGNIZIONE DEI SERVIZI  
PRESTATI NEL 2004**

# **ALLEGATI**

- Allegato 1. Obblighi di servizio e per il trasporto ferroviario merci
- Allegato 2. Estratto delle Condizioni Generali dei Trasporto delle merci per ferrovia

# **Allegato 1**

## **Obblighi di servizio e per il trasporto ferroviario merci**

- A) Trasporti dal continente alla Sardegna e viceversa;
- B) Trasporti sulle distanze superiori a 1000 Km;
- C) Trasporti dal porto di Trieste all'Ungheria e viceversa;
- D) Particolari agevolazioni ai trasporti internazionali effettuati attraverso il porto di Trieste Marittima;
- E) Trasporti dal continente alla Sicilia e viceversa.



**A) Trasporti dal continente alla Sardegna e viceversa**

**Elenco degli impianti aperti al pubblico per il servizio di trasporto di merci da e per la Sardegna**

Stazione	Telefono	Indirizzo	Gestione (lun. - ven.)	Bilancia al Ponte Port. max Tonn.	Piano caricatore		Verifica profilo limite carico	Carrello stradale	Note
					Fianco	Testa			
Cagliari	070 656314	Viale la Playa 17 - 09123 Cagliari	7.00 / 19.00	100	X	X	X	X	1,3
Carbonia	0781 64709	Via Stazione Vecchia - 09013 Carbonia	a richiesta	40	X	X	X	X	3,4,5
Decimomannu	070 961096	Piazza Nuova Stazione - 09033 Decimomannu	7.00 / 14.00	100	X	X	X	X	3
Macomer Campeda	0785 71045	Piazza delle due Stazioni - 08015 Macomer	7.30 / 12.30 - 15.00 / 18.00	40	X	X	X	X	2,4,5
Monti Telti	0789 44093	Via Regione Stazione - 07020 M. Telti	7.00 / 20.00	40	X	X	X	X	
Olbia	0789 23436	Via Vittorio Veneto - 07026 Olbia	7.00 / 17.00	40	X	X	X	X	1
Oristano	0783 70608	Piazza Ungheria - 09170 Oristano	8.00 / 13.00 - 14.00 / 18.00	40	X	X	X	X	3
Ozieri Chilivani	079 758814	Piazza Stazione 1 - 07010 Chilivani	8.00 / 13.00 - 14.00 / 17.30	40	X	X	X	X	
Porto Torres	079 236622	Via Stintino - 07046 Porto Torres	a richiesta	40	X	X	X	X	1,4
San Gavino	070 9339602	Piazza C. Battisti 33 - 09037 San Gavino *	7.00 / 14.00	40			X	X	
Sanluri Stato	070 9330547	Località Stazione FS - 09025 Sanluri*	7.00 / 14.00	40	X	X	X	X	
Sassari	079 236622	Piazza Stazione 3 - 07100 Sassari	7.00 / 14.00 - 15.00 / 18.00	40	X	X	X	X	3

\* I due impianti condividono il personale.

**Legenda note**

1. Stazione interna dove possono essere compiute formalità doganali
2. Stazione con limitazioni di spedizione
3. Stazione abilitata anche ai trasporti di determinate merci pericolose alle condizioni previste nel RID
4. Stazione non abilitata al trasporto degli animali vivi
5. Stazione non abilitata al trasporto di veicoli

## **Conto Economico 2004**

<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>7.674.289</b>
<i>di cui contributi da Stato</i>	25.302
<b>COSTI</b>	<b>35.481.686</b>
<b><i>RICAVI-COSTI</i></b>	<b><i>(27.807.397)</i></b>
<b>ONERI FINANZIARI</b>	<b>2.733.433</b>
<b>IRAP</b>	<b>0</b>
<b><i>SBILANCIO DEL SERVIZIO</i></b>	<b><i>(30.540.829)</i></b>

Ai fini della determinazione della compensazione massima (fino a concorrenza del pareggio), il riferimento è costituito dalla quantificazione degli oneri sostenuti nell'anno 2004 per le operazioni afferenti i traffici tra Sardegna e resto d'Italia e le strutture a sostegno di tali traffici.

I traffici sono espressi in carri\*km e il sistema gestionale da cui derivano le informazioni sopra descritte è il Sistema Infocargo, sistema informativo di base per Trenitalia DGOL.

