

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 126

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia S.p.A. per il periodo 2000-2001

(Parere ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 luglio 1993, n. 238 e dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422)

—————

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 19 luglio 2002)

—————

**RICOGNIZIONE DEI SERVIZI EFFETTUATI DALLA SOCIETA'
TRENITALIA SPA NEGLI ANNI 2000/2001 PER CONTO DEL
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (GIÀ
MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE)**

**CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO 2000-2001 STIPULATO TRA
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E LA
SOCIETA' TRENITALIA S.P.A.**

- VISTO il Regolamento CEE n. 1191 del 26 giugno 1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991;
- 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 il d. lgs. 19.11.1997 n. 422, recante norme in materia di conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4 della legge 15 marzo 1997 n. 59", come modificato dal d. lgs. 20.9.1999 n. 400;
- 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'art. 12 comma 5 del d. lgs. 24.5.2001 n. 299, recante "Attuazione della direttiva 96/48/CE relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità";
- VISTO il D.P.R. 8.7.1998 n. 277 "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";
- VISTO il D.P.R. n. 146 del 16.3.1999 "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura";
- VISTO il D.P.R. 14 marzo 2001, che approva il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
- VISTA la deliberazione del CIPE n. 173 del 5 novembre 1999 che stabilisce un meccanismo di price-cap per le tariffe dei servizi ferroviari passeggeri di media e lunga percorrenza, e un meccanismo di monitoraggio annuale del miglioramento della qualità per i medesimi servizi;
- VISTO il D.P.C.M. 16.11.2000, recante "Individuazione e trasferimento alle regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e compiti conferiti ai sensi degli articoli 8 e 12 del decreto legislativo 19.11.1997, n. 422 in materia di trasporto pubblico locale";
- 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 2 gennaio 1990 n. 1-T;
- VISTO il Decreto Ministeriale 138/T del 31.10.2000, recante il rilascio di concessione a R.F.I.;
- VISTO il Decreto del Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica 29 dicembre 2000, recante la ripartizione in capitoli delle U.P.B. in relazione al bilancio di previsione per l'anno 2001;

- VISTO il Decreto Interministeriale n. 118/T del 20 novembre 2001, in corso di registrazione alla Corte dei Conti, che abroga gli obblighi di servizio previsti dall'articolo 1 comma 1 del citato Decreto Ministeriale 2 gennaio 1990, n.1/T;
- VISTO il contratto di servizio per il periodo 1997-1999 stipulato il 13 luglio 2000, sottoscritto dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione e dall'Amministratore Delegato della F.S. S.p.A.;
- CONSIDERATO che il conferimento alle regioni a statuto ordinario delle competenze relative al trasporto ferroviario locale e regionale si è concluso con il relativo trasferimento di risorse avvenuto a decorrere dal 1-1-2001, e che pertanto i relativi servizi per l'anno 2001 sono stati oggetto di separati contratti tra Trenitalia S.p.A. e ciascuna regione interessata;
- CONSIDERATO che il trasferimento delle risorse alle regioni a statuto speciale non ha ancora potuto avere luogo, essendo necessario provvedere preventivamente a modificare le norme di attuazione dei relativi statuti speciali, nonché individuare e trasferire alle regioni stesse le risorse per l'esercizio delle funzioni trasferite e che pertanto il presente contratto disciplina, sia per il 2000 che per il 2001, i servizi erogati nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome;
- CONSIDERATO che, in attuazione del disposto di cui all'art. 4 del citato D.P.R. 277/1998, è stato completato il processo di separazione societaria tra il gestore dell'infrastruttura (R.F.I.) e l'impresa ferroviaria (Trenitalia S.p.A.);
- CONSIDERATO in particolare che, in conformità con le disposizioni di cui al D.P.R. 146/1999 e alla legge 388/2000 art. 131, nonché in coerenza con il citato processo di separazione societaria, Trenitalia S.p.A. esercisce servizi ferroviari in funzione della titolarità di licenza, in luogo del rapporto concessorio che, ai sensi dell'art. 1 comma 3 del D.M. 138-T/2000, continua ad intercorrere tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e R.F.I.;
- PRESO ATTO della programmazione di flussi finanziari contenuta nel Piano d'Impresa, approvato dal Ministero del Tesoro in data 21 luglio 2000, ed in particolare dei contributi in conto esercizio ivi previsti, coerenti, come risulta dal medesimo Piano, con gli obiettivi di risanamento finanziario di F.S. S.p.A.;
- CONSIDERATO che la citata programmazione di flussi finanziari prevede altresì la contribuzione dello Stato al servizio di trasporto passeggeri notturno, che garantisce la mobilità di lunga e lunghissima percorrenza e la cui produzione diventerebbe, per Trenitalia S.p.A., economicamente non sostenibile in assenza di contribuzione pubblica;
- 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, ai sensi dell'art. 7 dell'atto di compravendita stipulato tra FS e Trenitalia S.p.A. in data 28 novembre 2000, Trenitalia S.p.A. è subentrata a FS nella titolarità di tutti i rapporti giuridici attivi e passivi e che, in virtù del suddetto atto di compravendita, Trenitalia S.p.A. è titolata alla stipulazione del presente contratto;

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

Articolo 1
Oggetto e periodo temporale

1. Il presente contratto regola i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (d'ora in avanti: il Ministero) e la Società Trenitalia S.p.A. (d'ora in avanti: la Società) relativi ai servizi ferroviari, erogati dalla Società a favore della collettività nel periodo intercorrente dal 1 gennaio 2000 al 31 dicembre 2001, anche sulla base della previsione di continuità dei servizi di cui all'articolo 14 del precedente Contratto di servizio pubblico 1997-99 stipulato tra Ferrovie dello Stato S.p.A. e il Ministero dei trasporti e della navigazione, e riconosciuti dal Ministero come rispondenti a una funzione di interesse pubblico ai sensi e per gli effetti di cui al regolamento CEE 69/1191, come modificato dal regolamento CEE 91/1893.

Articolo 2
Servizi ferroviari di ambito regionale e locale

1. Per l'anno 2000 il Ministero dà atto che la Società ha erogato i servizi di ambito regionale e locale previsti dall'Orario Ufficiale in tutte le regioni e nelle province autonome del territorio nazionale.
2. Per l'anno 2001, ai fini del presente contratto e tenuto conto di quanto disposto dal D.P.C.M. 16 novembre 2000, il Ministero dà atto che la Società ha erogato i servizi di ambito regionale e locale previsti dall'Orario Ufficiale nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome del territorio nazionale.
3. Nell'allegato 1 viene riportata la produzione dei servizi espressa in treni*km che, sulla base dell'Orario Ufficiale, è stata effettuata in ciascuna regione e provincia autonoma ed in ciascun anno, con le relative quantificazioni economiche complessive.

Articolo 3
Servizio viaggiatori notturno per ferrovia

1. Nell'ambito degli obblighi di servizio per il trasporto viaggiatori di interesse nazionale, il Ministero riconosce al servizio viaggiatori notturno per ferrovia il carattere di servizio pubblico, in quanto garantisce la mobilità di lunga percorrenza.
2. Per gli anni 2000 e 2001 il Ministero dà atto che la Società ha erogato i servizi di cui al comma 1, previsti dall'Orario Ufficiale e riportati nell'allegato 2.

Articolo 4

Agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori

1. Gli obblighi di servizio pubblico in materia di agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori sono elencate nell'allegato 3, che documenta altresì, per ciascuna tipologia individuata, le compensazioni riconosciute a favore della Società.

Articolo 5

Obblighi di servizio per il trasporto merci

1. Il Ministero dà atto che i servizi di trasporto merci di cui al successivo comma 2 sono stati svolti sulla base di quanto già previsto dai Contratti di servizio 1994-1996 e 1997-1999, da obblighi internazionali dello Stato e dal decreto del Ministero dei trasporti n. 1-T del 1990 e dai relativi obblighi di legge nello stesso richiamati, 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.
2. I servizi ferroviari di merci oggetto di obblighi di servizio sono individuati come segue:
 - 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.
3. Il Ministero riconosce che i servizi di trasporto merci per la Sicilia, resi per garantire la continuità territoriale, costituiscono obbligo di servizio ai sensi e per gli effetti di cui al regolamento CEE 69/1991, come modificato dal regolamento CEE 91/1893.
4. Il Ministero riconosce che i servizi di trasporto combinato ferroviario terrestre di merci svolti dalla Società negli anni 2000 e 2001, avendo concorso al riequilibrio modale, costituiscono obbligo di servizio pubblico ai sensi e per gli effetti di cui al regolamento CEE 69/1191, come modificato dal regolamento CEE 91/1893, e riconosce altresì che dette prestazioni, qualora fossero state erogate dalla Società in base a valutazioni esclusivamente commerciali, sarebbero state rese in misura diversa o a condizioni diverse rispetto alle prestazioni effettivamente erogate.
5. L'allegato 4 documenta i servizi resi ai sensi dei commi 2, 3 e 4 con le relative quantificazioni economiche.

Articolo 6

Servizi e obblighi erogati per gli anni 2000 e 2001

1. Per l'anno 2000 le parti si danno reciprocamente atto che, ai sensi dell'articolo 12, comma 5, del D. Lgs. 24 maggio 2001, n. 299, è stato definitivamente accertato l'ammontare degli oneri sostenuti dalla Società a fronte dei servizi

- resi e degli obblighi assolti, senza dar luogo a conguagli, in misura pari a lire 3.123, 575 miliardi di lire, corrisposti per le attività riepilogate nell'allegato 5.
2. Fatti salvi gli effetti della rendicontazione di cui all'articolo 9 e ad eccezione delle agevolazioni e gratuità tariffarie di cui all'articolo 4, per l'anno 2001 la quantità e l'onere netto degli obblighi di servizio pubblico resi dalla Società sono determinati in via provvisoria sulla base delle risultanze relative ai servizi prestati nell'anno 2000.
 3. L'ammontare delle risorse da corrispondere alla Società per gli obblighi di servizio pubblico prestati nel corso dello stesso anno 2001, come riportato nell'allegato 5, è provvisoriamente individuato in misura pari a lire 1.021,075 miliardi di lire, corrispondenti alla somma degli importi stanziati dal bilancio di previsione dello Stato per l'anno 2001 (U.P.B. 3.1.2.12 e 7.1.3.6) sui capitoli 1951, 1952, 1954, 1955, 4545 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

Articolo 7 **Qualità dei servizi**

1. Fermo restando quanto disposto dalla deliberazione CIPE n. 173 del 5 novembre 1999, nonché ogni determinazione del Ministero avente rilievo ai fini della qualità dei servizi ferroviari, entro trenta giorni dalla stipula del presente contratto la Società si impegna a produrre una relazione sulla qualità dei servizi ivi disciplinati che, fatti salvi ulteriori specifici contenuti che potranno essere richiesti dal Ministero, sarà articolata sui seguenti fattori della qualità:
 - a. Trasporto passeggeri notturno e trasporto regionale e locale: sicurezza, puntualità, pulizia, comfort, servizi aggiuntivi, informazioni alla clientela, aspetti comunicazionali del personale, livello di servizio, servizi per i disabili, integrazione modale;
 - b. Trasporto merci: sicurezza, puntualità dei treni, affidabilità del servizio, giudizio della clientela.

Articolo 8 **Rendicontazione**

1. La Società è responsabile della veridicità dei dati e della documentazione prodotti a supporto del presente contratto. Al fine di consentire comunque una verifica dei ricavi, dei costi e degli oneri tariffari sopportati dalla Società in relazione alla produzione dei servizi oggetto del presente contratto, per gli obblighi di servizio relativi all'anno 2001 la Società si impegna a trasmettere al Ministero, entro il 30 settembre 2002, una rendicontazione certificata da parte di una Società di revisione che attesti l'entità di detti ricavi, costi e oneri tariffari, che non potranno in ogni caso determinare conguagli positivi in favore della Società anche qualora risultino superiori alle somme preventivate con il presente contratto. Qualora detta rendicontazione evidenziasse un'eccedenza delle compensazioni erogate sull'onere netto sostenuto dalla Società, l'ammontare corrispondente verrà portato a detrazione della contribuzione spettante alla Società per gli obblighi di servizio relativi all'anno 2002.

Articolo 9
Clausole fiscali

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. Le relative prestazioni restano escluse dal campo di applicazione dell'IVA ai sensi dell'articolo 2, comma 3, lett. a) del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633. Il presente atto è altresì esente da registrazione salvo il caso d'uso.

Articolo 10
Clausola di continuità

1. Il Ministero rideterminerà gli obblighi di servizio pubblico e i criteri di commisurazione della relativa compensazione, tenuto conto dell'attivato processo di liberalizzazione e sulla base degli studi e degli approfondimenti che verranno realizzati.
2. Fino alla stipulazione del successivo Contratto di servizio, o fino alla comunicazione da parte del Ministro - con un preavviso di almeno 30 giorni - di cessazione di tutti o di particolari obblighi di servizio, la Società proseguirà nell'erogazione dei seguenti servizi, secondo l'Orario Ufficiale:
 - a. Servizio viaggiatori notturno per ferrovia;
 - b. Servizi viaggiatori di interesse regionale e locale nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e Bolzano;La Società proseguirà altresì nell'erogazione dei servizi di trasporto ferroviario merci di cui all'articolo 5 e nell'applicazione delle agevolazioni tariffarie di cui all'articolo 2 comma 2 del D.M. 1-T/1990.
3. L'onere netto corrispondente agli obblighi di servizio resi ai sensi del comma 2, 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 2, a 1/12 dei singoli importi accordati con il presente contratto per l'anno 2001.
4. Qualora i risultati della rideterminazione di cui al comma 1 siano in contrasto con quanto definito dal comma 2 del presente articolo, e comunque in tutti i casi in cui sopravvengano norme con esso incompatibili, 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 la produzione dei servizi di cui al comma 2, fatte salve le compensazioni dovute per i servizi fino ad allora eserciti.
5. Fino alla stipula del prossimo contratto di servizio, la Società si impegna a comunicare preventivamente al Ministero eventuali variazioni di offerta, nonché a relazionare con cadenza bimestrale sui servizi erogati (quantità, qualità, costi di produzione, introiti da tariffe).

Articolo 11

Vigilanza e Sanzioni

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 a media e lunga percorrenza;
 - 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 al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e alle strutture del Ministero incaricate della vigilanza, la collaborazione e la documentazione necessarie per l'espletamento di tale attività;
3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, fatte salve le eventuali ulteriori misure che potranno essere adottate nei confronti della Società d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze a seguito del monitoraggio, effettuato sulla base della documentazione fornita ai sensi dei precedenti articoli 7, 8 e 10, previa contestazione formale dell'addebito ed audizione delle ragioni addotte in contrario, applica una penale di importo non superiore a 250.000 euro per ciascuna delle inosservanze ed inottemperanze degli obblighi di cui al presente Contratto da parte della Società. Il pagamento della penale deve essere effettuato dalla Società entro e non oltre 30 giorni dalla comunicazione dell'applicazione della penale stessa.
4. Per l'espletamento delle funzioni di vigilanza, in particolare per quanto concerne le Licenze, la sicurezza dei servizi di trasporto, il monitoraggio e la verifica del raggiungimento degli standard di qualità del servizio ferroviario ai sensi della vigente deliberazione CIPE in materia di tariffe ferroviarie per la media e lunga percorrenza, nonché per il monitoraggio dell'attuazione degli adempimenti derivanti dal presente contratto, la Società rilascia titoli di viaggio nominativi ai dirigenti e funzionari di area C in servizio presso la struttura del Ministero preposta al trasporto ferroviario, indicati dal Direttore Generale della struttura stessa, i cui costi saranno a totale carico della Società.

CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO

1 gennaio 2000 – 31 dicembre 2001

*Regolante la disciplina degli obblighi di servizio di trasporto ferroviario di Trenitalia S.p.A.,
nonché dell'acquisto di detti servizi da parte dello Stato.*

ALLEGATI

Negli allegati da 1 a 4, i valori riportati si riferiscono alle compensazioni massime (oneri di servizio pubblico); le compensazioni effettive sono riportate nell'allegato 5.

Allegato 1

Servizi ferroviari di ambito regionale e locale

Nel 2000 la produzione di servizi da parte della Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia è stata pari complessivamente a 168,2 milioni di treni*km dei quali 144,8 milioni sono stati realizzati dalle 15 regioni a statuto ordinario. La tabella seguente fornisce un quadro riassuntivo della produzione effettuata nell'anno 2000 nelle regioni a statuto ordinario, a fronte di una contribuzione da parte dello Stato pari a 2286,5 miliardi di lire.

Regioni	produzione 2000 milioni di treni*km
Abruzzo	4,3
Basilicata	2,0
Calabria	11,9
Campania	6,7
Emilia-Romagna	12,1
Lazio	15,4
Liguria	6,9
Lombardia	19,4
Marche	3,6
Molise	2,0
Piemonte	19,9
Puglia	6,7
Toscana	18,2
Umbria	3,6
Veneto	12,1
Totale Regioni a statuto ordinario	144,8

Per quanto riguarda l'anno 2001 il Contratto di servizio nazionale disciplina solamente i servizi relativi alle Regioni a statuto speciale e alle province autonome, nonché la corrispondente quota di risorse determinata dall'accordo quadro Stato-Regioni del 18 giugno 1999 in 422,5 miliardi di lire e confermata nel bilancio di previsione dello Stato per l'anno 2001 al capitolo 1952.

La produzione di servizi regionali in ciascuna regione a statuto speciale e provincia autonoma effettuata in base all'Orario Ufficiale è sintetizzata, sia per il 2000 che per il 2001, nella seguente tabella:

Servizi erogati nelle Regioni a statuto speciale e Province autonome (milioni di treni*km)		
	2000	2001
Valle d'Aosta	1,7	1,8
Bolzano	2,0	2,0
Friuli	3,7	3,8
Trento	1,4	1,4
Sardegna	3,6	3,7
Sicilia	11,0	10,7
TOTALE	23,4	23,4

Allegato 2

Servizio viaggiatori notturno per ferrovia

I servizi ricompresi nel Contratto di servizio sono i servizi di trasporto notturni relativi alle seguenti tipologie di prodotto:

- a) Espressi Notte
- b) Treni Hotel
- c) Treni Auto al seguito

Gli Inter City Notte, che pure costituiscono un prodotto a servizio del segmento notturno, sono stati esclusi dal novero dei servizi posti sotto contratto, in quanto essi sono attualmente considerati all'interno del paniere del "price-cap" per la determinazione delle tariffe dei servizi di media e lunga percorrenza.

Nel 2000 i servizi del segmento notturno hanno chiuso la propria gestione con un margine operativo netto negativo di lire 307.449.000.000, che costituisce il punto di riferimento per la determinazione del contributo per l'anno 2001.

Riepilogo risultati economici del servizio viaggiatori notturno				
ANNO 2000				
treni km (migliaia)	viaggiatori km (migliaia)	Introiti (milioni)	Costi (milioni)	MON (milioni)
17.885	4.641.598	409.603	717.051	- 307.449

I valori riportati in tabella scaturiscono dalle valutazioni per ciascun treno notte in servizio interno, sulla base dell'offerta (treni km), della domanda (viaggiatori km) e della redditività (margine operativo netto).

Nello specifico il presente allegato comprende:
allegato 2a: elenco treni.

Allegato 2a: Elenco dei treni viaggiatori notturni

treno	Origine	Destinazione	Tipo	Relazione	Direttrice	treni km
900	Bari	Torino P.N.	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	269.781
903	Milano C.Le	Piacenza	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	26.096
905	Bari	Crotone	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	78.335
907	Torino P.N.	Bari	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	269.781
923	Bologna	Lecce	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	288.841
924	Lecce	Bolzano	EXP N	Adriatico - Triveneto	Adriatica	383.612
925	Bolzano	Lecce	EXP N	Adriatico - Triveneto	Adriatica	383.612
926	Lecce	Bologna	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	288.841
930	Crotone	Bari	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	78.335
951	Roma T.Ni	Lecce	EXP N	RM - Adriatico	Adriatica	233.914
956	Lecce	Roma T.Ni	EXP N	RM - Adriatico	Adriatica	231.003
981	Bari	Taranto	EXP N	Adriatico - RC	Adriatica	40.406
982	Lecce	Villa S.G.	EXP N	Adriatico - RC	Adriatica	214.987
985	Villa S.G.	Bari	EXP N	Adriatico - RC	Adriatica	216.467
1624	Foggia	Torino P.N.	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	11.160
1625	Torino P.N.	Foggia	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	13.743
1655	Milano P.G.	Taranto	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	14.692
1656	Taranto	Milano P.G.	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	14.694
1657	Bari	Lecce	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	2.239
1658	Lecce	Bari	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	2.239
1675	Torino P.N.	Lecce	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	14.694
1676	Bari	Torino P.N.	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	13.734
9740	Venezia M.	Venezia S.L.	EXP N	Adriatico - Triveneto	Adriatica	3.062
9743	Venezia S.L.	Venezia M.	EXP N	Adriatico - Triveneto	Adriatica	3.062
33406	Piacenza	Milano C.Le	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	26.103
33917	Bologna	Bari	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	33.728
34256	Pescara	Milano C.Le	EXP N	Adriatico - BO - TO / MI	Adriatica	30.067
824	Roma T.Ni	Milano C.Le	EXP N	MI/VE - BO -FI- RM	Centro - Nord	219.969
829	Avellino	Caserta	EXP N	MI/VE - BO -FI- RM	Centro - Nord	33.227
830	Salerno	Milano C.Le	EXP N	MI/VE - BO -FI- RM	Centro - Nord	330.995
833	Milano C.Le	Salerno	EXP N	MI/VE - BO -FI- RM	Centro - Nord	311.759
837	Milano C.Le	Roma T.Ni	EXP N	MI/VE - BO -FI- RM	Centro - Nord	210.101
839	Caserta	Avellino	EXP N	MI/VE - BO -FI- RM	Centro - Nord	33.227
1910	Roma T.Ni	Milano C.Le	TH	MI/VE - BO -FI- RM	Centro - Nord	160.238
1911	Milano C.Le	Roma T.Ni	TH	MI/VE - BO -FI- RM	Centro - Nord	151.830
1912	Napoli C.Le	Milano C.Le	TH	MI/VE - BO -FI- RM	Centro - Nord	195.170
1913	Milano C.Le	Napoli C.Le	TH	MI/VE - BO -FI- RM	Centro - Nord	177.459
34500	Napoli C.Le	Milano C.Le	EXP N	MI/VE - BO -FI- RM	Centro - Nord	43.346
1600	S.Candido	Roma Tib.	TAA	BZ - VR - MI / RM	Nord - Est	52.423
1602	Roma Tib.	S.Candido	TAA	BZ - VR - MI / RM	Nord - Est	46.594
1606	Roma Tib.	Calalzo	TAA	BZ - VR - MI / RM	Nord - Est	40.069
1607	Calalzo	Roma Tib.	TAA	BZ - VR - MI / RM	Nord - Est	45.936
1673	Torino P.N.	Roma Tusc	EXP N	TO/GE - FI/RM	Nord - Ovest	34.109
1674	Roma Tusc	Torino P.N.	EXP N	TO/GE - FI/RM	Nord - Ovest	34.518
803	Villa S.G.	Reggio CC	EXP N	Sicilia - TO	Sicilia	5.100
805	Torino P.N.	Siracusa	EXP N	Sicilia - TO	Sicilia	541.836
807	Messina	Palermo	EXP N	Sicilia - TO	Sicilia	82.484
808	Palermo	Messina	EXP N	Sicilia - TO	Sicilia	82.484
810	Siracusa	Torino P.N.	EXP N	Sicilia - TO	Sicilia	541.836
812	Reggio CC	Villa S.G.	EXP N	Sicilia - TO	Sicilia	5.100
823	Milano C.Le	Agrigento	EXP N	Sicilia - MI	Sicilia	553.400
825	Villa S.G.	Reggio CC	EXP N	Sicilia - MI	Sicilia	5.100

827	Catania	Siracusa	EXP N	Sicilia - MI	Sicilia	26.597
834	Agrigento	Milano C.Le	EXP N	Sicilia - MI	Sicilia	556.435
836	Siracusa	Catania	EXP N	Sicilia - MI	Sicilia	26.597
838	Reggio CC	Villa S.G.	EXP N	Sicilia - MI	Sicilia	5.100
876	Palermo	Messina	EXP N	RM - Sicilia	Sicilia	82.484
877	Roma T.Ni	Siracusa	EXP N	RM - Sicilia	Sicilia	302.310
878	Siracusa	Roma T.Ni	EXP N	RM - Sicilia	Sicilia	302.310
879	Messina	Palermo	EXP N	RM - Sicilia	Sicilia	82.484
1920	Palermo	Milano C.Le	TH	Sicilia - MI	Sicilia	534.654
1921	Milano C.Le	Palermo	TH	Sicilia - MI	Sicilia	538.356
1922	Siracusa	Messina	TH	Sicilia - MI	Sicilia	51.903
1923	Messina	Siracusa	TH	Sicilia - MI	Sicilia	51.722
1924	Palermo	Roma T.Ni	TH	RM - Sicilia	Sicilia	321.956
1925	Roma T.Ni	Palermo	TH	RM - Sicilia	Sicilia	321.956
1930	Siracusa	Venezia S.L.	TH	Sicilia - Triveneto	Sicilia	495.823
1931	Venezia S.L.	Siracusa	TH	Sicilia - Triveneto	Sicilia	503.815
1932	Palermo	Messina	TH	Sicilia - Triveneto	Sicilia	83.168
1933	Messina	Palermo	TH	Sicilia - Triveneto	Sicilia	83.168
1934	Reggio CC	Villa S.G.	TH	Sicilia - Triveneto	Sicilia	5.142
1935	Villa S.G.	Reggio CC	TH	Sicilia - Triveneto	Sicilia	5.142
1938	Siracusa	Roma T.Ni	TH	RM - Sicilia	Sicilia	304.797
1939	Roma T.Ni	Siracusa	TH	RM - Sicilia	Sicilia	304.797
1940	Palermo	Torino P.N.	TH	Sicilia - TO	Sicilia	470.858
1941	Torino P.N.	Palermo	TH	Sicilia - TO	Sicilia	469.911
1942	Siracusa	Messina	TH	Sicilia - TO	Sicilia	55.158
1945	Messina	Siracusa	TH	Sicilia - TO	Sicilia	55.158
1980	Siracusa	Messina	TH	Sicilia - MI	Sicilia	9.585
1981	Milano P.G.	Palermo	TH	Sicilia - MI	Sicilia	77.051
1982	Palermo	Milano P.G.	TH	Sicilia - MI	Sicilia	79.676
1983	Messina	Siracusa	TH	Sicilia - MI	Sicilia	9.404
1990	Reggio CC	Villa S.G.	TH	Sicilia - MI	Sicilia	1.057
1991	Milano C.Le	Siracusa	TH	Sicilia - MI	Sicilia	106.753
1992	Siracusa	Milano C.Le	TH	Sicilia - MI	Sicilia	106.334
1993	Villa S.G.	Reggio CC	TH	Sicilia - MI	Sicilia	1.085
9787	Torino P.N.	Palermo	TAA	Sicilia - TO	Sicilia	44.680
9789	Milano S.C.	Palermo	TAA	Sicilia - MI	Sicilia	45.760
9793	Messina	Catania	TAA	Sicilia - TO	Sicilia	2.654
9795	Messina	Catania	TAA	Sicilia - MI	Sicilia	2.654
34860	Palermo	Torino P.N.	TAA	Sicilia - TO	Sicilia	45.919
34864	Palermo	Milano S.C.	TAA	Sicilia - MI	Sicilia	44.047
811	Torino P.N.	Reggio CC	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	405.099
813	Milano C.Le	Genova	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	20.631
814	Reggio CC	Lamezia	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	81.454
815	Lamezia	Reggio CC	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	81.678
816	Catanzaro L	Crotone	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	21.750
817	Crotone	Catanzaro L	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	21.810
818	Reggio CC	Torino P.N.	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	408.204
820	Genova	Milano C.Le	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	20.631
831	Milano C.Le	Reggio CC	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	316.935
832	Reggio CC	Milano C.Le	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	313.476
888	Catanzaro L	Paola	EXP N	RM - NA - RC	Tirrenica Sud	95.630
891	Roma T.Ni	Reggio CC	EXP N	RM - NA - RC	Tirrenica Sud	238.675
892	Reggio CC	Lamezia	EXP N	RM - NA - RC	Tirrenica Sud	81.678
893	Lamezia	Reggio CC	EXP N	RM - NA - RC	Tirrenica Sud	81.678
894	Reggio CC	Roma T.Ni	EXP N	RM - NA - RC	Tirrenica Sud	248.683
895	Roma T.Ni	Reggio CC	EXP N	RM - NA - RC	Tirrenica Sud	253.013

896	Reggio CC	Roma T.Ni	EXP N	RM - NA - RC	Tirrenica Sud	238.675
897	Paola	Catanzaro L	EXP N	RM - NA - RC	Tirrenica Sud	95.630
1554	Crotone	Paola	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	5.110
1559	Torino P.N.	Reggio CC	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	31.067
1560	Reggio CC	Torino P.N.	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	35.226
1563	Paola	Crotone	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	4.497
1594	Reggio CC	Bolzano	EXP N	RC - NA - Triveneto	Tirrenica Sud	48.460
1595	Bolzano	Reggio CC	EXP N	RC - NA - Triveneto	Tirrenica Sud	45.883
1637	Milano P.G.	Reggio CC	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	32.163
1638	Catanzaro L	Crotone	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	1.434
1639	Crotone	Catanzaro L	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	1.554
1640	Reggio CC	Milano P.G.	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	34.951
1651	Milano P.G.	Reggio CC	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	11.420
1652	Reggio CC	Milano C.Le	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	11.583
1662	Reggio CC	Torino P.N.	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	11.771
1665	Torino P.N.	Reggio CC	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	11.755
1678	Reggio CC	Bologna	EXP N	RC - NA - Triveneto	Tirrenica Sud	2.815
1679	Bologna	Reggio CC	EXP N	RC - NA - Triveneto	Tirrenica Sud	2.815
1681	Venezia M.	Reggio CC	TAA	RC - NA - Triveneto	Tirrenica Sud	9.577
1682	Reggio CC	Venezia M.	TAA	RC - NA - Triveneto	Tirrenica Sud	9.314
9686	Villa S.G.	Torino P.N.	TAA	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	41.501
9687	Torino P.N.	Villa S.G.	TAA	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	41.423
9688	Villa S.G.	Milano S.C.	TAA	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	41.009
9689	Milano S.C.	Villa S.G.	TAA	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	39.652
33071	Torino P.N.	Villa S.G.	TAA	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	47.903
33213	Milano C.Le	Reggio CC	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	71.074
33299	Milano S.C.	Villa S.G.	TAA	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	47.334
33811	Torino P.N.	Reggio CC	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	71.934
34760	Villa S.G.	Torino P.N.	TAA	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	47.896
34762	Villa S.G.	Milano S.C.	TAA	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	47.334
34816	Reggio CC	Milano C.Le	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	71.797
34818	Reggio CC	Torino P.N.	EXP N	RC - NA - TO / MI	Tirrenica Sud	72.658
34831	Lamezia	Reggio CC	EXP N	RM - NA - RC	Tirrenica Sud	81.678
34832	Reggio CC	Lamezia	EXP N	RM - NA - RC	Tirrenica Sud	81.454
Totale						17.885.371

Allegato 3

Agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori

Gli obblighi in questione sono di tipo tariffario, a favore di determinate categorie professionali e figure istituzionali, o di particolari fasce della popolazione ritenute meritevoli di tutela e sono previsti dall'art. 2 del D.M. 2 gennaio 1990 n. 1-T, che a sua volta rinvia ad alcune norme recanti agevolazioni tariffarie.

Ai fini della stipula del Contratto di servizio sono considerati:

- a) gli obblighi di cui al Decreto Interministeriale n. 5795 del 24 giugno 1959 (forze armate), la cui convenzione entrerà in vigore a partire dal 2002;
- b) le concessioni di cui al Decreto Interministeriale n. 4516 dell'8 giugno 1962.

La successiva tabella riporta un riepilogo per gli anni 2000 e 2001 delle categorie di agevolazione con i rispettivi importi:

Oneri ex art. 2 del DM Trasporti 1-T 2 gennaio 1990 (trasporti agevolati) anni 2000 e 2001		
BENEFICIARI	ONERE 2000 (lire)	ONERE 2001 (lire)
Personale appartenente ai corpi militari dello Stato	89.486.718.743	94.140.028.118
Indigenti viaggianti per rimpatrio etc.	5.262.447	5.536.094
Viaggi FAO	4.611.679	4.851.486
Indigenti inviati in istituti di cura	34.374.115	36.161.569
Viaggi dei non vedenti e dei loro accompagnatori	2.650.795.817	2.788.637.199
viaggi dei mutilati e invalidi e loro accompagnatori	744.409.764	783.119.072
viaggi per accertamenti sanitari	3.056.001	3.214.913
viaggi del personale della CRI	1.063.115	1.118.397
CLC viaggi a statali ex FS	7.437.888.000	7.824.658.176
TOTALE	100.368.179.682	105.587.325.025

Di seguito sono riportati i dettagli relativi alle diverse categorie:

all. 3a: Carta di Libera Circolazione (CLC) viaggi a statali ex FS;

all. 3b: Personale appartenente ai corpi militari dello Stato; Indigenti viaggianti per rimpatrio; Detenuti internati o correggendi minorenni; Viaggi FAO; Indigenti inviati in istituti di cura; Viaggi dei non vedenti e dei loro accompagnatori; Viaggi dei mutilati e invalidi e loro accompagnatori; Viaggi per accertamenti sanitari; Viaggi del personale della CRI.

all. 3c: Modalità di determinazione delle agevolazioni tariffarie per gli anni 1999/2001.

ALL. 3a - Trasporti gratuiti - Art. 2,4 DM 1-T del 2 gennaio 1990							
ANNO 2000	A1	A2	B	C	D	E	F
CONCESSIONE PER TRASPORTI GRATUITI	nr.	classe	valore	onere lordo	% riduzione	riduzione	onere netto
CLC viaggi a statali ex FS	2000	I	12.564.000	25.128.000.000	0,80	20.102.400.000	5.025.600.000
	1600	II	7.538.400	12.061.440.000	0,80	9.649.152.000	2.412.288.000
TOTALE	3600			37.189.440.000			7.437.888.000

LEGENDA all. 3a - Concessioni gratuite

Per l'anno 2001, i corrispondenti oneri sono stati determinati applicando al consuntivo relativo all'anno 2000 l'aumento medio del 5,2% autorizzato, ai sensi della Delibera CIPE n. 173 del 5 novembre 1999 sulle tariffe ferroviarie per la media e lunga percorrenza ed analogamente alla metodologia riportata nell'all. 3c per le altre agevolazioni tariffarie.

Colonne A1 e A2: numero dei beneficiari delle concessioni e classe.

Colonna B: valore della Carta di Libera Circolazione per l'anno 2000.

Colonna C: somma che si sarebbe riscossa con l'applicazione della tariffa ordinaria.

Colonna D: riduzione percentuale in rapporto alle contrazioni di traffico che si verificherebbero in dipendenza dell'eventuale ritorno alle tariffe ordinarie fissate in rapporto all'entità di ciascuna concessione tariffaria, al grado di elasticità della domanda di traffico per ciascun settore ed alla riduzione di costo che può essere connessa ad una eventuale contrazione del traffico (DPR n. 411 del 25 giugno 1959, art. 4 sub c).

Colonna E: riduzione dell'onere lordo in valore assoluto.

Colonna F: onere effettivo a carico dello Stato al netto delle riduzioni.

- Ex dipendenti con titolo alla prima classe di viaggio: 500
- Familiari ex dipendenti con titolo alla prima classe di viaggio: 1500
- Ex dipendenti con titolo alla prima classe di viaggio: 400
- Familiari ex dipendenti con titolo alla prima classe di viaggio: 1200

(I dati sono formulati sulla base di 3 familiari per dipendente)

Poiché i beneficiari sono muniti di Carta di Libera Circolazione di 1a o di 2a classe e gli eventuali familiari sono muniti di recapiti di viaggio con la stessa validità delle CLC, il calcolo dell'onere viene effettuato utilizzando i costi di tali documenti.

Valore di una CLC intera rete di 1a classe: L. 12.564.000

Valore di una CLC intera rete di 2a classe: L. 7.539.400

ALL. 3b - Oneri ex art. 2 del DM Trasporti 1 - T del 2 gennaio 1990 (trasporti agevolati). Consuntivo anno 1999 - Importi in lire								
	A	B	C	D	E	F	G	H
Specifica	TARIFFA RIDOTTA	TARIFFA ORDINARIA	ONERE LORDO EMISSIONI ELETTRONICHE	ONERE_Cr1	ONERE_Cr2	ONERE LORDO TOTALE	RIDUZIONE %	ONERE NETTO
11-Militari in Servizio	25.400.962.200	31.434.182.700	6.033.220.500	10.025.342.173	12.363.001.334			
12-Militari in Servizio	8.081.727.500	11.381.373.680	3.299.646.180	5.482.989.061	6.761.485.035			
13-Militari in Licenza	36.909.062.500	79.713.334.983	42.804.272.483	71.127.431.542	87.712.570.392			
Viaggi Personale appartenente ai corpi armati dello Stato.....>						106.837.056.761	20%	85.469.645.409
20-Viaggi privati/servizio	12.078.700	14.964.375	2.885.675	4.795.097	5.913.194			
Indigenti viaggianti per rimpatrio; detenuti; internati o correggendi minorenni.....>						5.913.194	15%	5.026.215
30-Viaggi F.A.O.	11.338.700	13.867.525	2.528.825	4.202.123	5.181.953			
Funzionari FAO e familiari.....>						5.181.953	15%	4.404.660
40-Indigenti luoghi di cura	77.224.000	96.073.125	18.849.125	31.321.403	38.624.771			
Indigenti inviati in Istituti di cura.....>						38.624.771	15%	32.831.055
51-Viaggi Isolati	537.815.200	656.394.200	118.579.000	197.041.539	242.986.699			
52-Viaggi Accompag.	1.361.368.000	2.696.359.000	1.334.991.000	2.218.341.195	2.735.602.903			
Viaggi dei non vedenti e loro accompagnatori.....>						2.978.589.602	15%	2.531.801.162
61-Invalidi Guerra	9.295.400	10.202.978	907.578	1.508.113	1.859.768			
62-Invalidi Servizio	137.242.000	224.914.933	87.672.933	145.685.236	179.655.391			
63-Viaggi Accompag.	199.541.700	544.672.426	345.130.726	573.500.276	707.226.203			
Viaggi dei mutilati e Invalidi e loro accompagnatori.....>						888.741.362	20%	710.993.089
70-Invalidi luoghi di cura	4.654.000	6.434.501	1.780.501	2.958.641	3.648.522			
Viaggi per accertamenti sanitari.....>						3.648.522	20%	2.918.817
80-Viaggi CRI	5.930.200	6.513.162	582.962	968.702	1.194.579			
Viaggi del personale della Croce Rossa.....>						1.194.579	15%	1.015.392
TOTALI	72.748.240.100	126.799.287.588	54.051.047.488	89.816.085.101	110.758.950.744	110.758.950.744		88.758.635.799

LEGENDA all. 3 b (Per colonna) – agevolazioni tariffarie ex art. 2 D.M. 1/T-1990: consuntivo 1999

A) ? Entrate realizzate in base alle tariffe effettivamente applicate (DPR 411 del 25.06.59, art. 4 sub a), relativamente ai biglietti a riduzione rilasciati mediante il sistema elettronico (Sipax).

B) ? Somme che si sarebbero riscosse con l'applicazione delle tariffe ordinarie (DPR 411 del 25.06.59, art. 4 sub a) per gli stessi biglietti di cui sopra.

C) ? $A - B$ = onere lordo per lo Stato, per i biglietti di cui sopra.

D) ? Onere lordo per lo Stato, ottenuto incrementando il valore della Colonna C del valore 1,6661690, pari al rapporto riscontrato tra gli introiti totali della biglietteria (manuale e Sipax, altri sistemi) ed i soli introiti di biglietteria Sipax.

E) ? Onere lordo per lo Stato, ottenuto incrementando il valore della Colonna D del valore 1,233175, pari al rapporto riscontrato fra le macchine Sipax installate sulla rete di vendita e quelle per le quali è stato acquisito il dato di vendita nel periodo desiderato.