La costruzione dei conti economici si basa su un modello che impiega:

- ricavi direttamente attribuiti ai traffici in questione sulla base di una rendicontazione fornita dal Sistema Infocargo – Contabilità Ricavi e certificata dal Polo Amministrativo Territoriale di Torino;
- costi unitari per carro\*km del consuntivo 2004 della DGOL; tali costi unitari sono impiegati per la valorizzazione dei traffici, espressi in carri\*km. Data la particolare natura di alcune voci di costo, ove non sia stato possibile utilizzare per la valorizzazione l'unitario per carro\*km, si è proceduto con valutazioni specifiche del caso:
  - traghettamento e manovra: fatturazioni RFI e costo unitario di manovra per carro per numero di carri movimentati;
  - riposizionamento dei vuoti: costi unitari a carro dei processi di circolazione, manovra e manutenzione e ammortamento per numero di carri movimentati;
  - costi dei processi di circolazione, manovra, manutenzione e struttura relativi ai centri di costo degli impianti interni alla Sardegna.

### **B) Trasporti sulle distanze superiori a 1000 Km**

La quantificazione degli oneri sostenuti da Trenitalia nell'anno 2004 per i trasporti di merci sopra i 1000 km è pari all'ammontare del mancato introito tariffario (a tonnellata), dato dalla differenza tra gli importi che sarebbero stati ottenuti mediante l'applicazione della tariffa chilometrica teorica – costruita sull'assunto che oltre i 1000 chilometri i costi fissi siano recuperati e, pertanto, la tariffa cessi di presentare un andamento degressivo - e gli importi effettivamente ottenuti con l'applicazione della tariffa chilometrica che continua a decrescere anche oltre i 1000 km (importi in euro).

Calcolo mancato introito per degressività della tariffa anno 2004					
Tariffa effettiva media per ton*km oltre i 1000 km	Tariffa teorica per ton*km di fascia 1000 km	Percorrenza media (km)	Tonnellate trasportate	Introiti da tariffa degressiva (effettiva)	Introiti da tariffa teorica
0,0619	0,0716	1322	2.342.104	191.699.518	221.629.404
Totale mancato introito					29.929.885

### **C) Trasporti dal porto di Trieste all'Ungheria e viceversa**

Ai fini della determinazione dell'onere, l'effettivo introito dell'anno 2004, derivante dall'applicazione della tariffa agevolata n. 9231, a tonnellata per i trasporti carichi, a carro per i trasporti di vuoti, con percentuali di riduzione differenti legate all'utilizzo del transito di Villa Opicina (- 50%) o di Tarvisio (- 15%) è stato confrontato con l'ipotetico introito ricavato dall'applicazione della tariffa ordinaria; da tale confronto è stata calcolata la differenza che determina la compensazione massima (importi in euro).

Calcolo mancato introito per tariffa 9231 anno 2004					
CARICHI	Tonnellate	Euro * Tonn	Introiti effettivi da tariffa agevolata	Introiti teorici tariffa ordinaria	Differenza
	14.693	4,99	73.318	146.637	73.318
VUOTI	N. Carri	Euro * Carro	Introiti effettivi da tariffa agevolata	Introiti teorici tariffa ordinaria	Differenza
	2	14,06	28	56	28
Totale mancato introito					73.346

**D) Trasporti internazionali effettuati attraverso il porto di Trieste Marittima**

L'agevolazione per i seguenti servizi, individuata nella tariffa 5000 DelWT, si evidenzia nell'algoritmo per il calcolo della tariffa, in cui si distinguono una parte fissa ed una parte variabile e che determina un prezzo a carro pari a :

$$P \text{ (parte fissa)} + Q \text{ (parte variabile)} \times D \text{ (coefficiente in base al tipo carro).}$$

La tariffa 5000 prevede un valore della parte fissa (P) inferiore all'ipotetica applicazione della tariffa ordinaria. La differenza, per il 2004, tra P effettivamente introitata e P ordinaria, ciascuna moltiplicata per il totale dei carri oggetto di trasporto internazionale movimentati tra il Porto di Trieste Marittima e Trieste Campo Marzio, determina l'ammontare dell'onere (importi in euro).