G) ? Riduzioni percentuali del contributo, calcolate in rapporto alle contrazioni di traffico che si verificherebbero in rapporto all'entità di ciascuna riduzione tariffaria, al grado di elasticità della domanda di traffico per ciascun settore ed alla riduzione di costo che può essere connessa ad una eventuale contrazione del traffico (DPR 411 del 25.06.59, art. 4 sub c).

H) ? Onere netto a carico dello Stato.

ALL. 3c - Agevolazioni ex art. 2 del DM Trasporti 1-T 2 gennaio 1990. Modalità di determinazione degli oneri per gli anni 2000 e 2001 (importi in lire)					
CONCESSIONE	BENEFICIARI	ONERE 1999	ONERE 2000 (onere 1999 magg 4,7%)	ONERE 2001 (onere 2000 magg 5,2%)	
	Militari in servizio				
	Militari in servizio				
	Militari in licenza				
	Personale appartenente ai corpi militari dello Stato	85.469.645.409	89.486.718.743	94.140.028.118	
	Viaggi privati / servizio				
Concessione B	Indigenti viaggianti per rimpatrio; detenuti internati o corrigendi minorenni	5.026.215	5.262.447	5.536.094	
	Viaggi FAO				
Concessione G	Viaggi FAO	4.404.660	4.611.679	4.851.486	
	Indigenti luoghi cura				
Concessione II	Indigenti inviati in istituti di cura	32.831.055	34.374.115	36.161.569	
	viaggi isolati				
	viaggi accompagnati				
Concessione III	Viaggi dei non vedenti e dei loro accompagnatori	2.531.801.162	2.650.795.817	2.788.637.199	
	Invalidi di guerra e servizio				
	viaggi accompagnati				
Concessione VIII	viaggi dei mutilati e invalidi e loro accompagnatori	710.993.089	744.409.764	783.119.072	
	invalidi luoghi di cura				
Concessione IX	viaggi per accertamenti sanitari	2.918.817	3.056.001	3.214.913	
	viaggi CRI				
Concessione XI	viaggi del personale della CRI	1.015.392	1.063.115	1.118.397	
	TOTALE	88.758.635.799	92.930.291.682	97.762.666.849	

LEGENDA all. 3c – agevolazioni tariffarie ex art. 2 del D.M. 1/T-1990: modalità di determinazione per il 2000 e 2001

Gli oneri per trasporti agevolati dell'anno 2001 sono stati determinati partendo dai dati consuntivi dell'anno 1999. All'onere risultante per ciascuna concessione è stato applicato l'aumento medio del 4,7% per l'anno 2000 e del 5,2% per l'anno 2001 rispetto al 2000, ai sensi della Delibera CIPE n. 173 del 5 novembre 1999 sulle tariffe ferroviarie per la media e lunga percorrenza.

Allegato 4

Obblighi di servizio per il trasporto ferroviario merci

Obblighi di servizio merci di cui al DM n.1-T/1990:

- ?? Trasporti dal continente alla Sardegna e viceversa;
- ?? Trasporti di prodotti siderurgici effettuati in base alla tariffa CECA;
- ?? Trasporti dal porto di Trieste all'Ungheria e viceversa;
- ?? Particolari agevolazioni ai trasporti internazionali effettuati attraverso il porto di Trieste Marittima;

Altri obblighi di servizio merci:

- ?? Innaturale degressività della tariffa ordinaria;
- ?? Trasporti intermodali con la Francia a seguito della chiusura del tunnel del Monte Bianco;
- ?? Trasporto merci da e per la Sicilia;
- ?? Servizi di trasporto combinato.

Obblighi di servizio per il trasporto merci

4a) Trasporti dal continente alla Sardegna e viceversa

Ai fini della determinazione della compensazione massima, il riferimento è costituito dalla quantificazione degli oneri sostenuti nell'anno 2000, secondo le seguenti fasi:

1) determinazione dell'ammontare del mancato introito tariffario:

Trasporti per la Sardegna: elementi per il calcolo dell'obbligo tariffario (anno 2000; importi in lire)								
	a	b	c	d	e	f	g	h
	carri	moduli	percorrenza media virtuale moduli	differenza tra percorrenza media reale e percorrenza virtuale	percorrenza media moduli effettiva (c + d)	introiti da clienti (lire)	introito teorico (f x e/c)	differenza tra introito teorico e introito effettivo (g - f)
internazionale	3.117	3.160	1.001	150	1.151	5.281.000.000	6.072.358.641	791.358.641
nazionale	27.690	27.702	706	150	856	23.854.823.000	28.923.128.170	5.068.305.170
TOTALE	30.807	30.862				29.135.823.000	34.995.486.811	5.859.663.811

2) determinazione dell'ammontare delle spese di traghettamento e di manovra dei convogli.

Per l'intero anno 2000 il valore delle spese di traghettamento è stato pari a lire 19.983.100.000, mentre quello delle spese di manovra è stato pari a lire 2.972.500.000.

Pertanto gli oneri complessivi da considerare per la determinazione della compensazione, valutati sulla base dei consuntivi per l'intero anno 2000, sono riepilogati nella tabella seguente.

RIEPILOGO ONERI PER IL TRASPORTO MERCI DA E VERSO LA SARDEGNA (importi in lire)	
Obbligo tariffario	5.859.663.811
Spese di traghettamento	19.983.100.000
Spese di manovra	2.972.500.000
TOTALE	28.815.263.811

4b) Trasporti sulle distanze superiori a 1000 Km

La quantificazione degli oneri sostenuti da Trenitalia nell'anno 2000 per i trasporti di merci sopra i 1000 km è pari all'ammontare del mancato introito tariffario, dato dalla differenza tra gli importi che sarebbero stati ottenuti mediante l'applicazione della tariffa chilometrica teorica - che oltre il punto in cui i costi fissi vengono interamente recuperati, corrispondente al 1000° km, cessa di essere decrescente - e gli importi effettivamente ottenuti con l'applicazione della tariffa chilometrica che continua a decrescere anche oltre i 1000 km.

	tariffa km TO2	tariffa Km teorica	differenza assoluta tariffa teorica - TO2	incremento percentuale (della differenza assoluta) rispetto alla TO2	introiti da TO2 (milioni di lire)	introiti teorici totali (milioni di lire)	Differenze degli introiti (milioni di lire)
1001 - 1100	122,31	127,35	5,04	4,12%	28621	29800	1179
1101 - 1200	116,25	127,35	11,10	9,55%	31240	34222	2982
1201 - 1300	111,12	127,35	16,23	14,60%	87113	99832	12719
1301 - 1400	106,73	127,35	20,62	19,32%	63050	75231	12181
1401 - 1500	102,92	127,35	24,43	23,74%	45489	56286	10797
1501 - 1600	99,59	127,35	27,76	27,88%	36656	46874	10218
1601 - 1700	96,65	127,35	30,70	31,77%	1708	2251	543
1701 - 1800	94,03	127,35	33,32	35,43%	228	309	81
1801 - 1900	91,70	127,35	35,65	38,88%	660	917	257
TOTALE					294.765	345.722	50.957

4c) Trasporti CECA

L'ammontare della compensazione massima concedibile, il cui fondamento risiede nell'accordo in ambito CECA del 21 marzo 1955, è stata determinata sulla base delle quantità trasportate e vendute nell'anno 2000, confrontando l'effettivo introito ricavato dall'applicazione della tariffa agevolata 9001 con l'ipotetico introito ricavato dall'applicazione della tariffa ordinaria TO2 Classe 754.

Da tale confronto è stata calcolata la differenza che determina l'ammontare dell'onere.

	Peso (Tonn)	Carri	Moduli	Tariffa 9001, associate e AP	TO2 Classe 754	Differenza
						<i>Lire</i>
Export	968.140,6	25.486	25.580	14.911.367,93	18.737.771,11	7.408.949.690
Import	6.128.790,3	123.241	123.706	72.291.586,79	94.597.902,70	43.191.050.310
TOTALE	7.096.930,9	148.727	149.286	87.202.954,72	113.335.673,81	58.608.008.008

4d) Trasporti dal porto di Trieste all'Ungheria e viceversa

Ai fini della determinazione dell'onere, l'effettivo introito dell'anno 2000, derivante dall'applicazione della tariffa agevolata n.9231, 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.

VIA AUSTRIA			
MODULI N.	TASSE RISCOSE	TASSE TARIFFA ORDINARIA	DIFFERENZA 15%
644	L. 908.061.000	L. 1.068.307.000	L. 160.246.000

VIA JUGOSLAVIA			
MODULI N.	TASSE RISCOSE	TASSE TARIFFA ORDINARIA	DIFFERENZA 50%
1244	L. 822.460.065	L. 1.644.920.130	L. 822.460.065

TOTALE GENERALE ONERE LIRE	982.706.065
-----------------------------------	--------------------

4e) Trasporti internazionali effettuati attraverso il porto di Trieste Marittima

L'agevolazione per i seguenti servizi, individuata nella tariffa 5000 DeIWT, scaturisce dalla successiva formula che distingue una parte fissa da una parte variabile, determinando un prezzo a carro:

P (parte fissa) + Q (parte variabile) x D (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, tra quanto effettivamente introitato e quanto ipoteticamente dedotto, moltiplicata al totale dei carri movimentati nel Porto di Trieste Marittima, determina l'ammontare dell'onere.

TARIFFA 5000 (DeIWT)					
Numero Trasporti (carri)	Km	tonnellate	tonn*km	Differenza a carro tra P generale e P ridotto (lire)	ONERE EXTRA/AZIENDALE (lire)
6.427	1.118.298	254.662	44.381.296	90.230	579.908.210
TOTALE GENERALE ONERE LIRE					579.908.210

4f) Trasporto intermodale da e per la Francia a supporto del traffico merci transitante per il valico del Monte Bianco (accordo italo-francese del 15.7.1999)

Ai fini della determinazione della compensazione massima, va evidenziato che tale tipo di trasporti è aggiuntivo rispetto all'offerta in essere al momento della chiusura del tunnel stradale del Monte Bianco.

L'offerta predisposta era a servizio sia di treni completi sia di carri singoli (traffico diffuso), per il trasporto ferroviario di Unità di Trasporto Intermodale (UTI). Poiché tuttavia dai consuntivi dei flussi di traffico serviti risulta che l'offerta aggiuntiva predisposta ha movimentato unicamente carri singoli e non treni completi, la sovvenzione da considerarsi è appunto quella che si riferisce al traffico diffuso.

Per il calcolo dell'onere si sono confrontati i valori relativi al prezzo originario (104 euro per una unità di trasporto intermodale - UTI) con i valori relativi al prezzo offerto al cliente (72 euro per UTI). La sovvenzione corrisponde quindi a 32 euro per ogni UTI trasportata. Considerando, sulla base della convenzione italo-francese, una base di 20 UTI per treno, la stessa sovvenzione corrisponderà a 640 euro a treno (32 euro per 20 UTI).

Il calcolo della compensazione massima concedibile per il 2001 si è basata sui dati relativi all'anno 2000, considerando i treni effettuati durante i mesi dell'anno, la previsione della sovvenzione massima, l'effettivo introito e la differenza tra queste due ultime voci: l'ammontare della compensazione massima è pari a lire 1.051.786.061.

Traffici aggiuntivi Torino - Lione "Monte Bianco"				
anno 2000 (lire)				
mese	treni effettuati	contributo massimo	introito effettivo	differenza
gen	39	151.633.176	78.202.071	73.431.105
feb	40	155.521.206	44.797.741	110.723.465
mar	45	174.961.357	38.363.318	136.598.039
apr	38	147.745.146	42.650.218	105.094.928
mag	41	159.409.237	49.423.292	109.985.945
giu	35	136.081.056	42.418.662	93.662.394
lug	41	159.409.237	46.136.204	113.273.033
ago	28	108.864.844	33.671.736	75.193.108
set	36	139.969.086	32.453.822	107.515.264
ott	17	66.096.513	18.046.257	48.050.256
nov	14	54.432.422	16.092.018	38.340.404
dic	15	58.320.452	18.402.332	39.918.120
TOTALE	389	1.512.443.732	460.657.671	1.051.786.061

4g) Trasporti merci per la Sicilia

Il corrispettivo delle prestazioni è calcolato sulla base di un prezzo delle manovre di imbarco e sbarco (Pm) e di un prezzo unitario per il traghettamento (Pt), valorizzati per il numero delle corse effettuate:

$$C = (Pt + Pm) * N$$

ANNO 2000	TRASPORTI DA E PER LA SICILIA			
FASCE	MODULI	Spese per	Spese per	Onere in lire
KM.	MOVIMENTATI	manovra	traghettamento	
		a	b	a+b
da 1001 a 1300	33.640	1.157.822.000	7.625.347.000	8.783.169.000
oltre i 1300 km	81.560	2.807.132.000	18.487.613.000	21.294.745.000
	115.200	3.964.954.000	26.112.960.000	30.077.914.000
<i>da 0 a 1000 Km</i>	<i>30.841</i>	<i>1.061.546.000</i>	<i>6.990.840.000</i>	<i>8.052.386.000</i>
<i>Correzione a consuntivo</i>			<i>-225.000.000</i>	<i>-225.000.000</i>
TOTALE	146.041	5.026.500.000	32.878.800.000	37.905.300.000
			TOTALE GENERALE ONERE L.	37.905.300.000

4h) Servizi di trasporto combinato ferroviario di merci

La base della compensazione al trasporto combinato è rappresentata dalla differenza tra l'introito medio a tonnellata*km del trasporto ferroviario cosiddetto "tradizionale",

cioè quello che avviene senza rottura di carico e quello del trasporto combinato di casse mobili, semirimorchi o container, accompagnato o non accompagnato.

Applicando i differenziali di prezzo previsti nel Documento tecnico (allegato G del Piano d'impresa di FS del maggio 1999) ai volumi di traffico effettivamente realizzati, l'onere sostenuto da Trenitalia per il 2000 ammonta a circa 243 miliardi di lire, come mostra la tabella seguente.

	2000
Volumi di traffico trasporto combinato (miliardi di tonn-km)	9,513
Delta tariffario previsto a Piano d'impresa (lire per tonn-km trasportata)	25,60
Totale onere (miliardi di lire)	243,533

In relazione alla misura della disponibilità di risorse nel bilancio dello Stato, si porta a compensazione solo una parte dei servizi di trasporto combinato effettuati, e cioè i soli servizi di trasporto combinato terrestre effettuati sul territorio nazionale, che hanno sviluppato, nel corso del 2000, circa 3,8 miliardi di tonnellate*km, pari a circa il 40% del totale della domanda servita.

	2000
Volumi di traffico trasporto combinato terrestre nazionale (miliardi di tonn-km)	3,797
Delta tariffario previsto a Piano d'impresa (lire per tonn-km trasportata)	25,60
Totale contributo (miliardi di lire)	97,203

Per quanto riguarda il 2001, la tabella che segue espone i volumi di traffico sviluppati nel corso del 2000 che, valorizzati con il delta tariffario medio unitario di tutto il trasporto combinato previsto in Piano d'impresa per l'anno 2001, fungono da elementi di valutazione del fabbisogno contributivo per tale anno.

	2001
Volumi di traffico trasporto combinato terrestre nazionale (miliardi di tonn-km)	3,797
Delta tariffario previsto a Piano d'impresa (lire per tonn-km trasportata)	25,20
Totale contributo (miliardi di lire)	95,684

Allegato 5

Riepilogo dei servizi e delle compensazioni oggetto del Contratto di servizio 2000-2001

Stanziamenti di competenza nel bilancio dello Stato e compensazioni per l'anno 2000

Capitoli di bilancio	Obblighi di servizio resi	stanziamenti (milioni di lire)	compensazioni (milioni di lire)
1952	Somma da corrispondere all'impresa F.S. S.p.A. per i servizi offerti in relazione ai contratti di servizio e di programma, di cui: <i>Quota parte accertata per Contratto di servizio (art. 12, comma 5 del d.lgs 24 maggio 2001, n. 299)</i>	5.930.000 3.123.000	 3.123.000
1951	Rimborso all'impresa F.S. S.p.A. delle agevolazioni tariffarie per il trasporto delle merci da e per l'Ungheria in importazione ed esportazione attraverso il porto franco di Trieste	575	575
Totale		3.123.575	3.123.575

Stanziamenti di competenza nel bilancio dello Stato e compensazioni per l'anno 2001

Capitoli di bilancio	Obblighi di servizio resi	stanziamenti (milioni di lire)	compensazioni (milioni di lire)
1952	Somma da corrispondere all'impresa F.S. S.p.A. per i servizi offerti in relazione ai contratti di servizio e di programma, da destinare alle regioni a statuto speciale in attuazione del federalismo amministrativo	422.500	422.500
1954	Somma da corrispondere all'impresa F.S. S.p.A. o a società dalla stessa controllate in relazione agli obblighi tariffari e di servizio per il trasporto passeggeri di interesse nazionale	278.000	278.000
	trasporto passeggeri notturno		268.021
	agevolazioni e gratuità tariffarie		9.979
4545	Somma da corrispondere all'impresa F.S. S.p.A. in relazione alla concessione di agevolazioni tariffarie per i viaggi in ferrovia degli appartenenti alle Forze Armate ed assimilati	90.000	90.000
1951	Rimborso all'impresa F.S. S.p.A. delle agevolazioni tariffarie per il trasporto delle merci da e per l'Ungheria in importazione ed esportazione attraverso il porto franco di Trieste	575	575
1955	Somma da corrispondere all'impresa F.S. S.p.A. o a società dalla stessa controllate in relazione agli obblighi tariffari e di servizio per il trasporto merci	230.000	230.000
	Trasporti dal continente alla Sardegna e viceversa		24.954
	Innaturale degressività della tariffa ordinaria (trasporti superiori ai 1000 km)		44.128
	Sicilia (traghettaggio e manovra)		32.825
	Trasporti effettuati in base alla tariffa CECA		43.819
	Particolari agevolazioni ai trasporti internazionali effettuati attraverso il porto di Trieste Marittima		502
	Trasporti intermodali con la Francia a seguito della chiusura del tunnel del Monte Bianco		911
	Trasporto combinato		82.861
	Totale	1.021.075	1.021.075

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti Terrestri e per i Sistemi Informativi

Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario

Contratto di Servizio Pubblico 2000 – 2001
tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
e Trenitalia S.p.A.

Relazione Illustrativa

Roma, febbraio 2002

Indice

1. - Contratti di Servizio Pubblico	2
2. - Il settore dei servizi di trasporto ferroviario: quadro normativo	3
2.1. - Lo scenario di riferimento	3
2.2. - Il quadro normativo di riferimento del settore	4
2.2.1. - La normativa comunitaria sulla liberalizzazione ferroviaria ed i provvedimenti di recepimento	4
2.2.2. - La normativa comunitaria di riferimento in materia di obblighi di servizio pubblico	9
2.2.3. - La normativa nazionale e gli assetti trasportistici ferroviari rilevanti ai fini della definizione del Contratto di Servizio pubblico 2000-2001	10
3. - Contratti di servizio pubblico precedenti	15
3.1. - I contratti di servizio pubblico tra il 1992 e il 1996	15
3.2. - Il Contratto di Servizio Pubblico 1997-1999	15
4. - Il Contratto di Servizio Pubblico 2000-2001	17
4.1. - L'istruttoria	17
4.2. - Obblighi di servizio pubblico previsti nel contratto	18
4.3. - La quantificazione dei contributi: le previsioni nel Piano d'impresa 1999-2003 e gli stanziamenti nel bilancio dello stato	18
4.4. - Quantificazione delle compensazioni nel CdS 2000-2001	23
5. - I singoli obblighi di servizio	25
5.1. - Trasporto passeggeri di interesse regionale e locale	25
5.2. - Trasporto passeggeri media e lunga percorrenza	28
5.2.1. - Trasporto passeggeri notturno	28
5.2.2. - Agevolazioni tariffarie passeggeri	30
5.3. - Trasporto merci	31
5.3.1. - Trasporto combinato	33
5.3.2. - Trasporto combinato tra Torino e Lione	36
5.3.3. - Trasporti tra il continente e la Sardegna	37
5.3.4. - Trasporti sulle distanze superiori a 1000 km (Innaturale degressività della tariffa ordinaria)	39
5.3.5. - Traghettaggio di convogli tra continente e Sicilia	43
5.3.6. - Applicazione della tariffa CECA ai trasporti ferroviari di merci	44
5.3.7. - Trasporti dal porto di Trieste all'Ungheria e viceversa	46
5.3.8. - Altri trasporti internazionali effettuati attraverso il porto di Trieste Marittima	47
6. - Descrizione dell'articolato	49
7. - Osservazioni conclusive	52

1. - Contratti di Servizio Pubblico

Nel settore dei trasporti i contratti di servizio pubblico sono contratti stipulati tra l'autorità pubblica e imprese esercenti trasporti allo scopo di garantire servizi di trasporto sufficienti, con riferimento ad esigenze sociali, ambientali e di assetto del territorio, ovvero all'esigenza di garantire particolari condizioni e tariffe a specifiche categorie di passeggeri. Nella misura in cui tali servizi siano in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa, l'autorità pubblica, a fronte dell'obbligo di produzione di detti servizi, è tenuta ad erogare la corrispondente compensazione.

Pertanto il contratto di servizio è il negozio giuridico che definisce prestazioni e controprestazioni a carico, rispettivamente, dell'impresa e dello Stato allo scopo di garantire servizi di trasporto atti a soddisfare un interesse collettivo.

L'*iter* logico sotteso alla stipula del contratto di servizio consiste nell'individuazione, da parte dello Stato, di un interesse collettivo meritevole di tutela, cui fa seguito la determinazione, da un lato, delle caratteristiche di erogazione dei servizi più funzionali al conseguimento di tale interesse, e dall'altro della correlata contribuzione pubblica. Data la natura pattizia dello strumento, la stipula del contratto presuppone comunque una dialettica tra le parti finalizzata a rendere concreta la possibilità di raggiungere detto accordo.

Da quanto esposto deriva che il contratto di servizio ha natura programmatica, poiché è lo strumento finalizzato a dare attuazione a specifiche scelte pubbliche che, in quanto tali, mirano a configurare assetti futuri. In questo senso, il contratto di servizio 2000-2001, come del resto i precedenti contratti di servizio stipulati dopo la trasformazione delle Ferrovie dello Stato in S.p.A., contiene in sé un'atipicità, giacché si riferisce ad un arco di tempo anteriore alla stipula ed ha natura ricognitiva e certificatoria sia dei servizi erogati dall'impresa sia della connessa contribuzione pubblica.

Il contratto 2000-2001 tuttavia, inserito in un contesto di eccezionali mutamenti dello scenario di riferimento, non perde le caratteristiche di strumento di governo di taluni segmenti della politica trasportistica, nella misura in cui esplicitamente include taluni servizi (ad esempio, il trasporto combinato di merci su ferro) in ottica prospettica, sinergica e coerente con altri strumenti programmatori nazionali e comunitari.

La presente relazione esplicita ed analizza i contenuti del contratto di servizio 2000-2001, alla luce delle principali variabili che su di essi hanno inciso procedendo:

- ?? Alla descrizione dello scenario, ovvero di quegli elementi che costituiscono il *frame* entro cui il contratto va collocato;
- ?? All'analisi delle singole tipologie di obblighi di servizio e della correlata contribuzione pubblica;
- ?? Alla descrizione dei singoli articoli.

2. – Il settore dei servizi di trasporto ferroviario: quadro normativo

2.1. - Lo scenario di riferimento

Nel contesto nazionale del settore dei trasporti, e conformemente alle linee di sviluppo strategico individuate dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, la modalità di trasporto ferroviario è destinata ad assumere un ruolo sempre più rilevante, attraverso importanti riforme strutturali, quali la liberalizzazione e la privatizzazione, ma anche mediante la realizzazione di significativi miglioramenti della qualità dei servizi prodotti, sostanziosi recuperi di efficienza ed ambiziosi recuperi di competitività.

La decisione di procedere alla liberalizzazione del sistema è derivata, anche a livello comunitario, dall'opinione consolidata che miglioramenti dei livelli qualitativi e dell'efficienza gestionale ed operativa del servizio di trasporto ferroviario possono essere indotti attraverso l'introduzione nel settore di logiche di mercato, agendo con le due "leve" costituite dalla liberalizzazione e dalla privatizzazione.

E' altrettanto diffusa, tuttavia, la consapevolezza che la privatizzazione e la liberalizzazione di un settore in cui viene erogato un servizio pubblico presenta non pochi elementi di complessità e difficoltà attuativa, oltre a necessitare di strutture e processi di regolazione ben progettati.

Negli ultimi 10 anni, sia in Italia che nei paesi della U.E., sono maturate una serie di situazioni che avevano preso l'avvio in Europa alla fine degli anni sessanta.

Il lungo e difficile processo di liberalizzazione, per approdare ad un'efficace trasformazione del sistema, richiede la risoluzione di almeno quattro problematiche chiave:

1. riforma del sistema di regolamentazione del settore.
2. definizione dei canoni di accesso alla rete ferroviaria;
3. definizione delle modalità di allocazione delle tracce orarie alle imprese ferroviarie che le richiedono;
4. identificazione degli organismi preposti al controllo del corretto operare del sistema e del mercato al suo interno.

Anche il non meno difficile processo di trasformazione delle aziende di trasporto ferroviario è stato accomunato, a livello europeo, da una molteplicità di interventi paralleli e complementari riassumibili, in sintesi, nella:

1. trasformazione giuridica dell'azienda ferroviaria nazionale;
2. separazione e affidamento delle due distinte funzioni di gestione dell'infrastruttura e di gestione dei servizi di trasporto a due soggetti diversi.

A livello nazionale, in linea con i suddetti processi di trasformazione e riforma di settore che hanno accomunato più paesi europei, si è proceduto:

1. alla separazione tra gestione dell'infrastruttura ed esercizio dei servizi di trasporto ferroviario (ex D.P.R. 277/1998), che si è tradotta nell'articolazione di FS prima in

divisioni (luglio 1998: istituzione della divisione Infrastruttura; maggio 1999: nascita delle tre divisioni del Trasporto Passeggeri, Regionale e Merci) e poi in persone giuridiche diverse (Trenitalia nel giugno 2000 e Rete Ferroviaria Italiana nel luglio 2001);

2. all'apertura alla concorrenza del mercato dei servizi di trasporto ferroviario (merci in particolare), avviata con il D.P.R. 277/1998, disciplinata con il D.P.R. 146/1999 ed estesa prima dal D.L. 70/2000, non convertito, e poi dall'art. 131 della L. 388/2000 (legge finanziaria per il 2001);
3. alla regionalizzazione del trasporto ferroviario locale (D. Lgs. n. 422/1997 e d. Lgs. n. 400/1999), divenuta effettiva -salvo che per le Regioni a statuto speciale, tuttora incluse nel contratto di servizio nazionale- dal 1°1.2001 ex DPCM 16.11.2000;
4. all'attuazione di una politica di risanamento e rilancio di F.S. S.p.A., che ha trovato espressione nel Piano d'Impresa 1999-2003 approvato dal Ministro del tesoro il 21.7.2000.

2.2. - Il quadro normativo di riferimento del settore

Il quadro normativo di riferimento si compone di tre distinti insiemi di norme:

- ?? l'insieme delle norme di riforma dell'intero settore ferroviario, mirate alla liberalizzazione dello stesso;
- ?? l'insieme delle norme specifiche, di origine comunitaria, relative ai servizi di trasporto pubblico ed ai relativi regimi di contrattazione degli obblighi, dei minimi di produzione e delle agevolazioni tariffarie;
- ?? l'insieme costituito da altra normativa nazionale di rilievo

2.2.1. - La normativa comunitaria sulla liberalizzazione ferroviaria ed i provvedimenti di recepimento

I primi principi generali e le linee di indirizzo strategico per le riforme di liberalizzazione da attuarsi nei vari paesi europei sono stati emanati dalla Comunità Europea con le tre Direttive comunitarie in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario (91/440, 95/18, 95/19), le cui norme di recepimento nella legislazione italiana sono contenute nei due D.P.R. n.277/1998 e n.146/1999. Nel marzo 2001 la Comunità Europea ha emanato un secondo gruppo di Direttive (2001/12, 13 e 14), da recepire negli ordinamenti legislativi nazionali entro il 2003, con le quali ha fornito maggior dettaglio alla propria azione di indirizzo, nel tentativo di armonizzare i processi e le strategie di liberalizzazione adottati dai vari paesi membri.

? La Direttiva 91/440/CE è stata recepita in Italia con il D.P.R. n. 277 dell'8.7.1998, che introduce nell'ordinamento nazionale i principi fondamentali contenuti nell'atto comunitario in materia di autonomia gestionale, risanamento finanziario, separazione contabile ed accesso al mercato ferroviario.

Il D.P.R. 277/1998 istituisce la figura del Gestore dell'Infrastruttura come «soggetto autonomo ed indipendente» con una «struttura aziendale autonoma e distinta, sotto il profilo contabile, dalle altre strutture» che svolgono servizi ferroviari. L'autonomia gestionale di cui alla Dir. 91/440/CE, è con maggior precisione stabilita dall'art. 5 del

D.P.R. 277, che disciplina i rapporti tra Gestore dell'Infrastruttura e Stato tramite un Atto di concessione ed un Contratto di programma.

In applicazione del richiamato articolo, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, col D.M. 138T del 31 ottobre 2000, ha rilasciato a Ferrovie dello Stato S.p.A la concessione relativamente alle attività di gestione infrastrutturale.

E' stato stipulato il 2 maggio 2001, sempre ai sensi dell'art.5 del D.P.R. 277, tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ed il Gestore dell'Infrastruttura, il Contratto di programma 2001-2005 (Deliberazione C.I.P.E. 44/2001) con il quale si disciplinano i rapporti tra Stato e Gestore in materia di contributi pubblici per gli oneri di gestione dell'infrastruttura, gli investimenti di potenziamento e sviluppo, il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

In materia di accesso, il D.P.R. 277/1998 prevede che l'infrastruttura ferroviaria venga messa a disposizione delle associazioni internazionali e delle Imprese Ferroviarie che effettuano trasporti combinati internazionali di merci. L'art.7 dello stesso stabilisce inoltre i criteri di massima per la determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura.

Questi ultimi sono stati in seguito puntualmente individuati dal C.I.P.E. con Deliberazione 180/1999 e poi dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione, col DM 43T del 21 marzo 2000, nel quale si indicano le prestazioni dovute dal Gestore dell'Infrastruttura e si stabiliscono una serie di parametri per la fissazione del pedaggio.

? Le Direttive 95/18/CE e 95/19/CE – rispettivamente sulle licenze delle imprese ferroviarie, e sull'accesso all'infrastruttura e la riscossione dei pedaggi – sono state recepite con il D.P.R. n. 146 del 16 marzo 1999, che disciplina i criteri relativi al rilascio, proroga e modifica delle licenze alle associazioni internazionali di Imprese Ferroviarie e alle Imprese Ferroviarie stabilite in Italia che effettuano trasporti combinati internazionali di merci, ed i principi e le procedure da seguire nella ripartizione della capacità infrastrutturale e nella riscossione dei diritti dovuti per il suo utilizzo.

Tale D.P.R. stabilisce la possibilità di utilizzo dell'infrastruttura, a condizione che le imprese ferroviarie dimostrino di essere in possesso di una licenza e del certificato di sicurezza, ed abbiano stipulato con il gestore accordi sulla ripartizione della capacità.

In particolare, il rilascio della licenza è competenza del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, previa verifica del possesso dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale già previsti esplicitamente dalla Dir. 95/18/CE.

In tema di ripartizione della capacità ferroviaria, il D.P.R. 146/1999 individua il Gestore dell'Infrastruttura quale soggetto preposto a detta attività, su base equa, non discriminatoria, trasparente e tale da consentire un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura.

Con riferimento alla ripartizione della capacità il D.P.R. prevede tra l'altro che il Gestore dia priorità «ai servizi di trasporto [...] sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini» nonché ai «servizi di trasporto ad alta velocità [...] su infrastrutture appositamente costruite [...] e ai servizi di trasporto merci effettuati su linee specializzate per tali servizi».

Altri articoli del D.P.R. stabiliscono inoltre la possibilità di riesame delle determinazioni adottate dal Gestore dell'Infrastruttura e dei termini generali delle procedure necessarie alla formalizzazione della richiesta ed alla assegnazione della capacità.

A tale contesto normativo la Commissione Europea ha ritenuto di aggiungere le norme contenute nelle citate tre Direttive (n.12, 13 e 14 del 2001), pubblicate nella Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea in data 15 marzo 2001, che dovranno essere recepite nell'ordinamento legislativo nazionale entro il 15 marzo 2003. Del contenuto e dei principali elementi di novità introdotti da tali Direttive è riportata nel seguito una descrizione sintetica.

? La Direttiva 2001/12/CE (ex 91/440/CE), spinge verso una più marcata liberalizzazione, enucleando e specificando ulteriormente alcuni aspetti che non confliggono con quanto già statuito dal nostro ordinamento.

Nella definizione di "impresa ferroviaria" sono compresi anche gli operatori che forniscono la sola trazione. Il trasporto merci internazionale avrà, a condizioni eque, libero accesso - entro il marzo 2003 - alle reti Transeuropee di Trasporto Merci (TERFN), riportate in allegato alla Direttiva. A partire dal marzo 2008 tale libero accesso sarà esteso a tutta la rete ferroviaria europea.

Il Gestore dell'Infrastruttura è tenuto all'elaborazione di un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento, in linea con la politica dei trasporti nazionale. Per quanto riguarda questa tematica, va sottolineato come il già ricordato Contratto di programma (2001-2005) fra FS Spa (in qualità di Gestore dell'Infrastruttura) e il Ministro dei trasporti e della navigazione sia in linea con il dettato della norma comunitaria.

Le Imprese ferroviarie avranno l'obbligo di tenere e pubblicare separatamente i conti profitti e perdite ed i bilanci per le attività merci e viaggiatori. E' vietato espressamente il trasferimento ad altre attività dei finanziamenti ricevuti per i servizi di trasporto passeggeri riconosciuti come servizio pubblico.

? La Direttiva 2001/13/CE (ex 95/18/CE) non modifica sostanzialmente i principi che regolano l'ambito di regolamentazione delle licenze e si limita a sottolineare alcuni aspetti:

- il rilascio delle licenze è attribuito dagli Stati ad un ente che non esercita attività di servizio ferroviario;
- la licenza diviene un requisito indispensabile per qualsiasi operatore che effettui trasporto (nazionale o internazionale).
- gli Stati possono escludere dall'applicazione della Direttiva gli operatori che svolgono esclusivamente servizi:
 - ≪≪ passeggeri, su infrastruttura locale e regionale autonoma;
 - ≪≪ passeggeri, urbani e suburbani;
 - ≪≪ ferroviari regionali di trasporto merci non contemplati nell'ambito di applicazione della 91/440/CE;
 - ≪≪ di trasporto su infrastruttura privata, utilizzata dal proprietario per il trasporto delle proprie merci.

In anticipo sulla pubblicazione del nuovo "Pacchetto Infrastruttura", allo scopo di accelerare il processo di liberalizzazione del comparto, con l'art.131 della "Finanziaria 2001" (Legge 23 dicembre 2000, n. 388) è stato soppresso il sistema della concessione per la parte concernente il trasporto ferroviario, sostituito dal rilascio di licenze. Inoltre, la

legge dispone che il Ministro dei trasporti e della navigazione possa rilasciare titoli autorizzatori ai soggetti in possesso dei requisiti previsti dal D.P.R. 146, anche in deroga a quanto disposto dai suoi Artt. 1, comma 1 lettera a) e 3, comma 1 lettera a). La legge apre pertanto l'intero mercato dei servizi di trasporto ferroviario alla concorrenza, in condizioni di reciprocità qualora si tratti di imprese aventi sede all'estero o loro controllate.

? la Direttiva 2001/14/CE (ex 95/19/CE) prevede la elaborazione e la pubblicazione - a cura del gestore dell'infrastruttura - di un Prospetto Informativo della Rete (PIR) (cfr. D.P.R. 146/1999, art.9, c.2) che determina la natura dell'infrastruttura disponibile per le Imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso alla stessa; il PIR deve essere predisposto almeno quattro mesi prima della presentazione delle richieste di capacità (come ricordato il Gestore dell'Infrastruttura italiano è già obbligato all'espletamento di tale attività dell'Atto di Concessione [articolo 3]).

Sempre in questa Direttiva vengono specificati alcuni concetti portanti che allargano lo spirito dei precedenti atti.

La determinazione dei diritti di accesso all'infrastruttura può essere delegata dallo Stato al GI, purché esso sia indipendente dalle Imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo o decisionale. Le funzioni di riscossione dei diritti possono invece essere svolte in ogni caso dal Gestore dell'Infrastruttura.

La definizione del pedaggio dovrà corrispondere al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Tuttavia gli Stati membri possono consentire al Gestore dell'Infrastruttura di applicare coefficienti di maggiorazione per la penuria di capacità (già previsto nel pedaggio italiano, sia attraverso il parametro densità che nella quota parte relativa all'utilizzo dei nodi) e per gli effetti ambientali causati dalla circolazione dei treni (qualora ciò sia praticato anche per le modalità concorrenti).

E' stata prevista l'introduzione di un "performance system" da applicare su tutta la rete, che può prevedere sanzioni per perturbazioni del traffico, compensazioni per le imprese danneggiate da tali perturbazioni e premi in caso di prestazioni superiori a quanto previsto contrattualmente. Tale sistema è già previsto nell'Atto di Concessione ed è stato recentemente avviato, sia pur in fase sperimentale, da R.F.I. S.p.A. .

Gli Stati dovranno istituire un "Organismo di Regolamentazione" , che i richiedenti possono adire avverso le decisioni prese dal Gestore dell'Infrastruttura in relazione al prospetto informativo della rete, alla procedura di assegnazione della capacità, al sistema di imposizione dei diritti, al loro livello e struttura, al certificato di sicurezza e all'attuazione degli standard e delle norme di sicurezza. L'Organismo di regolamentazione ha poteri decisionali sui reclami ed adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione entro due mesi dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie.

E' utile osservare che il ruolo della Commissione, alla luce di questa direttiva, assume adesso più spiccati caratteri di controllo del quadro generale del trasporto ferroviario, in particolare per quanto riguarda l'imposizione dei diritti per l'uso dell'infrastruttura, l'assegnazione della capacità, la regolamentazione, le licenze e in materia di sicurezza. Verrà infatti istituito un Comitato con funzioni regolamentari, che avrà la facoltà di monitorare l'applicazione della Direttiva e potrà - tra l'altro - intervenire per modificare ad esempio la mappa delle TERFN, i contenuti del PIR, la tempistica del processo di allocazione della capacità ed i servizi da fornire alle Imprese di trasporto.

Lo scorso 23 gennaio la Commissione ha presentato al Consiglio ed al Parlamento Europei un pacchetto di proposte per una terza serie di direttive, intitolato "Verso uno spazio ferroviario europeo integrato". Gli elementi ed i principi cardine su cui è basato tale pacchetto normativo, sono:

1. lo sviluppo di un approccio comune in materia di sicurezza ferroviaria, mirando alla fissazione di elevati standard di sicurezza per i trasporti e le reti infrastrutturali, basati su norme e principi di regolazione definiti da soggetti indipendenti, con garanzia, sia di una chiara definizione delle responsabilità di ciascun soggetto operante nel sistema ferroviario, sia dell'indipendenza delle attività di investigazione sugli incidenti (all'interno del pacchetto, la sicurezza è materia di un'apposita direttiva);
2. la creazione di un organismo comunitario per la sicurezza e l'interoperabilità, sottoforma di Agenzia indipendente (European Railways Agency), cui affidare il ruolo di "motore" per il coordinamento e lo sviluppo della sicurezza e dell'interoperabilità dei vari sistemi ferroviari nazionali.
3. l'aggiornamento delle direttive sull'interoperabilità, mirato ad una sempre maggiore armonizzazione dei requisiti tecnici e delle procedure di utilizzo di tutti i componenti dei sistemi ferroviari sia ad alta velocità che convenzionali;
4. l'apertura dei singoli mercati nazionali del trasporto merci di cabotaggio (trasporti nazionali di merci effettuati in un dato Stato membro da imprese ferroviarie non residenti nello stesso Stato membro); in sostanza l'obiettivo è quello di aprire, a decorrere dal 2006, l'accesso a tutta la rete ferroviaria europea per l'effettuazione di servizi di trasporto merci sia nazionali che internazionali.
5. l'adesione della Comunità Europea all'OTIF (Organizzazione intergovernativa per i Trasporti Internazionali Ferroviari). Tale organismo, a cui aderiscono 40 paesi in tutto il mondo, già da tempo elabora norme vincolanti uniformi nel settore del trasporto ferroviario internazionale, che riguardano sia il trasporto passeggeri, sia il trasporto merci (merci pericolose comprese) sia le specifiche di costruzione del materiale ferroviario.