<b>Calcolo mancato introito da tariffa 5000 anno 2004</b>			
<b>MERCE</b>	<b>N. Carri</b>	<b>Differenza a carro tra P ordinaria e P da tariffa 5000</b>	<b>Mancato introito</b>
<b>Altre merci</b>	<b>1641</b>	<b>52,00</b>	<b>85.332</b>
<b>Legno</b>	<b>17</b>	<b>45,00</b>	<b>765</b>
<b>TOTALI</b>	<b>1658</b>		<b>86.097</b>

## E) Trasporti tra il continente e la Sicilia e viceversa

### Elenco degli impianti aperti al pubblico per il servizio di trasporto di merci da e per la Sicilia

Stazione	Telefono	Indirizzo	Gestione (lun. - ven.)	Bilancia a Ponte Port. max Tonn.	Gru	Piano caricatore		Verifica profilo limite carico	Carrello stradale	Note
						Fianco	Testa			
Acireale	095 601880	Via S. Girolamo - 95024 Acireale	8,00 / 12,00 - 14,00 / 17,12	100		x		x		
Agrigento Bassa	0922 602404	Via P.S. Mattarella - 92100 Agrigento-	Rivolgersi al personale di Canicatti	40		x		x		6
Alcamo Diramazione	0924 505107	Contrada Coriolano - 91011 Alcamo (Trapani)	6,30-13,42 (compreso il sabato); 13,30 - 20,42	40		x				
Barcellona Castr.	090 9797289	Piazza Stazione - 98051 Barcellona (Messina)	8,30 / 12,00 - 14,00 / 17,42	100 guasta		x		x		
Caltanissetta Centrale	0934 531350	Piazza Roma 4 - 93100 Caltanissetta	Rivolgersi al personale di Canicatti	40		x		x		
Canicatti	095 830798	Piazza Palermo - 92024 Canicatti (Agrigento)	08,30 - 12,30 14,30-17,42	40		x		x		
Cannizzaro	095496503	Via Firenze - 95021 Cannizzaro Fraz. Acicastello (Catania)	8,00 / 12,00 - 15,00 / 18,12			x				
Carini	091 8661172	Piazza Stazione - 90044 Carini (Palermo)	08,30-12,30 14,30-17,42	40		x		x		
Castelvetrano	0924 81211	Piazza Amendola - 91022 Castelvetrano (Trapani)	8,30 / 12,30 - 14,30 / 17,42	40		x		x		4
Catania Acquicella	095 340336	Piazza Stazione Acquicella 12 - 95100 Catania	8,00 / 12,00 - 14,00 / 17,12	100		x		x		1,4
Catania Bicocca	095 591318	Via Stazione Bicocca - 95100 Catania	7,00 / 21,24	100		x		x		3
Catania C.le		Rivolgersi: Piazza Stazione Acquicella 12 - 95100 Catania	Rivolgersi al personale di CT Acquicella							1,7
Comiso	0932 731176	Via Villafranca - 97013 Comiso	8,30 / 12,00 - 14,00 / 17,42	40	carico 6,0	x		x		
Dittaino	0935 950013	Km 172,5 linea PA-CT - 94010 Dittaino (Enna)	07,00 / 12,00 - 14,00 / 16,12	40	carico 6,0	x		x		
Fiumetorto	091 8140229	Contrada Fiumetorto snc 90018 Termini Imerese	09,00 - 12,42 15,30 - 19,00							4,5,8
Gela	0933 907291	Piazza Stazione - 93012 Gela (Caltanissetta)	8,00 / 12,00 - 15,00 / 18,12	40		x		x	sospeso	1,3,4
Giarre - Riposto	095 932221	Piazza mazzini - 95015 Giarre (Catania)	Rivolgersi al personale di Acireale			x			x	1
Ispica		Contrada Garzalla - 97014 Ispica (Ragusa)	Rivolgersi al personale di Siracusa			x		x	x	4
Lentini	095 901122	Via Stazione 10 - 96016 Lentini (Siracusa)	Rivolgersi al personale di Catania Bicocca 9,00-13,00 / 15,00-18,12	40		x		x	x	
Marsala	0923 716325	Via Fazio - 91025 Marsala	08,30-12,30 14,30-17,42	40		x		x		1,4
Messina Centrale	090 2932019	Via S. Cecilia - 98123 Messina	8,00 / 12,00 - 14,00 / 17,12	100		x		x	x	1
Milazzo	090 9229108	Via Grazie - Staz. Nuova FS - 98057 Milazzo (ME)	8,00 / 12,00 - 15,00 / 18,12	100		x		x	x	1
Modica		Piazza Stazione - 97015 Modica (Ragusa)	Rivolgersi al personale di Ragusa			x		x		
Motta Sant'Anastasia	095 7130132	Contrada Piraino - 95032 Belpasso (Catania)	Rivolgersi al personale di Paternò	40		x		x	x	