Il pacchetto contiene inoltre l'indicazione delle seguenti iniziative future per un ulteriore sostegno al rilancio del trasporto ferroviario europeo:

6. la graduale apertura, all'interno dei singoli stati membri, dei mercati dei trasporti internazionali passeggeri;
7. la promozione di misure per la salvaguardia della qualità dei servizi di trasporto e per la tutela dei diritti dell'utenza; a tale particolare riguardo, la Commissione è infatti in procinto di emanare un'apposita direttiva recante principi ed indirizzi per le compensazioni in caso di ritardo o mancato adempimento degli obblighi di servizio. Verranno inoltre introdotte norme e procedure per la definizione di indicatori della qualità dei servizi, per l'identificazione dei termini contrattuali di servizio pubblico, per la garanzia della trasparenza delle informazioni rese al pubblico e per la risoluzione extra-giudiziale dei contenziosi in materia.

In materia di sostegno finanziario alla produzione dei servizi di trasporto combinato merci, va infine riportato che il 4 febbraio u.s. la Commissione - nel quadro delle linee d'azione di politica dei trasporti delineate nel Libro Bianco pubblicato dalla Commissione

il 12 settembre 2001 - ha presentato una proposta di regolamento relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci.

Tale regolamento propone, in estrema sintesi, le modalità operative del programma "Marco Polo" per il riequilibrio modale e per il sostegno finanziario allo sviluppo dei servizi di trasporto combinato, che riserva al trasporto ferroviario delle merci un ruolo di grande importanza strategica.

2.2.2. - La Normativa comunitaria di riferimento in materia di obblighi di servizio pubblico

L'articolo 73 (ex articolo 77) del Trattato CE sancisce la compatibilità con il Trattato stesso degli aiuti di stato richiesti in ragione delle "necessità del coordinamento dei trasporti ovvero corrispondenti al rimborso di talune servitù inerenti alla nozione di pubblico servizio": questo secondo caso, in particolare, rileva ai fini del contratto di servizio pubblico.

Il riferimento normativo fondamentale del contratto di servizio pubblico è costituito dal Regolamento CEE n. 1191/69 del 26 giugno 1969 [d'ora in avanti: Regolamento], modificato e integrato dal Regolamento CEE n. 1893/91.

Il Regolamento enumera alcune forme di compensazione compatibili con l'art. 73, prevedendo che le autorità competenti possono imporre obblighi di servizio pubblico agli operatori laddove ciò sia necessario per garantire la fornitura di servizi di trasporto sufficienti. Gli obblighi di servizio sono definiti come quegli "obblighi che l'impresa di trasporto, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni". Essi sono articolati in:

- a) obbligo di esercizio, in virtù del quale l'impresa è obbligata a adottare, per le linee o gli impianti il cui esercizio le sia stato affidato mediante concessione od autorizzazione equivalente, tutte le misure atte a garantire un servizio di trasporto conforme a determinate norme di continuità, regolarità e capacità, nonché l'esercizio di servizi complementari;
- b) obbligo di trasporto, consistente nell'obbligo gravante sull'impresa di accettare e di effettuare qualsiasi trasporto di persone o merci a prezzi e condizioni predeterminate;
- c) obbligo tariffario, sussistendo il quale le imprese devono applicare prezzi stabiliti dall'autorità pubblica, in contrasto con l'interesse commerciale dell'impresa stessa.

A fronte dell'imposizione di un obbligo di servizio, lo Stato è tenuto a compensare l'impresa dei conseguenti oneri.

A seguito delle modifiche apportate dal Regolamento 1893/91, la regolazione degli obblighi connessi alla nozione di servizio pubblico avviene, in via ordinaria, mediante contratto di servizio pubblico. Quest'ultimo è un contratto stipulato tra l'autorità pubblica e un'impresa esercente trasporto allo scopo di "garantire servizi di trasporto sufficienti tenendo conto segnatamente dei fattori sociali, ambientali e di assetto del territorio o per offrire particolari condizioni tariffarie a favore di determinate categorie di passeggeri" (art. 1 comma 4).

Pertanto il Regolamento, con le integrazioni recate dal Reg. 1893/91, contempla due modalità di definizione degli obblighi di servizio :

- a) mediante contratto di servizio;

b) mediante atto unilaterale da parte dell'autorità pubblica, in via residuale rispetto alla fattispecie precedente.

Nell'un caso come nell'altro, l'autorità pubblica è tenuta a compensare l'impresa delle perdite sofferte a motivo degli obblighi di servizio imposti o contrattualizzati.

Dall'esame delle disposizioni del Regolamento derivano, inoltre, due ordini di considerazioni.

In primo luogo, non sono esplicitate le modalità in base alle quali il contratto di servizio deve essere concluso; nulla, in particolare, risulta in merito alle procedure di scelta del contraente.

La seconda considerazione è connessa con la precedente, di cui anzi costituisce uno dei presupposti logici: il Regolamento non affronta la questione dell'apertura del mercato (nella fattispecie) ferroviario a una pluralità di operatori, riflettendo un contesto connotato da mercati nazionali a carattere monopolistico, in cui il trasporto pubblico era fornito dalle amministrazioni pubbliche o da società a capitale pubblico, operanti in regime di concessione.

Quest'ultima considerazione si correla, in particolare, alle notazioni già esposte sul mercato ferroviario in Italia e sui mutamenti in corso. Si sottolinea pertanto che la stipulazione di un contratto di servizio con l'impresa a capitale pubblico esercente servizi ferroviari (anche senza procedure ad evidenza pubblica di scelta del contraente) è compatibile con le disposizioni comunitarie che disciplinano la materia.

Non solo. Il Regolamento prevede (art. 17 par. 2) la dispensa dell'obbligo di notifica preventiva di cui all'art. 88 del Trattato CE per le compensazioni risultanti dall'applicazione delle disposizioni contenute nel medesimo Regolamento. Il che conferma, in via mediata, la natura parzialmente derogatoria delle disposizioni in tema di trasporti terrestri (nella fattispecie: per obblighi di servizio) rispetto alla disciplina generale della concorrenza e degli aiuti di Stato contenuta nel Trattato.

2.2.3. – La normativa nazionale e gli assetti trasportistici ferroviari rilevanti ai fini della definizione del Contratto di Servizio Pubblico 2000-2001

?? L'approvazione da parte del Ministero del Tesoro in data 21.7.2000 del Piano d'Impresa predisposto da FS e sottoposto nel corso del 1999 all'esame di un apposito "tavolo tecnico" cui hanno partecipato rappresentanti del Ministero del Tesoro e del Ministero dei Trasporti, è rilevante ai fini dell'individuazione degli obblighi di servizio e della conseguente contribuzione pubblica.

Infatti il Piano d'Impresa citato contiene ("allegato G") un'analisi dettagliata dei servizi non sostenibili sulla base dei soli ricavi di mercato, e una conseguente proposta di contributi pubblici in conto esercizio per il periodo 2000-2003. Tale proposta è stata approvata dall'Azionista nel luglio 2000, e recepita negli stanziamenti a favore di FS previsti nel bilancio dello Stato sia del 2000 (con una riduzione a causa di sopravvenute esigenze di finanza pubblica) sia del 2001.

Il Piano d'Impresa contiene implicitamente (in quanto approvato dall'Azionista) una serie di scelte pubbliche in materia di contribuzione ai servizi di interesse collettivo, rilevanti ai fini del Contratto di servizio. Sotto questo profilo infatti il Contratto in esame contiene almeno due innovazioni rilevanti rispetto a disposizioni normative e contrattuali previgenti: il contributo al trasporto passeggeri notturno e il contributo al trasporto combinato di merci. Entrambi questi servizi sono previsti nel Piano d'Impresa, che ne documenta la non sostenibilità finanziaria e, stante l'approvazione del Piano,

induce una ragionevole aspettativa, da parte dell'impresa, della contribuzione ivi prevista.

Che il Piano d'impresa costituisca un riferimento importante per la contrattualizzazione degli obblighi di servizio, è in linea con quanto previsto dalle direttive del Presidente del Consiglio del 30 gennaio 1997 (art. 1) e del 18 marzo 1999 (art. 11), e riflette l'opportunità di coordinare il ruolo dello stato come azionista da un lato, e come regolatore del settore ferroviario dall'altro.

?? Il d.lgs. 19 novembre 1997, n. 422 come modificato dal d. lgs. 20 settembre 1999, n. 400 ha conferito alle regioni e agli enti locali le competenze in materia di trasporto pubblico locale anche su ferro, prevedendo in particolare che "le regioni subentrano allo Stato nel rapporto con le Ferrovie dello Stato S.p.a. e stipulano, entro il 30 settembre 1999, i relativi contratti di servizio" dopo che lo Stato abbia provveduto, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri previo accordo di programma con le regioni, all'attribuzione delle relative risorse. I tempi però sono stati più lunghi del previsto e l'incertezza su chi dovesse, per la parte pubblica, contrattualizzare i contributi per il trasporto locale si è protratta per tutto l'anno 2000 (contribuendo, tra l'altro, a determinare lo slittamento della stipula del contratto in esame). Il trasferimento delle risorse e delle competenze ha avuto effettivamente luogo solo per le regioni a statuto ordinario con D.p.c.m. 16 novembre 2000, a decorrere dal 1° gennaio 2001. Pertanto il Contratto in esame regola interamente servizi e compensazioni relativi a tutte le regioni nel 2000, mentre per il 2001 disciplina soltanto servizi e compensazioni relativi alle regioni a statuto speciale, poiché quanto di competenza delle regioni a statuto ordinario è oggetto di contratti di servizio tra Trenitalia e le singole regioni.

?? Oltre al conferimento alle regioni delle competenze sul segmento del trasporto locale, l'altra riforma che si avvia a modificare radicalmente il settore è la liberalizzazione delle attività di trasporto ferroviario. Inizialmente la liberalizzazione riguardava solo alcune tipologie di trasporto internazionale, in attuazione della direttiva comunitaria n. 440 del 1991 (recepita con d.p.r. 8 luglio 1998, n. 277), ma poi è stata estesa all'intero mercato del trasporto ferroviario, secondo quanto stabilito nella Legge 388/2000 (art. 131). In conseguenza di questi provvedimenti normativi, hanno chiesto ed ottenuto la licenza per l'esercizio del trasporto ferroviario attualmente 23 imprese. Il volume di attività di questi nuovi concorrenti è per il momento esiguo, ma nel breve-medio periodo tenderà gradualmente a crescere, in particolare nel segmento del trasporto merci.

Nonostante gli effetti concreti siano per il momento molto limitati, l'importanza del mutamento avvenuto con l'apertura del mercato a nuovi concorrenti è tale da modificare profondamente i principi stessi, nonché gli aspetti metodologici e tecnici della regolazione pubblica. In particolare è stato necessario verificare la compatibilità dello strumento del contratto di servizio, nell'uso che in passato ne è stato fatto, rispetto ai mutamenti intervenuti. L'esistenza ormai di una pluralità di operatori ferroviari rende più complessa rispetto al passato la definizione delle forme più appropriate per la individuazione e compensazione degli obblighi di servizio pubblico, per quanto la normativa comunitaria non imponga, ad oggi, procedure concorsuali per la scelta dell'impresa di trasporto con cui contrattualizzare detti obblighi.

E' opportuno pertanto procedere ad un riassetto organico dell'intera materia relativa agli obblighi di servizio pubblico in campo ferroviario e ai contributi statali al trasporto su ferro, anche in relazione al riallineamento degli obiettivi odierni della politica dei trasporti nazionale e comunitaria.

In questa direzione sta procedendo il d.d.l. AC 2032 che prevede all'articolo 19 un riassetto organico della contribuzione pubblica al trasporto ferroviario.

Il contratto in esame regola il rapporto tra Stato e Trenitalia in quanto, di fatto, unica impresa in grado di fornire i servizi pubblici cui lo Stato era ed è interessato.

?? A conclusione del progetto di riassetto societario del gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., approvato con nota del 31.7.2000 dal Ministero del Tesoro, nel giugno 2001 è stata completata la separazione societaria tra il gestore dell'infrastruttura (R.F.I. S.p.A.) e l'esercente servizi di trasporto (Trenitalia S.p.A.). Si tratta del punto arrivo di un processo intrapreso ai sensi dell'art. 4 comma 4 del D.P.R. 8.7.1998, n. 277 (di recepimento della direttiva 91/440/CEE) e i cui passaggi salienti sono:

- ≡≡ luglio 1998: creazione della Divisione Infrastruttura;
- ≡≡ maggio 1999: nascita delle Divisioni del Trasporto (Passeggeri, Regionale e Merci);
- ≡≡ giugno 2000: costituzione della Società Trenitalia che ha raggruppato le tre Divisioni di trasporto;
- ≡≡ luglio 2001: costituzione della Società R.F.I. per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

In relazione a ciò, la controparte dello Stato nella stipula del contratto di servizio non è, per tutto il periodo 2000-2001, la medesima persona giuridica, bensì FS fino a tutto maggio 2000 e Trenitalia da giugno 2001. Il che non inficia la legittimità della stipula di un unico contratto con Trenitalia per l'intero biennio, poiché quest'ultima è subentrata a FS in tutte le posizioni debitorie e creditorie inerenti ai servizi di trasporto.

In data 30 maggio 2000, FS ha infatti concesso in affitto – con inizio dal 1 giugno 2000 – la suddetta azienda alla ITF (la quale ha modificato, in data 7 giugno 2000, la denominazione in "Trenitalia SpA").

Nella fattispecie di "affitto di azienda" vengono in rilievo le norme del codice civile che disciplinano la materia: articoli 2561 c.c. (usufrutto dell'azienda) e 2562 c.c. (affitto dell'azienda). Tali norme prevedono che se oggetto del diritto di affitto/usufrutto sia un'azienda industriale, i poteri dell'affittuario/usufruttuario non riguardano le singole cose, bensì il complesso organizzato di cui devono essere conservate la destinazione e la capacità produttiva. Nel caso di specie, ciò determina nel rapporto tra FS e Trenitalia una continuità nella gestione legittimata dal ruolo di FS di soggetto che trasmette la titolarità, con annessi poteri ed obblighi, e dal ruolo di Trenitalia di soggetto subentrante che acquisisce la gestione dell'azienda, in modo da conservarne l'efficacia dell'organizzazione, degli impianti e le normali dotazioni di scorte, senza, soprattutto, modificarne la destinazione.

Successivamente si è proceduto al trasferimento di azienda a favore di Trenitalia, con il contratto di compravendita stipulato in data 30 novembre 2000 tra FS e Trenitalia stessa.

Con tale contratto FS vende a Trenitalia la azienda di trasporto consistente in quella parte dei beni e rapporti giuridici per lo svolgimento dell'attività di trasporto, di cui sono parte i beni mobili, il materiale rotabile, i contratti, i rapporti giuridici attivi o passivi, i debiti e i crediti, già funzionali all'articolazione delle attività della Divisione Passeggeri, Divisione Cargo, Divisione Trasporto Regionale e la Unità Tecnologie Materiale Rotabile, previste dal DPR 8 luglio 1998, n.277, con il quale è stata recepita la Direttiva 91/440/CEE.

Per effetto della suddetta compravendita, ai sensi dell'articolo 7 della stessa, Trenitalia – quale parte acquirente – succede in via definitiva nella posizione di FS – quale parte

venditrice – con riguardo ad ogni diritto ed ogni rapporto giuridico inerente, direttamente o indirettamente, all'azienda di trasporto.

In conclusione, sia nel contratto di affitto che in quello di cessione, il subentro di Trenitalia in tutti i rapporti giuridici afferenti alla gestione dell'azienda appare chiaramente evidenziato e legittimato. Tale iter, unito alla continuità gestionale tra FS e Trenitalia, consente a quest'ultima di presentarsi quale soggetto titolato a stipulare il contratto di servizio per gli anni 2000-2001."

?? In connessione con il processo di separazione societaria appena esposto è mutata, rispetto al passato, la qualificazione giuridica del rapporto intercorrente tra lo Stato e l'impresa ferroviaria: da un regime di concessione si è passati ad un regime differenziato per il gestore dell'infrastruttura e per l'impresa di servizi. Il rapporto concessorio infatti (art. 5 comma 2 del D.P.R. 277/1998) continua a intercorrere tra lo Stato e (attualmente) R.F.I. ai fini della gestione, del mantenimento in efficienza e dello sviluppo della rete infrastrutturale, ed è stato definito, come già evidenziato, nel D.M. n. 138-T del 31.10.2000. L'esercizio di servizi di trasporto invece ha luogo in virtù del possesso di licenza, rilasciata ai sensi del D.P.R. n. 146 del 16.3.1999.

La portata degli eventi citati è rilevante, anche ai fini del contratto di servizio, sotto due profili interconnessi.

In primo luogo, sul versante esterno emerge un rapporto, diverso da quello concessorio, di alterità tra Stato e impresa ferroviaria; a ciò si aggiungano i principi - sanciti tra l'altro nel D.P.R. 277/1998 nonché nelle due direttive del PCM 30.1.1997 e 18.3.1999- di autonomia gestionale e risanamento finanziario che spingono verso logiche imprenditoriali e di mercato, da contemperare con le esigenze e le aspettative collettive connesse al concetto di "servizio pubblico".

In secondo luogo, sul versante interno all'azienda ferroviaria, il processo di separazione societaria ha portato a una individuazione più netta ed univoca di costi e ricavi.

?? Per quanto riguarda le disposizioni normative che specificamente prevedono obblighi di servizio pubblico, la fonte più rilevante è costituita dal Decreto del Ministro dei Trasporti n. 1/T del 2 gennaio 1990.

Tale decreto detta disposizioni in merito alle gratuità (art. 1) e alle agevolazioni tariffarie (art. 2), ed ha natura in parte ricognitiva poiché per alcune esenzioni e agevolazioni rinvia a norme previgenti, in parte innovativa nella misura in cui prevede *ex novo* taluni obblighi. Peraltro, il Decreto n. 118/T del 20 novembre 2001 firmato di concerto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro dell'economia e delle finanze, attualmente all'esame della Corte dei Conti, abroga l'articolo 1 del D.M. 1/T-1990 (gratuità tariffarie).

L'articolo 2 del D.M. 1/T citato contiene disposizioni in merito a riduzioni tariffarie da applicare a determinate categorie di viaggi o di viaggiatori, o ancora a talune tipologie di trasporto merci.

Ai fini del contratto di servizio 2000-2001, le disposizioni ivi contenute o richiamate riguardano in particolare in particolare:

- Il Decreto Interministeriale n. 5795 del 24 giugno 1959, che sancisce le agevolazioni di viaggio per gli appartenenti alle Forze Armate e le reclute per viaggi di servizio e licenze. Il decreto in oggetto prevede delle disposizioni generali e particolari per il trasporto militare delle persone, nelle quali sono contemplate l'applicazione delle tariffe ordinarie, l'applicazione delle riduzioni, gli eventuali reclami o rimborsi previsti dalle vertenze amministrative e le

disposizioni in caso di mobilitazione o di richiamo per esigenze speciali. Il decreto si chiude con le disposizioni particolari per il trasporto di bagagli militari, regolando tale fattispecie anche in caso di guerra;

- ✂✂ Il Decreto Interministeriale dell'8 giugno 1962 n. 4516, che contiene la previsione di più concessioni applicate ai trasporti effettuati per conto ed a spese dello Stato. La *ratio* di tali disposizioni di agevolazione risiede nella protezione di categorie di persone invalide o deficitarie e nella facilitazione di viaggio per garantire i servizi di determinate organizzazioni. La concessione speciale, denominata "trasporti per conto dello Stato", prevede l'applicazione di tariffe ridotte per il personale religioso e per indigenti viaggianti, detenuti e personale di accompagnamento a queste ultime categorie. Il decreto interministeriale contiene, poi, una serie di concessioni, previste a tutela di categorie socialmente deboli quali: indigenti inviati in luoghi di cura, ciechi con o senza accompagnatore, mutilati e invalidi di guerra o per servizio per determinati viaggi; congiunti di caduti di guerra o per servizio per determinati viaggi, minorenni o interdetti di mente rimasti orfani a causa della guerra o per servizio. A tali concessioni è da aggiungere la concessione speciale relativa ai trasporti che si effettuano per conto ed a spese della Croce Rossa Italiana, accordata quindi per i viaggi che le infermiere e gli assistenti sanitari effettuano per spostarsi da uno ad altro istituto sanitario. Infine, la concessione speciale per i viaggi FAO, prevede l'applicazione di tariffe ridotte per viaggi di servizio dei funzionari della Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Alimentazione e l'Agricoltura;
- ✂✂ La legge n. 588 dell'11 giugno 1962, che prevede tariffe agevolate per i trasporti di merci da e per la Sardegna, sancendo l'applicazione di una tariffa calcolata, per il traghetto, su una distanza terrestre virtuale di 100 chilometri;
- ✂✂ I trasporti internazionali attraverso il porto di Trieste, ai quali si applica una tariffa (la 5000 DelWT) ridotta rispetto alla tariffa ordinaria;
- ✂✂ I trasporti di carbone e acciaio, disciplinati dall'accordo in ambito CECA del 21 marzo 1955 istitutivo di tariffe ferroviarie dirette internazionali. Tale accordo è, peraltro, estinto con decorrenza 1.5.2002, come da decisione del Consiglio CEE 23 ottobre 2001.

A tale disposizione si aggiunge la n.440 del 30.12.1989, che prevede l'applicazione di tariffe agevolate per il trasporto merci tra Trieste e l'Ungheria.

Sull'assetto normativo disciplinanti gli obblighi di servizio hanno inciso le indicazioni contenute nella Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, del 30 gennaio 1997 (c.d. Direttiva Prodi), che all'articolo 8 prevede che venga avviato un processo di revisione delle norme contenenti agevolazioni o esenzioni tariffarie e sancisce altresì che le esenzioni tariffarie in favore di istituzioni o amministrazioni pubbliche siano regolate con convenzioni con le amministrazioni interessate, e non più con il contratto di servizio nazionale. Ad oggi, tale disposizione risulta in gran parte attuata poiché rimangono a carico del contratto di servizio nazionale 2000-2001 gli oneri derivanti dal D.I. 5795/1959 (Forze armate) la cui convenzione entrerà in vigore dal 2002 e dal D.I. 4516/1962.

3. - Contratti di servizio pubblico precedenti

3.1. - I contratti di servizio pubblico tra il 1992 e il 1996

Dall'emanazione del Regolamento comunitario 1893/1991 (emesso il 20 giugno 1991 ed entrato in vigore 1 luglio 1992), che avviene contestualmente alla trasformazione delle Ferrovie dello Stato in S.p.A, i rapporti tra lo Stato e queste ultime in materia di obblighi di servizio pubblico, si sono uniformati ai principi dettati dalla normativa comunitaria, provvedendo alla stipula di contratti di servizio pubblico.

Il periodo luglio-dicembre 1992 invero è stato regolato dal Contratto di Programma (CdP) 1992-1993 stipulato il 23 gennaio 1991. Questo contratto, al di là della denominazione, va letto come un "ibrido", avendo per oggetto sia obblighi di esercizio (dell'infrastruttura ferroviaria nazionale: gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria, sviluppo; del collegamento via mare tra terminali ferroviari), trasferiti nel CdP a cominciare dal 1994, sia obblighi di trasporto (locale e regionale viaggiatori) e tariffari (merci e viaggiatori) che confluiranno poi in un contratto separato che assumerà la denominazione di contratto di servizio pubblico.

Il primo atto negoziale tra lo Stato e la Società FS con la denominazione "contratto di servizio pubblico" è stato stipulato il 29 dicembre 1992. In esso le parti disciplinavano "in via transitoria" il solo anno 1993 senza esplicitare le modalità di quantificazione delle compensazioni, ma impegnandosi per il futuro a procedere alla definizione di criteri oggettivi per la parametrizzazione degli acquisti di servizi e per la remunerazione degli obblighi tariffari da parte dello Stato.

Il contratto di servizio successivo, firmato il 13 febbraio 1996, riguarda il periodo 1994-1996 ed è il primo a contenere un'analisi dettagliata degli obblighi di servizio e dei metodi utilizzati per la quantificazione delle relative compensazioni. La principale voce di compensazione riguardava il trasporto d'interesse regionale e locale.

3.2. - Il Contratto di Servizio Pubblico 1997-1999

Il 13 luglio 2000 è stato stipulato il contratto di servizio tra Ministero dei trasporti e della navigazione e FS SpA per il periodo 1997-1999. Su tale contratto la Sezione centrale di controllo della Corte dei conti si è definitivamente espressa (deliberazione n. 8/01/P del 15/2/2001), dichiarando il non luogo a deliberare tenuto conto che il contratto stesso si limita a fare stato di attività e risultati già definiti e di conseguenza difetta della connotazione di atto programmatico.

Benché il periodo di validità del Contratto sia il triennio 1997-1999, esso contiene una clausola di continuità (art. 14 comma 1) in base alla quale "La Società (FS SpA) è autorizzata a proseguire, oltre la vigenza del presente contratto e secondo l'Orario Ufficiale in vigore, nell'erogazione dei servizi di cui al precedente articolo 3 per la stessa quantità di treni-km del 1999, fino alla stipula dei contratti di servizio regionali".

L'art. 3 cui tale clausola fa riferimento riguarda tutti gli obblighi di servizio a fronte dei quali Trenitalia veniva compensata, nel periodo 1997-1999; pertanto la clausola di continuità è suscettibile di interpretazione estensiva - che è quella qui accolta - in virtù della quale l'impresa era autorizzata a proseguire nell'erogazione degli obblighi di servizio

già disciplinati nel contratto 1997-1999. Tanto più che tale interpretazione è una chiave di lettura coerente con l'opportunità di evitare drastici tagli a taluni servizi.

Per quanto riguarda i profili connessi con l'erogazione della compensazione da parte dello Stato, l'art.43 della L.Finanziaria per il 1999 (n.448 del 23.12.98) ha accertato in via definitiva, e senza dar luogo a conguagli, l'ammontare delle somme da corrispondere ad F.S. S.p.A. dal 1994 al 1998 per obblighi di servizio.

Analoga disposizione, peraltro, è prevista per il 2000 dal d.lgs. 299/2001, art.12.

4. - Il Contratto di Servizio Pubblico 2000-2001

4.1. - L'istruttoria

L'istruttoria che ha portato alla elaborazione del contratto di servizio 2000-2001 è stata funzionale ad individuare quali prestazioni rese da Trenitalia rispondano ad un interesse collettivo e siano pertanto qualificabili come obblighi di servizio, e quali controprestazioni lo Stato debba corrispondere a fronte dell'erogazione di detti servizi.

Il processo dialettico e decisionale sotteso alla elaborazione dello schema di contratto riflette inoltre, come già evidenziato, uno scenario in transizione, che ha inciso in profondità su tempi e contenuto del contratto stesso.

I mutamenti del contesto hanno comportato la necessità di analisi delle variabili rilevanti ai fini della definizione del contratto di servizio, dal punto di vista sia del perimetro dei servizi da includere nel contratto di competenza statale (su cui incideva, in particolare, il passaggio di competenze alle Regioni) sia della compatibilità di molteplici profili del contratto con la normativa in fieri, soprattutto in merito all'apertura del mercato alla concorrenza.

L'iter istruttorio ha avuto inizio nel mese di marzo 2001, quando si avviava a definitiva attuazione il trasferimento di risorse e funzioni alle Regioni a statuto ordinario in merito al trasporto ferroviario di interesse regionale e locale, ai sensi del d. Lgs. 422/1997 e del D.P.C.M. 16.11.2000 citati.

L'intendimento era di definire un contratto di servizio che includesse anche gli anni 2002 e 2003, e che pertanto fosse in parte ricognitivo (per il 2000 e 2001) e in parte prospettico (2002 e 2003). Si è ritenuto in seguito preferibile scindere i due periodi e definire prioritariamente il contratto per il 2000 e 2001. Le motivazioni risiedono in una valutazione sull'opportunità (tenuto conto della situazione di diritto e di fatto riscontrabile e delle possibili evoluzioni della stessa) di non codificare gli obblighi delle parti per un intero biennio (2002 e 2003) in cui certamente lo scenario di riferimento avrebbe subito ulteriori, profondi mutamenti. Infatti, per quanto a normativa vigente sia legittimo stipulare il contratto di servizio con la sola azienda a capitale pubblico (poiché il Regolamento CEE 69/1191 non detta prescrizioni sulle modalità di scelta del contraente), la liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario si è tradotta nel rilascio di (ad oggi) 23 licenze ad altrettante imprese ferroviarie e alcune di queste nuove imprese hanno iniziato ad operare nel settore merci fin dalla seconda metà del 2001. Si poneva pertanto un problema di opportunità di impostare, per il futuro, meccanismi che tenessero conto della presenza dei new entrants, anche in relazione ai vantaggi finanziari per lo Stato e all'efficienza del sistema trasportistico che l'apertura del mercato alla concorrenza offre.

Tale valutazione è stata successivamente confermata da quanto contenuto nel d.d.l. collegato alla finanziaria (A.C. 2032 recante "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti"), presentato nel novembre 2001 e tuttora all'esame del Parlamento, che pone le basi per definire meccanismi di concorrenza e di incentivazione *erga omnes* per il trasporto ferroviario di merci, in particolare per lo sviluppo del trasporto combinato.

Un ulteriore elemento che ha inciso sui tempi dell'istruttoria è legato alle conseguenze operative dei profondi mutamenti che hanno caratterizzato l'azienda a capitale pubblico. Come sopra accennato, il processo è iniziato nel 1998 con l'articolazione di F.S. in divisioni e si è completato con la separazione societaria (maggio 2000: Trenitalia; luglio

2001: Rete Ferroviaria Italiana). L'impatto di tali cambiamenti è stato cospicuo, nel senso che i tempi di acquisizione degli elementi informativi necessari a definire il contratto hanno risentito della difficoltà, per Trenitalia, di definire con accuratezza i costi e i ricavi legati alla produzione dei singoli servizi, prodotti non più in regime di concessione.

In data 15 gennaio 2002 l'impresa ha trasmesso la propria relazione finale.

La presente relazione è espressione delle valutazioni sui dati prodotti da Trenitalia su costi e introiti a fini della stipulazione del contratto di servizio, e dà conto del processo di interpretazione e definizione di quegli interessi collettivi che, in assenza di compensazione, resterebbero insoddisfatti perché in contrasto con gli obiettivi di redditività dell'azienda di trasporto ferroviario.

4.2. - Obblighi di servizio pubblico previsti nel contratto

Gli oneri a carico dello Stato previsti nel CdS 2000-2001 sono relativi a prestazioni rese da Trenitalia sulla base:

- ?? di un principio di continuità rispetto al passato, contenuto nel precedente Contratto di servizio pubblico 1997-1999 firmato il 13 luglio 2000 (clausola di continuità, art. 14 e art. 3);
- ?? del Piano d'Impresa approvato, in particolare per quanto riguarda il servizio passeggeri notturno e il trasporto combinato di merci;
- ?? di disposizioni normative vigenti da cui sorgono specifici obblighi di servizio per Trenitalia. Tali disposizioni saranno illustrate quando saranno esaminati nel dettaglio i singoli contributi previsti dal presente Contratto; se ne riporta comunque un elenco sintetico:

Settore passeggeri – art. 2 del D.M. 2.1.1990 n. 1/T: decreto interministeriale 24 giugno 1959, n. 5795 (Forze Armate); decreto interministeriale 8 giugno 1962, n. 4516 (agevolazioni tariffarie a particolari categorie di passeggeri);

Settore merci - legge 11 giugno 1962, n. 588 (agevolazione tariffaria ai trasporti da e verso la Sardegna); legge 30 dicembre 1989, n. 440 (agevolazione tariffaria ai trasporti Trieste-Ungheria); accordo CECA del 21 marzo 1955 (tariffe dirette internazionali per il carbone e l'acciaio); articolo 2 del decreto ministeriale 2.1.1990, n.1/T (agevolazione tariffaria ai trasporti internazionali effettuati attraverso il porto di Trieste); accordo del 15.7.1999 tra FS e SNCF (sviluppo del trasporto combinato tra Italia e Francia), e conclusioni degli incontri intergovernativi del 6.5.99 e del 24.9.99.

Gli obblighi in parola sono descritti in dettaglio nel successivo capitolo 5.

4.3. - La quantificazione dei contributi: le previsioni nel Piano d'impresa 1999-2003 e gli stanziamenti nel bilancio dello stato

La tabella seguente presenta l'ammontare complessivo delle compensazioni corrisposte a FS per i servizi offerti in relazione al Contratto di servizio per l'anno 1999 e quelle previste per il 2000 e 2001 nel contratto in esame.

	1999 (*)	2000 (**)	2001 (***)
Compensazioni complessive C.d.S. nazionale (A)	2.929,300	3.123,575	1.021,075
<i>PER MEMORIA:</i>			
Risorse trasferite alle regioni per la stipula di Cds regionali, ai sensi del d.lgs. 422/97 (B)	0,000	0,000	(****) 2.366,500
Totale (A+B)	2.929,300	3.123,575	3.387,575

(*) L'ammontare effettivamente corrisposto per il 1999 si ricava dal combinato disposto del d. lgs. 299/2001 (art. 12) e del Contratto di programma stipulato il 2-5-2001 (art.21);

(**) L'ammontare proposto per il 2000 è coerente con quanto accertato dal d. lgs. 299/2001;

(***) Fondi bilancio 2001;

(****) Comprensive di lire 80 mld (L 388/00 art. 52) e non comprensive di 422,5 mld inclusi nel CdS nazionale;

Come evidenziato in tabella, per tracciare l'evoluzione dei contributi pubblici relativi al contratto di servizio tra il 2000 e il 2001, bisogna tenere in considerazione il trasferimento delle competenze sul trasporto regionale, e delle relative risorse, alle regioni intervenute a cavallo dei due anni.

L'ammontare complessivo delle compensazioni proposte nel presente contratto per gli anni 2000 e 2001 mostra un incremento, dovuto principalmente ai seguenti fattori:

- ?? L'aggiunta, conformemente alle previsioni del Piano d'impresa 1999-2003 di FS, di due nuovi contributi rispettivamente al trasporto passeggeri notturno, a partire dal 2000, e al trasporto combinato di merci, a partire dal 2001;
- ?? L'aumento, rispetto al 1999, delle compensazioni per obblighi di servizio merci. Tale aumento è da ricondursi principalmente all'ammissione a compensazione dei costi di traghettamento dei treni che trasportano merci in transito tra il continente e le isole (Sicilia e Sardegna).
- ?? I contributi totali relativi ai contratti di servizio nazionale e regionali (ultima riga della tabella precedente) presentano un incremento ulteriore nel 2001, in quanto la legge 23-12-2000 n. 388 (Finanziaria 2001) ha incrementato di 80 miliardi i fondi destinati al finanziamento dei contratti di servizio regionali (art. 52 comma 11).

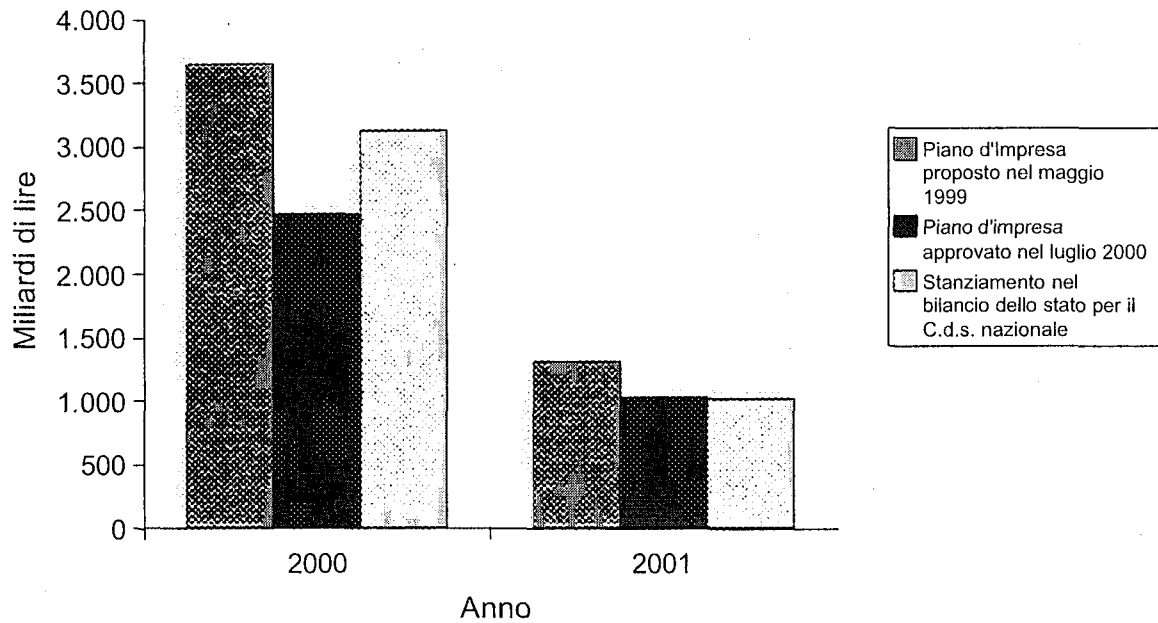
In attesa della stipula del Contratto di servizio pubblico, i relativi stanziamenti nel bilancio dello Stato a favore di FS sono stati determinati, nella sostanza, sulla base di quanto previsto dal Piano d'Impresa, salvo aggiustamenti dovuti a sopravvenute esigenze di riduzione della spesa pubblica.

Il grafico seguente mostra per il 2000 e per il 2001:

- ?? nella prima colonna, le somme complessivamente previste nella versione originaria del Piano d'Impresa predisposta nel maggio del 1999 per i Contratti di servizio pubblico (nel 2000 per tutto il trasporto ferroviario, mentre per il 2001 con l'esclusione delle somme destinate ai contratti di servizio regionali);
- ?? nella seconda colonna, le somme previste nella versione approvata del Piano d'Impresa (luglio 2000);

?? nella terza colonna, le somme effettivamente stanziati nel bilancio dello Stato, tenuto conto dell'assestamento di metà anno;

Compensazioni a Trenitalia in relazione al Contratto di servizio nazionale: previsioni del Piano di impresa e stanziamenti nel bilancio dello Stato



Come già rappresentato, la drastica riduzione della dimensione finanziaria del Contratto di servizio nazionale dal 2000 al 2001 è dovuta al passaggio alle regioni delle competenze sul trasporto ferroviario regionale, che ha comportato a partire dal 2001 il trasferimento alle regioni della parte più consistente delle risorse relative a contratti di servizio pubblico. Di conseguenza la somma stanziata per il Contratto di servizio pubblico nazionale si riduce da 3.123,575 miliardi di lire nel 2000 a 1.021,075 miliardi di lire nel 2001. I passaggi che, a partire dalla proposta di Piano d'impresa del maggio 1999 hanno portato agli stanziamenti definitivi, sono riepilogati nello schema seguente.

**Evoluzione delle previsioni di compensazione per obblighi di servizio pubblico
2000-2001 negli atti di programmazione finanziaria**

- a) Il Piano d'Impresa predisposto da FS nel corso del 1999, con l'apporto di un Tavolo tecnico cui hanno partecipato rappresentanti del Ministero del Tesoro e del Ministero dei Trasporti, contiene ("allegato G" d'ora in avanti: documento tecnico) un'analisi dettagliata dei servizi non sostenibili sulla base dei soli ricavi di mercato, e una conseguente proposta di contributi pubblici in conto esercizio per il periodo 1999-2003.
- b) La legge 23 dicembre 1999, n. 489 (bilancio dello stato per il 2000), e il successivo decreto del Ministero del Tesoro di ripartizione delle unità previsionali di base in capitoli, hanno previsto trasferimenti in conto esercizio a FS per i servizi offerti in relazione ai contratti di servizio e di programma minori di quanto contenuto nella proposta di Piano d'Impresa del maggio 1999.
- c) Nel luglio del 2000 il Ministero del Tesoro ha approvato il Piano d'Impresa nella versione aggiornata al mese di aprile 2000, la quale rispetto al documento tecnico prevede un profilo di contribuzione totale diverso, e in particolare un livello di contributi in conto esercizio più bassi nel 2000 e nel 2001 (in linea con le manovre di finanza pubblica intervenute nel frattempo).
- d) La legge 23 ottobre 2000, n. 317 di assestamento del bilancio dello Stato per l'anno 2000 ha apportato maggiori stanziamenti in conto esercizio per FS, riavvicinando in parte il livello dei contributi a quanto previsto nel Documento tecnico.
- e) La legge 23 dicembre 2000, n. 389 (bilancio dello stato per il 2001), e il successivo decreto del Ministero del Tesoro di ripartizione delle unità previsionali di base in capitoli, hanno stanziato, per contributi in conto esercizio a FS, una somma leggermente superiore a quanto previsto dal Piano d'Impresa (6.248,575 miliardi di lire, rispetto ai 6.180 miliardi di lire previsti nel Piano d'Impresa). Parte di questi contributi (2.366,5 miliardi) tuttavia non sono più relativi a una relazione contrattuale tra stato e impresa ferroviaria, ma sono stati trasferiti alle regioni per la copertura dei Contratti di servizio che le medesime stipulano con Trenitalia.
- f) Il Contratto di programma, stipulato il 2 maggio 2001 tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e l'Amministratore Delegato di FS, ha determinato in 2.807 e 2.861 miliardi di lire rispettivamente per il 2000 e per il 2001 i contributi in conto esercizio al Gestore dell'infrastruttura. Tenendo conto di ciò e di quanto esposto nei punti precedenti, ne risultano determinati per residuo gli stanziamenti per contributi in conto esercizio in relazione al Contratto di servizio nazionale, pari a 3.123,575 e 1.021,075 miliardi di lire rispettivamente per il 2000 e per il 2001.
- g) L'ammontare spettante per gli obblighi di servizio relativi al 2000 ha trovato determinazione definitiva e senza possibilità di conguagli con l'art. 12 del D. Lgs. 24 maggio 2001 n. 299, in misura pari a 3.123,575 miliardi di lire;
- h) L'importo di £ 1.021,075 miliardi per il 2001 corrisponde allo stanziamento di bilancio per lo stesso anno.