Stazione	Telefono	Indirizzo	Gestione (lun. - ven.)	Bilancia a Ponte Port. max. Torr.	Gru	Piano caricatore	Verifica profilo limite carico	Carrello stradale	Note
Pace del Mela	090 9385523	Piazza Stazione - 98040 Giannoro (Messina)	8,30 / 12,00 - 14,00 / 17,42	100				x	1,4
Palermo Brancaccio	091 6304702	Via E. Giafar - 90124 Palermo	7,00 - 14,12 (compreso il sabato) 14,00 / 21,12	100				x	1,4,5
Palermo Notarbartolo	091 343750	Piazza M.M. Boiardo - 90144 Palermo	08,30-12,30 14,30-17,42	40		x	x		1,4
Palermo Sampolo	091 362143	Piazza Giachery 1 - 90143 Palermo	08,30-12,30 14,30-17,42	40		x	x	x	1,4 (2 del 2006)
Paternò	095 622680	Via S. Marco - 95047 Paternò (Catania)	9,00 - 12,00 / 14,30-18,42	40			x	x	
Priolo Melilli	0931 769272	Via Castel Lentini - 96010 Priolo Gargallo (Siracusa)	07,00- 21,12	40		x		x	1,3,4
Ragusa	0932 682158	Piazza Gramsci - 97100 Ragusa	08,00 - 12,12 / 15,00-18,00	40		x		x	4
San Lorenzo Colli	091 6713889	Piazza Stazione - 90146 S. Lorenzo Colli	Rivolgersi al personale di PA Notarbartolo 8,30-12,30/14,30 - 17,42	40		x	x		4
Siracusa	0931 61130	Via Columba - 96100 Pantanelli (Siracusa)	08,30 - 12,00 / 14,00-17,42	40	carico 10,0	x	x	x	1
Termini Imerese	091 8142891	Piazza Stazione - 90018 Termini Imerese	Rivolgersi al personale di Fiumetorto	100		x	x		
Trapani	0923 20830	Piazza Stazione - 91100 Trapani	8,30-12,00 / 13,00-16,42	40	carico 25,0	x	x	x	1
Tremestieri	090 6255063	Via Stazione - 98128 Tremestieri	8,00 / 12,00 - 14,00 / 17,12			x			4
Vittoria		Piazza P. Nenni - 97019 Vittoria	Rivolgersi al personale di Comiso	40	carico 6,0	x	x	x	4
Zappulla	0941 950360	Via Stazione - 96070 Tornova	Rivolgersi al personale di Milazzo			x			4

#### Legenda note

1. Stazione interna dove possono essere compiute formalità doganali
2. Stazione con limitazioni di spedizione
3. Stazione abilitata anche ai trasporti di determinate merci pericolose alle condizioni previste nel RID
4. Stazione non abilitata al trasporto degli animali vivi
5. Stazione non abilitata al trasporto di veicoli
6. Restrizioni di traffico
7. Trasporti limitati alla merce da/per il porto
8. Trasporti a carro solo da/per raccordi

## **Conto Economico 2004**

<b>VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>89.236.087</b>
<i>di cui contributi da Stato</i>	<i>26.875.507</i>
COSTI	179.404.951
<b>RICAVI-COSTI</b>	<b>(90.168.864)</b>
ONERI FINANZIARI	11.729.022
IRAP	1.003.737
<b>SBILANCIO DEL SERVIZIO</b>	<b>(102.901.623)</b>

Ai fini della determinazione della compensazione massima (fino a concorrenza del pareggio), il riferimento è costituito dalla quantificazione degli oneri sostenuti nell'anno 2004 per le operazioni afferenti i traffici tra Sicilia e resto d'Italia e le strutture a sostegno di tali traffici.

I traffici sono espressi in carri\*km e il sistema gestionale da cui derivano le informazioni sopra descritte è il Sistema Infocargo, sistema informativo di base per Trenitalia DGOL.

La costruzione dei conti economici si basa su un modello che impiega:

- ricavi direttamente attribuiti ai traffici in questione sulla base di una rendicontazione fornita dal Sistema Infocargo – Contabilità Ricavi e certificata dal Polo Amministrativo Territoriale di Torino;
- costi unitari per carro\*km del consuntivo 2004 della DGOL; tali costi unitari sono impiegati per la valorizzazione dei traffici, espressi in carri\*km. Data la particolare natura di alcune voci di costo, ove non sia stato possibile utilizzare per la valorizzazione l'unitario per carro\*km, si è proceduto con valutazioni specifiche del caso:
  - traghettamento e manovra: fatturazioni RFI e costo unitario di manovra per carro per numero di carri movimentati;
  - riposizionamento dei vuoti: costi unitari a carro dei processi di circolazione, manovra e manutenzione e ammortamento per numero di carri movimentati;
  - costi dei processi di circolazione, manovra, manutenzione e struttura relativi ai centri di costo degli impianti interni alla Sicilia.