L'ammontare delle compensazioni riportato nel presente schema di contratto coincide pertanto con gli stanziamenti del bilancio dello Stato relativi al contratto di servizio con Trenitalia per il 2000 e 2001, così come rappresentato di seguito.

1. Il bilancio dello Stato per il 2000 non riportava l'articolazione dei contributi per tipologia di servizio, ma solo l'ammontare totale, comprensivo dei contributi in conto esercizio relativi al Contratto di programma (e quindi destinati al gestore dell'infrastruttura).

capitoli di bilancio	Stanziamenti a favore di F.S. S.p.A. - anno 2000 (miliardi di lire)	2000
1952	Somma da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato S.p.A. per i servizi offerti in relazione ai Contratti di Servizio e di Programma	5.280,000
1951	Rimborso all'imp resa Ferrovie dello Stato S.p.A delle agevolazioni tariffarie per il trasporto delle merci da e per l'Ungheria in importazione ed esportazione attraverso il porto franco di Trieste	0,575
	Totale	5.280,575
1952	Assestamento del bilancio dello Stato	650,000
	Totale assestato nel bilancio dello Stato per l'esercizio 2000	5.930,575

Per ricavare la quota dello stanziamento disponibile per il contratto di servizio, bisogna pertanto sottrarre dal totale dei contributi in conto esercizio la quota di risorse assegnata con il Contratto di programma:

Stanziamenti a favore di Trenitalia - anno 2000 (miliardi di lire)	2000
Stanziamento a favore di Ferrovie dello Stato S.p.A.	5.930,575
Oneri di esercizio 2000 da Contratto di Programma 2001-05 (art. 21)	2.807,000
Differenza accertata a favore di Trenitalia (D.P.R. 299/2001)	3.123,575

2. Nel bilancio dello Stato relativo al 2001 invece troviamo un'articolazione dei capitoli di bilancio funzionale a distinguere i contributi in relazione sia ai soggetti aziendali ormai giuridicamente separati (FS e Trenitalia) sia alle diverse divisioni di Trenitalia (divisione passeggeri, divisione trasporto regionale e divisione merci). I capitoli del bilancio dello stato 2001 relativi a Trenitalia sono i seguenti:

Capitoli di bilancio	Contributi in c/esercizio a Trenitalia nel contratto di servizio pubblico nazionale con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - anno 2001 (miliardi di lire)	2001
1952	(Divisione Trasporto Regionale) - Servizi per Regioni a S.S. e Prov. Aut.	422,500
1954	(Divisione Passeggeri) - obblighi tariffari e di servizio per il trasporto passeggeri di interesse nazionale	278,000
4545	(Divisione Passeggeri) - agevolazioni tariffarie Min. Difesa (°)	90,000
1951, 1955	(Divisione Cargo) - obblighi tariffari e di servizio per il trasporto merci	230,575
	Totale	1.021,075
(°) Effettuato cambio di denominazione del capitolo di bilancio per consentire la contrattualizzazione degli obblighi, essendo la convenzione in vigore dal 2002 (cfr. apposito paragrafo della presente relazione).		
<i>PER MEMORIA:</i>		
3980	(Divisione Trasporto Regionale) - servizi per Regioni a s. ordinario	2.286,500
3980	(Divisione Trasporto Regionale) - ulteriori stanziamenti per servizi in Regioni a s. ordinario (art. 52, comma 11 Legge Finanziaria 2001)	80,000
	Totale	3.387,575

4.4. - Quantificazione delle compensazioni nel CdS 2000-2001

Come già rappresentato l'individuazione dei servizi di trasporto, da includere nel CdS 2000-2001, sono stati definiti sulla base della clausola di continuità del precedente CdS 1997-1999, del Piano di Impresa FS approvato e degli stanziamenti di bilancio dello Stato. Per tali servizi Trenitalia ha presentato la documentazione a supporto delle stime e dei dati consuntivati che sono riportati nella tabella seguente; nella tabella stessa sono state riportate anche le compensazioni previste per il 2001 quale sintesi delle valutazioni espresse, con maggior dettaglio, nella successiva descrizione (capitolo 5) che sarà effettuata, dei singoli obblighi di servizio.

Oneri documentati da Trenitalia (miliardi di lire)

	2000	2001	Compensazioni per il 2001
Trasporto regionale (A)	2.709,000	422,500	422,500
Trasporto merci (B) di cui	413,374	409,569	230,575
- Trasporto combinato	243,533	239,728	82,861
- Altri obblighi di servizio merci	169,841	169,841	147,714
Trasporto passeggeri media e lunga percorrenza (C), di cui:	407,867	413,086	368,000
- Trasporto passeggeri notturno	307,499	307,499	268,021
- Sconti e agevolazioni tariffarie	100,368	105,587	99,979
TOTALE (A+B+C)	3.530,241	1.245,155	1.021.075

Per l'anno 2000, le compensazioni non sono disaggregate per singoli obblighi di servizio poiché il d.lgs 299/01 art. 12 citato, ha accertato in via definitiva le compensazioni spettanti alla Società (€/MLD 3.123,575).

L'ammontare degli oneri evidenziati da Trenitalia è risultato superiore alle risorse disponibili nel bilancio dello stato sia complessivamente che per singoli capitoli di bilancio; e quindi è stata prevista la compensazione solo di una parte degli oneri evidenziati, in particolare per quanto riguarda il trasporto combinato, si è preso a riferimento il solo trasporto combinato terrestre nazionale.

Come riportato nello schema di contratto allegato, Trenitalia dovrà, entro il 30 settembre 2002, produrre una certificazione di una Società di revisione che attesti: i ricavi, i costi, gli oneri tariffari relativi agli obblighi di servizio prestati nel 2001. Atteso che comunque non potranno essere richieste compensazioni superiori a quanto stabilito nel contratto in esame, laddove i documenti di revisione dovessero attestare fabbisogni di compensazione

inferiori a quanto originariamente previsto nello stesso contratto, delle conseguenti eccedenze versate a Trenitalia verrà tenuto conto a detrazione delle compensazioni future.

5. - I singoli obblighi di servizio

Di seguito verranno illustrati i singoli obblighi di servizio, le disposizioni (normative o contrattuali) che ne sono all'origine e i criteri economici dei meccanismi di calcolo dei relativi oneri. Viene inoltre presentata la quantificazione degli oneri stessi basata sui dati di consuntivo 2000 comunicati da Trenitalia. Per quanto riguarda il 2001, in mancanza dei dati di consuntivo, e salvo che per le agevolazioni tariffarie passeggeri, si ipotizza che gli oneri siano gli stessi del 2000, rimandando ad una successiva rendicontazione la determinazione degli ammontari esatti.

I passi riportati fra virgolette, se non altrimenti specificato, sono tratti dalla documentazione inviata da Trenitalia.

5.1. - Trasporto passeggeri di interesse regionale e locale

Nel campo del trasporto ferroviario l'acquisto dei servizi di trasporto regionale e locale costituisce di gran lunga l'impegno più rilevante dell'amministrazione pubblica in termini di risorse finanziarie impiegate.

La fornitura di questi servizi ha assorbito la parte più ingente delle risorse finanziarie erogate nei Contratti di servizio a partire dal 1992, l'ultimo dei quali, relativo agli anni 1997-99, ha previsto espressamente l'autorizzazione al proseguimento della fornitura, proprio in previsione di probabili slittamenti nella definizione dei successivi contratti di servizio regionali. La clausola in oggetto è contenuta nell'art. 14 del contratto 1997-99 e autorizza la Società (allora FS) a proseguire nella fornitura dei servizi oltre il periodo di vigenza contrattuale e fino alla stipula dei contratti di servizio regionali.

Ai fini della definizione del contratto di servizio 2000-01, l'elemento fondamentale è rappresentato dalla effettiva operatività delle disposizioni sul decentramento regionale delle attività di trasporto di interesse locale. Infatti, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59, e dei successivi Dlgs. 19 novembre 1997, n. 422 e del Dlgs. 20 settembre 1999, n. 400, che integra e modifica il decreto legislativo del '97, il perimetro dei servizi da disciplinarsi tramite contratto di servizio nazionale muta tra il 2000 e il 2001, a causa del trasferimento alle regioni a statuto ordinario delle relative risorse con decorrenza dall'1 gennaio 2001.

Il primo passo in questo senso è stato compiuto con l'accordo quadro stipulato in sede di Conferenza Stato-Regioni il 18 giugno 1999, che ha determinato l'ammontare complessivo delle risorse da trasferire alle regioni (pari a 2.709 miliardi di lire), e la ripartizione tra la quota spettante alle regioni a statuto ordinario (2.286,5 miliardi) e quella spettante alle regioni a statuto speciale (422,5 miliardi).

Successivamente, il DPCM del 16 novembre 2000 (pubblicato il 30/12/2000), ha trasferito alle regioni a statuto ordinario, con decorrenza dall'1 gennaio 2001, i 2.286,5 miliardi di lire determinati dal citato accordo quadro, suddividendoli per singola regione. In questo modo si è resa materialmente possibile l'attività di predisposizione dei contratti di servizio tra Trenitalia e le regioni stesse che disciplinano le forniture dei relativi servizi. Per il 2001 quindi il presente contratto disciplina solo i servizi relativi alle regioni a statuto speciale, in attesa che anche per queste ultime si completi l'iter previsto dal d. lgs. 422 per il trasferimento delle risorse.

La tabella seguente riassume la ripartizione delle risorse risultante dal combinato disposto dei citati DPCM e Accordo Quadro.

Risorse finanziarie trasferite alle Regioni per acquisto di servizi di trasporto ferroviario viaggiatori in regime di servizio pubblico nell'anno 2000	
Regioni	Miliardi di lire
Abruzzo	61,1
Basilicata	39,7
Calabria	123,9
Campania	233,4
Emilia-Romagna	124,2
Lazio	273,3
Liguria	126,9
Lombardia	324
Marche	54,6
Molise	34,2
Piemonte	312,5
Puglia	82,7
Toscana	276,1
Umbria	52,3
Veneto	167,6
Totale Regioni a statuto ordinario	2.286,5
Valle d'Aosta	-
Friuli Venezia Giulia	-
PA Trento	-
PA Bolzano	-
Sicilia	-
Sardegna	-
Totale Regioni a statuto speciale	422,5
TOTALE GENERALE	2.709,0

L'ammontare di 2.709 miliardi è stato determinato, come attestato dal citato accordo quadro (art. 3), come quello che garantisce la copertura del costo di erogazione del monte servizi storico. In termini di numero di treni-km, questo monte servizi è passato, sulla base dei dati riportati nei precedenti contratti di servizio, da 165 milioni nel 1997 a 168,6 milioni nel 1998 e nel 1999.

Per quanto riguarda l'anno 2000, Trenitalia riferisce che la produzione di servizi da parte della propria Divisione Trasporto Regionale (DTR) è stata pari complessivamente a 168,2 milioni di treni*km dei quali 144,8 milioni sono stati realizzati dalle 15 regioni a statuto ordinario.

Per quanto riguarda l'anno 2001, come già accennato il Contratto di servizio nazionale disciplina solamente i servizi, e la relativa quota di risorse, relativa alle Regioni a statuto speciale e alle province autonome, quantificata dall'accordo quadro Stato-Regioni del 18 giugno 1999 in 422,5 miliardi e confermate dalla Legge 23 dicembre 2000, n.388 (Legge Finanziaria 2001) al capitolo 1540 del bilancio dello Stato. La tabella seguente mostra le quantità di treni*km offerti nel 2000 e 2001 in queste regioni.

Servizi erogati nelle Regioni a statuto speciale e Province autonome (milioni di treni*km)		
	2000	2001
Valle d'Aosta	1,7	1,8
Bolzano	2,0	2,0
Friuli	3,7	3,8
Trento	1,4	1,4
Sardegna	3,6	3,7
Sicilia	11,0	10,7
TOTALE	23,4	23,4

Ai dati sopra riepilogati vanno aggiunti, per avere misura dell'intera produzione regionale, circa 2,6 milioni di treni*km di servizi Interregionali tra le regioni del Nord-Est, che non sono stati ricompresi nel DPCM del 16/11/2000 e che, non inclusi nel presente contratto, sono in attesa di definitiva attribuzione alle relative Regioni / Province autonome. Il dettaglio dei servizi è esposto nella tabella seguente.

Orario 1/1 - 9/6 2001 e 10/6 - 31/12 2001		
relazione		treni*km
Bologna Centrale	Bolzano	95.557
Bologna Centrale	Brennero	551.943
Bolzano	Bologna Centrale	191.112
Brennero	Bologna Centrale	384.464
Trieste Centrale	Udine	15.485
Trieste Centrale	Venezia S. Lucia	594.106
Udine	Venezia S. Lucia	74.708
Udine	Verona P. Nuova	5.001
Venezia S. Lucia	Monfalcone	29.832
Venezia S. Lucia	Trieste Centrale	611.503
Venezia S. Lucia	Udine	49.309
Verona P. Nuova	Udine	5.001
Totale		2.608.021

Man mano che i recepimenti delle disposizioni del decreto legislativo 422/97 saranno vigenti nelle Regioni a statuto speciale, il Contratto di servizio nazionale, non riguarderà i rispettivi servizi che saranno oggetto delle contrattualizzazioni regionali.

Si riportano di seguito per opportuna informazione le date di stipula dei contratti di servizio relativi alle Regioni a statuto ordinario.

DATE DI STIPULA DEI CONTRATTI SERVIZIO RELATIVI ALLE REGIONI A STATUTO ORDINARIO	
Abruzzo	02-ago-01
Basilicata	25-lug-01
Calabria	in corso di sottoscrizione
Campania	22 giugno 2001
Emilia Romagna	21-set-01
Liguria	20-set-01
Lombardia	14 settembre 2001
Marche	14 novembre 2001
Molise	26-set-01
Piemonte	26-set-01
Puglia	01-giu-01
Toscana	06-lug-01
Umbria	01-giu-01
Veneto	29 maggio 2001

5.2. - Trasporto passeggeri media e lunga percorrenza

5.2.1. - Trasporto passeggeri notturno

Il Documento tecnico proponeva l'istituzione di un nuovo contributo al trasporto passeggeri notturno, sulla base dell'analisi degli elementi di perdita strutturale del servizio stesso e delle azioni di razionalizzazione dell'offerta proposte da FS. Il Documento tecnico evidenziava che, nonostante queste azioni, il servizio avrebbe presentato una perdita strutturale almeno fino al 2003 e che, di conseguenza, la prosecuzione dell'offerta ferroviaria richiedeva una esplicita volontà politica di riconoscere questa tipologia di servizi come "obblighi di servizio pubblico", la cui effettuazione richiedeva un adeguato corrispettivo. Nel Contratto in esame viene prevista la compensazione per i servizi di trasporto passeggeri notturno svolti nel 2000 e 2001, nel limite delle risorse disponibili nel bilancio dello stato¹.

¹ I precedenti Contratti di servizio (stipulati in vigenza del precedente rapporto concessorio con FS che conteneva anche per FS gli obblighi di trasporto) non contemplavano un contributo per il servizio passeggeri notturno, tuttavia prevedevano l'obbligo di FS di fornire dei servizi minimi (comprendenti alcuni collegamenti notturni) senza corrispettivi da parte dello Stato.

I servizi per i quali è prevista la compensazione sono i servizi di trasporto notturni effettuati con:

- a) Espressi Notte
- b) Treni Hotel
- c) Treni Auto al seguito

Gli Inter City Notte, che pure costituiscono un prodotto a servizio del segmento notturno, sono stati esclusi dal novero dei servizi posti sotto contratto, in quanto essi sono attualmente considerati all'interno del paniere del "price-cap" per la determinazione delle tariffe dei servizi di media e lunga percorrenza (di cui alla deliberazione CIPE n. 173 del 5/11/99).

Quantificazione dell'onere

La quantificazione dell'ammontare della compensazione si basa su quanto previsto nel Documento tecnico (squilibrio a margine operativo netto dei servizi delle tipologie specificate).

Riepilogo risultati economici del servizio viaggiatori notturno anno 2000				
Treni*km (migliaia)	Viaggiatori*km (migliaia)	Introiti (mln)	Costi (mln)	MON (mln)
17.885	4.641.598	409.603	717.051	-307.449

Per quanto riguarda i risultati economici del 2001, non si dispone ancora di dati sufficientemente certi. Le stime provvisorie di Trenitalia rivelano delle perdite a margine operativo netto della stessa entità circa del 2000, o leggermente inferiori.

Confrontando l'entità delle perdite rilevate con quanto previsto nel Documento tecnico, si nota un notevole scostamento in negativo, soprattutto con riferimento al 2001. Il Documento tecnico infatti prevedeva un fabbisogno di 236 e 178 miliardi di lire per il 2000 e 2001 rispettivamente. I motivi dell'aggravarsi del fabbisogno sono da cercarsi sia nell'andamento del mercato che, sul fronte dell'offerta, nella decisione di attenuare le azioni di riduzione dei servizi previste nel Documento tecnico.

"Dal lato del mercato, si è verificato un andamento decisamente negativo della domanda sul segmento notte, che ha portato ad un calo dei viaggiatori Km dell'8,6% tra il 1998 e il '99 e di un ulteriore 8% tra il '99 e il 2000. All'origine di questo fenomeno sono sicuramente da considerare i processi di liberalizzazione del trasporto aereo che, soprattutto sulle rotte di collegamento con il meridione, hanno fatto registrare forti incrementi dell'offerta e della domanda servita.

Ciò ha comportato minori ricavi rispetto al previsto ed un ampliamento della forbice tra i ricavi ed i costi dei servizi ben al di sopra di quelli preventivati.

Dal lato dell'offerta, poi, l'iniziale azione di riduzione veniva resa meno drastica a causa di un orientamento anche dei rappresentanti istituzionali dei territori maggiormente coinvolti, che considerava i servizi in oggetto come assolutamente necessari al mantenimento della coesione sociale ed al riequilibrio territoriale del Paese."

I dati di traffico consuntivati per il 2001 sono qui di seguito rappresentati:

treni*km (migliaia)	Viaggiatori*km (migliaia)
16.744	5.421.787

5.2.2. - Agevolazioni tariffarie passeggeri

Le agevolazioni tariffarie passeggeri sono quelle previste dall'art. 2 del DM 1/T del 2 gennaio 1990 che in alcuni casi rinvia a norme previgenti e in altri prevede *ex novo* taluni obblighi.

L'articolo 1 del medesimo decreto, che disciplinava le esenzioni tariffarie, è stato abrogato dal decreto interministeriale 118/T del 20.11.2001, attualmente all'esame della Corte dei Conti.

Gli obblighi di servizio di cui all'articolo 2 del DM 2.01.1990 in questione sono di tipo tariffario a favore di determinate categorie professionali e figure istituzionali o di particolari fasce della popolazione ritenute meritevoli di tutela.