**Riepilogo dei servizi e delle compensazioni oggetto del Contratto di servizio 2004-2006**

Stanziamenti di competenza nel bilancio dello stato e oneri previsionali per gli anni 2004-06		
OBBLIGHI DI SERVIZIO IN CDS MERCI 2004-06		
	Descrizione	Ammontare (€)
Oneri netti e delta tariffari	A.) Trasporti dal continente alla Sardegna e viceversa	30.540.829
	B.) Trasporti sulle distanze superiori a 1000 km	29.929.885
	C.) Trasporti dal Porto di Trieste all'Ungheria e viceversa	73.346
	D.) Trasporti internazionali effettuati attraverso il Porto di Trieste Marittima	86.097
	E.) Trasporti dal continente alla Sicilia e viceversa	102.901.623
	<b>TOTALE</b>	<b>163.531.780</b>
Stanziamenti Budget Stato 2004 e 2005 (cap. 1539 e 1543)		<b>119.071.087</b>



## **Allegato 2**

### **Art. 6, comma 2. - Estratto delle Condizioni Generali dei Trasporto delle merci per ferrovia - Termini di resa)**

## **CONDIZIONI GENERALI DI TRASPORTO DELLE MERCI PER FERROVIA (Estratto)**

### **SEZIONE V ESECUZIONE DEL TRASPORTO**

#### **Articolo 23 - Inizio del Trasporto**

##### **23.1.**

Quando i carri sono forniti dal Vettore, il Mittente comunica al Vettore l'avvenuta esecuzione del carico. Ricevuta tale comunicazione, il Vettore conferma al Mittente che ha inizio il Trasporto.

##### **23.2.**

Nel caso in cui il Trasporto sia effettuato con carri messi a disposizione dal Mittente, questi è tenuto a presentare i carri carichi alla data e all'ora convenuta. Ricevuti i carri carichi, il Vettore conferma al Mittente che ha inizio il Trasporto.

#### **Articolo 24 - Istradamento del Trasporto**

Il Vettore sceglie l'itinerario lungo il quale istradare il Trasporto. Nella scelta il Vettore tiene conto per quanto possibile, del percorso che risulti meno dispendioso per il Mittente.

#### **Articolo 25 - Termini di Resa**

##### **25.1.**

Il Termine di Resa decorre dal momento della comunicazione di conferma di cui al precedente paragrafo 23.1.

##### **25.2.**

Salvo che il contratto non disponga diversamente, il Termine di Resa viene calcolato nel modo seguente:

- a) 12 ore per le operazioni di partenza;
- b) 24 ore per ogni 400 km indivisibili di percorrenza o frazione di essi;
- c) 12 ore per le operazioni di arrivo;
- d) 12 ore per il traghettamento da e per la Sicilia e 24 ore per il traghettamento da e per la Sardegna;
- e) 24 ore per i Trasporti diretti o provenienti dai porti direttamente collegati con la infrastruttura ferroviaria.

##### **25.3.**

In caso di Trasporto cumulativo all'interno del territorio italiano, il Termine di Resa è determinato sommando i relativi termini stabiliti da ciascun vettore interessato, considerando la stazione di scambio come stazione di partenza o di arrivo per la tratta di competenza del Vettore.

##### **25.4.**

Il Termine di Resa deve considerarsi inscindibile, pertanto il Vettore non è tenuto a rendere conto di termini parziali.

##### **25.5.**

Il Termine di Resa resta sospeso:

- a) nei giorni festivi, ivi compresi i giorni di sabato e le festività locali qualora interessino la stazione di partenza o quella di arrivo;
- b) per il tempo in cui lo stato del mare non consenta il traghettamento per i Trasporti provenienti da o diretti in Sicilia e Sardegna;
- c) per il tempo necessario all'esecuzione delle formalità prescritte dalla Pubblica Autorità;
- d) per il tempo necessario all'esecuzione degli ordini ulteriori impartiti dal Mittente ai sensi del precedente art.15 ed a fornire le prestazioni occorrenti alla conservazione delle merci;
- e) per il tempo necessario all'esecuzione di riordini e/o trasbordi del carico e di accertamenti, comunque dipendenti da fatto od omissione del Mittente;
- f) nel caso di impedimenti al Trasporto o alla riconsegna ai sensi dell'art.26 e dell' art.35.

#### **25.6.**

Il Termine di Resa si intende rispettato qualora le merci siano messe a disposizione del Destinatario prima del decorso del tempo costituente il Termine di Resa di cui al precedente paragrafo 25.2. Le merci si considerano messe a disposizione del Destinatario quando il Vettore abbia emesso l'avviso di arrivo e le abbia poste in luogo in cui lo stesso Destinatario possa prenderne possesso. Qualora quest'ultima operazione non possa essere effettuata per fatto imputabile al Destinatario, le merci si considerano messe a sua disposizione con la sola emissione dell'avviso di arrivo.

#### **25.7.**

Salvo che il contratto non disponga diversamente, il Termine di Resa si deve considerare meramente indicativo. Il Vettore è, tuttavia, impegnato a fare quanto possibile al fine di effettuare la consegna delle merci oggetto di Trasporto nei termini sopra indicati ed in linea con i propri programmi operativi.

### **Articolo 26 - Impedimenti alla esecuzione del Trasporto**

#### **26.1.**

Il Vettore comunica al Mittente, con il mezzo più sollecito, gli impedimenti all'esecuzione del Trasporto dipendenti da un evento estraneo al servizio. In tali ipotesi il Vettore ha facoltà di istradare il Trasporto per altro itinerario ovvero attendere le istruzioni del Mittente fornendogli immediatamente le informazioni utili di cui lo stesso Vettore disponga.

#### **26.2.**

Ricevuta comunicazione ai sensi del precedente paragrafo 26.1, il Mittente deve impartire le proprie istruzioni, tramite il competente ufficio, nel termine di 3 giorni lavorativi dalla comunicazione dell'avviso di impedimento al Trasporto, esibendo il duplicato della lettera di vettura, ovvero immediatamente nel caso di Trasporti di merci pericolose o di rifiuti. Qualora il Mittente dia istruzioni che modificano il contratto di Trasporto, si applicano le disposizioni di cui al precedente art. 15 ed il corrispettivo è calcolato sulla base della distanza stabilita secondo il precedente paragrafo 26.1. Qualora il Mittente non dia nel termine stabilito le istruzioni richiestegli o dia istruzioni che non possono essere eseguite, il Vettore potrà procedere ai sensi del successivo art. 35 ed i Termini di Resa resteranno conseguentemente sospesi. Qualora l'impedimento al Trasporto cessi prima che giungano le istruzioni del Mittente, il Trasporto prosegue per la destinazione originaria.

#### **26.3.**

Nel caso di istradamento del Trasporto per altro itinerario disposto di iniziativa del Vettore nessun ulteriore corrispettivo graverà il Trasporto. I Termini di Resa saranno tuttavia calcolati con riguardo all'itinerario effettivamente percorso.

## **SEZIONE VI OPERAZIONI DI SCARICO E RICONSEGNA**

[Omissis]

### **Articolo 35 - Impedimenti alla riconsegna**

#### **35.1.**

Il Vettore comunica al Mittente, con le modalità e i termini di cui alle Istruzioni, gli impedimenti che sorgono alla riconsegna della merce nella stazione di arrivo.

#### **35.2.**

Ricevuta comunicazione ai sensi del precedente paragrafo 35.1, il Mittente deve impartire le proprie istruzioni, immediatamente nel caso in cui si tratti di merci pericolose o rifiuti, ovvero nel termine di 3 giorni lavorativi dalla comunicazione dell'impedimento alla riconsegna, esibendo il duplicato della lettera di vettura. Qualora il Mittente dia istruzioni che modificano il contratto di Trasporto, si applicano le disposizioni di cui al precedente paragrafo 15.5. Qualora il Mittente non dia nel termine stabilito le istruzioni richiestegli o dia istruzioni che non possono essere eseguite, il Vettore potrà procedere ai sensi del successivo art. 36. Qualora l'impedimento alla riconsegna venga meno prima che giungano le istruzioni del Mittente, queste si considerano come non date.

#### **35.3.**

La responsabilità del Vettore per il ritardo nell'emissione dell'avviso di impedimento alla riconsegna è equiparata alla responsabilità per il ritardo nella riconsegna della merce di cui al successivo art. 48.

[Omissis]