Per tali obblighi specifici sono previste compensazioni a livello nazionale e non vi sono ulteriori compensazioni disciplinate dai contratti di servizio stipulati con le regioni a statuto ordinario.

Sulla base delle indicazioni contenute nella Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 gennaio 1997 (Direttiva Prodi), le Amministrazioni interessate hanno proceduto ad un complesso lavoro di revisione delle agevolazioni tariffarie che ha portato:

- ?? alla trasformazione di una buona parte di esse in convenzioni dirette con le Ferrovie dello Stato e, successivamente, Trenitalia;
- ?? alla conclusione, per una ulteriore quota parte, di accordi;
- ?? allo scambio di lettere di intenti che consentiranno la sottoscrizione di altrettante convenzioni a partire dal 2002.

Allo stato degli atti, ancorché la previsione contenuta nella Direttiva del Governo possa dirsi quasi interamente realizzata, rimangono ancora da regolare con contratto di servizio i seguenti obblighi e le relative contribuzioni:

- ?? le agevolazioni per i trasporti militari di cui al Decreto Interministeriale n. 5795 del 24 giugno 1959. Dal 1° gennaio 2002 è in vigore una convenzione tra Trenitalia e le amministrazioni interessate che regola tali agevolazioni e la relativa contribuzione.
- ?? le agevolazioni ("concessioni") di cui al DI 4516 del 8 giugno 1962, e successive modificazioni. Si tratta di una serie di agevolazioni verso soggetti "deboli", che non potranno verosimilmente essere trasformate in atti convenzionali a causa dell'esiguità dei singoli importi;
- ?? le tessere di libera circolazione a favore di dipendenti statali ex-FS, sono ancora previste nell'art. 2 del Decreto del Ministro dei Trasporti n. 1 del 2 gennaio 1990, articolo che non è stato abrogato dal D.I 118/T del 2001.

Quantificazione dell'onere

La tabella seguente evidenzia l'andamento degli oneri per gli anni dal 1999 al 2001.

ALL. 4c - Oneri ex art. 2 del DM Trasporti 1/T del 2 gennaio 1990 (trasporti agevolati) anno 2001			
BENEFICIARI	ONERE 1999	ONERE 2000 (magg 4,7% rispetto al 1999)	ONERE 2001 (magg 5,2% rispetto al 2000)
Personale appartenente ai corpi militari dello Stato	85.469.645.409	89.486.718.743	94.140.028.118
Indigenti viaggianti per rimpatrio etc.	5.026.215	5.262.447	5.536.094
Viaggi FAO	4.404.660	4.611.679	4.851.486
Indigenti inviati in istituti di cura	32.831.055	34.374.115	36.161.569
Viaggi dei non vedenti e dei loro accompagnatori	2.531.801.162	2.650.795.817	2.788.637.199
viaggi dei mutilati e invalidi e loro accompagnatori	710.993.089	744.409.764	783.119.072
viaggi per accertamenti sanitari	2.918.817	3.056.001	3.214.913
viaggi del personale della CRI	1.015.392	1.063.115	1.118.397
CLC viaggi a statali ex FS		7.437.888.000	7.824.658.176
TOTALE:		100.368.179.682	105.587.325.025

I dati di consuntivo 1999 sono stati utilizzati per la determinazione degli oneri per il 2000 e 2001, tranne per il dato relativo alle tessere di libera circolazione (CLC) che è basato sul consuntivo 2000.

L'ammontare degli oneri sostenuti da Trenitalia, in relazione alla concessione di agevolazioni tariffarie e delle carte di libera circolazione, e costituenti titolo per la compensazione, è determinato secondo quanto disposto dal DPR 25 giugno 1959 n. 411, in base ai seguenti passaggi (illustrati in dettaglio nell'allegato 3 del Contratto di servizio):

- a. stima dei biglietti venduti;
- b. per le agevolazioni tariffarie: calcolo della differenza tra introiti teorici da tariffa ordinaria e introiti effettivi da tariffa agevolata; per le carte di libera circolazione: calcolo delle somme che sarebbero state riscosse mediante l'applicazione della tariffa ordinaria;
- c. applicazione a tale differenza di una riduzione percentuale, fissata dal citato DPR, per tener conto, in rapporto *all'entità di ciascuna concessione tariffaria, del grado di elasticità della domanda di traffico per ciascun settore ed della riduzione di costo che può essere connessa ad una eventuale contrazione del traffico che si verificherebbe in dipendenza ad un eventuale ritorno alle tariffe ordinarie* (art. 4).

5.3. - Trasporto merci

Nel settore del trasporto merci per ferrovia, come già rappresentato, sono presenti una serie di disposizioni legislative e regolamentari che impongono a Trenitalia l'applicazione di tariffe agevolate su particolari direttrici o su particolari tipologie merceologiche. Sulla base delle indicazioni e prescrizioni del regolamento 91/1893/CEE, la

regolazione di tali obblighi di servizio e delle relative compensazioni a carico dello stato avviene mediante contratto di servizio pubblico.

I precedenti contratti di servizio pubblico (1994-1996 e 1997-1999) hanno inoltre introdotto un ulteriore obbligo tariffario per favorire il trasporto su distanze superiori ai 1000 km a fronte della "Innaturale degressività" della tariffa ordinaria n.2 su tali distanze.

1. Il presente contratto mantiene gli obblighi di servizio previsti in precedenti disposizioni normative e contrattuali riportati nella tabella seguente.

Riepilogo oneri per obblighi di servizio merci già presenti nel contratto di servizio 1997-1999 <i>miliardi di lire</i>				
	1997	1998	1999	2000 (e previsione 2001)
Sardegna (distanza virtuale di 100 km)	19,235			5,860
Agevolazione su distanze superiori ai 1000 km	52,851			50,957
Trasporti Ceca	41,145			50,600
Trasporti internazionali effettuati attraverso il Porto di Trieste	1,876			0,580
Trieste-Ungheria	2,116			0,983
TOTALE ONERI	117,223	119,300	121,100	108,984

Nota: gli oneri relativi al 1997-1999 sono tratti dal Contratto di servizio 1997-1999 (mancano dati disaggregati per il 1998 e per il 1999: nell'articolato del contratto sono stati indicati e contrattualizzati, per il 1998 e 1999, solo gli ammontari complessivi). Gli oneri relativi al 2000 sono calcolati, secondo le modalità illustrate nei paragrafi seguenti, su dati di consuntivo.

2. Oltre ai servizi già presenti nei precedenti Contratti, nello schema che si propone sono previsti, ed indicati di seguito, sulla base della documentazione e degli oneri esposti da Trenitalia, altri quattro obblighi di servizio.

Oneri per obblighi di servizio merci di nuova istituzione (non presenti nel Contratto di servizio 1997-1999) – miliardi di lire	2000 (e previsione 2001)
Trasporto combinato (*)	243,533
Trasporto combinato sulla tratta Torino-Lione	1,052
Sardegna (traghettaggio e manovra)	22,956
Sicilia (traghettaggio e manovra)	37,905

() l'ammontare previsto per il trasporto combinato nel 2001 è pari a 239,728 miliardi di lire*

I primi due sono previsti dal Piano di impresa e da accordi internazionali; gli altri due sono invece emersi dall'analisi di dettaglio richiesta a Trenitalia sui dati per le singole tipologie di trasporto.

In particolare, nel valutare l'onere relativo all'obbligo tariffario nel trasporto merci tra continente e Sardegna, e nel trasporto merci per distanze superiori ai 1000 km, in passato non si è tenuto conto dei costi di traghettamento (e di manovra di imbarco e sbarco) tra continente e Sardegna e tra continente e Sicilia che tali obblighi implicano. L'emersione di questi costi, resa possibile dalle attività conseguenti alla separazione societaria di FS SpA, è stata rappresentata compiutamente nel corso dell'istruttoria di cui sopra è cenno.

Va inoltre sottolineato che, sulla base dell'esame della documentazione agli atti, le modalità con cui in passato gli obblighi di servizio sono stati determinati risentivano ancora fortemente del ruolo che le Ferrovie dello Stato ricoprivano fino al 2000, quando tali obblighi venivano spesso definiti in modo meno puntuale.

Un tale approccio non è più corretto dal momento che gli assetti trasportistici e la posizione dell'Impresa nel mercato configurano la necessità di una analisi più precisa dei dati e dei fenomeni al fine di attivare meccanismi di regolazione più efficaci.

Questo contratto presenta pertanto una maggiore analiticità nella definizione degli obblighi, anche al fine di porre le premesse per la futura contrattualizzazione di impegni basata su un quadro informativo ampio.

In secondo luogo, in passato, nella formulazione normativa o contrattuale di alcuni obblighi, è stata precisata solo una parte degli oneri che avrebbero potuto dal luogo a compensazione.

Peraltro il maggior rigore nella definizione e nel calcolo degli oneri ha portato, per alcuni obblighi di servizio, ad evidenziare una sensibile riduzione della compensazione a carico dello Stato.

3. Con riferimento al metodo di quantificazione delle compensazioni, si evidenzia un problema di fondo, riconducibile alle difficoltà di regolazione dei settori monopolistici: per il calcolo degli oneri sostenuti da Trenitalia, non si può che fare riferimento alla differenza tra una tariffa effettivamente applicata in ottemperanza dell'obbligo tariffario e una tariffa "teorica". Quest'ultima rappresenta la tariffa che, in assenza di obbligo tariffario, sarebbe applicata autonomamente da Trenitalia sulla base dei propri interessi commerciali e delle condizioni di mercato. Si evidenzia, in merito, che nella determinazione della tariffa teorica esiste l'impossibilità di un confronto con le tariffe praticate da altre imprese ferroviarie (che hanno cominciato ad operare solo nell'ultimo scorcio del 2001, e su una gamma limitatissima di servizi) e in mancanza di specifiche analisi sulla struttura produttiva e sulla domanda nei segmenti del mercato interessati dalle agevolazioni, le tariffe teoriche assunte a riferimento sono quelle proposte da Trenitalia sulla base delle "Condizioni generali di trasporto".

Proprio per eliminare la asimmetria informativa è prevista, nel citato DDL attualmente all'esame del Parlamento (A.C. 2032), la analisi puntuale del mercato del trasporto merci su ferrovia, finalizzata alla definizione di un quadro generale e di indirizzi e prescrizioni per disciplinare la materia relativa all'incentivazione del trasporto merci su ferrovia ed i criteri e modalità per l'erogazione della connessa contribuzione pubblica (art. 19 comma 4).

5.3.1. - Trasporto combinato

Nel Documento tecnico si evidenziava la necessità di inserire questa nuova voce nei successivi contratti di servizio e si evidenziava che: *la filiera del trasporto combinato di*

merci per ferrovia è di fatto finanziata impropriamente da FS. Il finanziamento avviene mediante una vendita sottocosto del servizio di vezione ferroviaria (...) Questa politica di prezzo, fortemente connaturata ad un ruolo della ferrovia di strumento pubblico per raggiungere obiettivi di politica ambientale ha consentito il più grande sviluppo in Europa del trasporto combinato. Ciò comporta ovviamente una perdita significativa del conto economico dell'attività.

La proposta del documento tecnico di istituire un contributo pubblico al trasporto combinato trova conforto negli indirizzi della politica trasportistica nazionale e comunitaria. Infatti il riequilibrio da modi di trasporto inquinanti (la strada) verso modi più sostenibili (treno e nave) è uno degli obiettivi principali della politica trasportistica dell'ultimo decennio e il trasporto ferroviario combinato di merci, essendo in diretta concorrenza con la modalità stradale, è uno strumento privilegiato per realizzare tale obiettivo. A livello nazionale, il Piano Generale dei Trasporti pone tra gli indirizzi strategici "lo sviluppo dei traffici merci sulle medie-lunghe distanze con modalità di trasporto più sostenibili rispetto a quella stradale" e in particolare "lo sviluppo del trasporto combinato strada rotaia".

A livello comunitario, l'art. 10 della direttiva 2001/14/CE consente agli Stati di introdurre "un sistema di compensazione di durata limitata per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i costi ambientali, i costi connessi ad incidenti e i costi di infrastruttura non imputati in modi di trasporto concorrenti, ove la mancata copertura sia comprovabile e nella misura in cui tali costi superino i costi equivalenti della ferrovia".

La logica dell'azione comunitaria in questo campo è quella di consentire il sostegno pubblico finalizzato al riequilibrio modale, nella misura in cui e fino a quando non sarà stata realizzata una struttura tariffaria nel settore dei trasporti che tenga conto dei costi esterni (incidenti, inquinamento, rumore e congestionamento) causati dalle diverse modalità di trasporto. Coerentemente con questa impostazione, la Commissione europea ha recentemente autorizzato il governo danese e austriaco a erogare sovvenzioni alle imprese ferroviarie per incentivare il trasporto combinato², riconoscendo che tali sovvenzioni possono contribuire ad un funzionamento più equilibrato del mercato del trasporto. In tali linee di indirizzo generale si inseriscono gli incentivi previsti dal più volte citato DDL 2032 all'esame del Parlamento.

Quantificazione dell'onere

Secondo l'impostazione comunitaria, l'incentivazione al trasporto combinato andrebbe commisurata alla differenza tra i costi esterni provocati dal trasporto stradale di merci e da quello ferroviario. L'approccio seguito a livello europeo per quantificare i costi esterni fa riferimento a sofisticate metodologie per la misurazione in termini monetari dei danni che le attività di trasporto possono provocare all'ambiente e alla salute. Tuttavia non esiste un pieno accordo su quale sia la metodologia più appropriata.

In attesa della definizione del regolamento (AC 2032) la quantificazione della compensazione massima è stata basata sulla metodologia indicata nel Documento Tecnico, nel quale l'entità della controprestazione veniva stimata calcolando la differenza tra il prezzo medio del trasporto tradizionale e quello del trasporto combinato, e applicando tale differenziale ai volumi di traffico combinato complessivi.

Il Documento tecnico conteneva anche delle previsioni sull'evoluzione dell'onere, ottenute sulla base dei volumi di traffico combinato previsti a Piano d'impresa e facendo evolvere i

² Per la Danimarca, cfr. decisione Com N 588/98; per l'Austria, decisione Com N 121/99.

prezzi (con un meccanismo di tipo price-cap) in misura pari all'inflazione programmata diminuita del 25% ogni anno, a partire dai prezzi del 1998.

Applicando i differenziali di prezzo previsti nel Documento tecnico³ ai volumi di traffico effettivamente realizzati, l'onere sostenuto da Trenitalia per il 2000 ammonta a circa 243 miliardi di lire, come mostra la tabella seguente.

	2000
Volumi di traffico trasporto combinato (miliardi di tonn-km)	9,513
Delta tariffario previsto a Piano d'impresa (lire per tonn-km trasportata)	25,60
Totale onere (miliardi di lire)	243,533

E' da notare che, sulla base di una ricognizione delle stime di fonte autorevole⁴, la misura della compensazione quantificata può essere pienamente giustificata anche seguendo l'approccio più rigoroso basato sulla misurazione dei costi esterni delle modalità di trasporto alternative. A maggior ragione appare pienamente giustificata la misura effettivamente erogata, che come già detto è di molto inferiore a quelle stimabili a causa della limitatezza delle risorse pubbliche disponibili.

Per quanto riguarda il 2001, in relazione alla misura della disponibilità di risorse nel bilancio dello Stato, si propone la compensazione solo di una parte dei servizi di trasporto combinato effettuati, e cioè dei soli servizi di trasporto combinato terrestre effettuati sul territorio nazionale⁵, che "hanno sviluppato, nel corso del 2000, circa 3,8 miliardi di tonnellate*km, pari a circa il 40% del totale della domanda servita. In termini di prezzi il segmento spunta mediamente dal mercato circa 36-37 lire in meno rispetto al trasporto tradizionale nazionale per ogni tonnellata*km trasportata (31,9 lire a contro 68,7)."

La tabella che segue espone i volumi di traffico sviluppati nel corso del 2000 che, valorizzati con il delta tariffario medio unitario di tutto il trasporto combinato previsto in Piano d'impresa per l'anno 2001, fungono da elementi di valutazione del fabbisogno contributivo espresso dalla produzione di questi ultimi.

	2001
Volumi di traffico trasporto combinato terrestre nazionale (miliardi di tonn-km)	3,797
Delta tariffario previsto a Piano d'impresa (lire per tonn-km trasportata)	25,20
Totale contributo (miliardi di lire)	95,684

³ Il metodo di quantificazione proposto nel Documento tecnico, e che viene di seguito esposto, porta probabilmente a proporre un contributo notevolmente inferiore rispetto a quanto risulterebbe dall'applicazione del metodo basato sul concetto di costi esterni. Ad esempio, secondo un recente studio commissionato dall'Unione Internazionale delle Ferrovie ("External Costs of Trasports", Iww/Infras 1999), la differenza tra i costi esterni del trasporto merci su strada e su ferrovia in Italia ammonta a circa 89 lire per tonn-km, da confrontare con le 25 lire circa di compensazione proposta nel Documento tecnico (vedi oltre).

⁴ Si fa riferimento all'indagine condotta nel 1998 da una task force di economisti su commissione del Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione, e alla più recente ricerca internazionale condotta da INFRAS.

⁵ Il trasporto combinato si distingue in terrestre e marittimo (quest'ultimo comprendente una parte del tragitto via mare) e in nazionale e internazionale.

5.3.2. - Trasporto combinato tra Torino e Lione

L'incidente avvenuto nel 1999 nel traforo del Monte Bianco, seguito dalla chiusura del tunnel, ha aggravato la congestione dei valichi italo-francesi e indotto i governi dei due paesi, come risulta dalle conclusioni del vertice di Nimes del settembre 1999, a promuovere iniziative per potenziare il trasporto di merci su ferrovia.

A tal fine, SNCF e FS si sono accordate per effettuare servizi di trasporto combinato sulla tratta Torino-Lione aggiuntivi e a tariffe competitive rispetto alla modalità stradale.

“Attualmente, con condizioni attrattive per il mercato, sia SNCF sia FS-Trenitalia offrono i servizi di trasporto intermodale sull'itinerario Lyon Venissieux - Torino Orbassano ad una tariffa agevolata rispetto al prezzo precedentemente praticato, quantificabile in uno sconto del 30%, in modo da offrire un prezzo competitivo con la modalità stradale. Questi servizi si sono concretizzati nell'attivazione di due coppie di treni al giorno per cinque giorni alla settimana. L'offerta di tali servizi è attiva dal gennaio 2000 sia su versante francese sia su versante italiano.”

In ragione del suddetto potenziamento del servizio, si è ritenuto di dover regolare nel presente contratto la compensazione degli oneri da esso derivanti; allo stesso scopo il Governo francese ha già provveduto a stipulare apposita convenzione con SNCF.

Quantificazione dell'onere

Per il calcolo dell'onere si sono confrontati i valori relativi al prezzo originario (104 euro per una unità di trasporto intermodale - UTI) con i valori relativi al prezzo offerto al cliente (72 euro per UTI). La sovvenzione corrisponde quindi a 32 euro per ogni UTI trasportata. Considerando, sulla base della convenzione italo-francese, una base di 20 UTI per treno, la stessa sovvenzione corrisponderà a 640 euro a treno (32 euro per 20 UTI).

Il calcolo della compensazione massima concedibile per il 2001 si è basata sui dati relativi all'anno 2000, considerando i treni effettuati durante i mesi dell'anno, la previsione della sovvenzione massima, l'effettivo introito e la differenza tra queste due ultime voci: l'ammontare della compensazione massima è pari a lire 1.051.786.061.”

Traffici aggiuntivi Torino - Lione "Monte Bianco"				
anno 2000 (lire)				
mese	treni effettuati	contributo massimo	introito effettivo	differenza
gen	39	151.633.176	78.202.071	73.431.105
feb	40	155.521.206	44.797.741	110.723.465
mar	45	174.961.357	38.363.318	136.598.039
apr	38	147.745.146	42.650.218	105.094.928
mag	41	159.409.237	49.423.292	109.985.945
giu	35	136.081.056	42.418.662	93.662.394
lug	41	159.409.237	46.136.204	113.273.033
ago	28	108.864.844	33.671.736	75.193.108
set	36	139.969.086	32.453.822	107.515.264
ott	17	66.096.513	18.046.257	48.050.256
nov	14	54.432.422	16.092.018	38.340.404
dic	15	58.320.452	18.402.332	39.918.120
TOTALE	389	1.512.443.732	460.657.671	1.051.786.061

5.3.3. - Trasporti tra il continente e la Sardegna

La legge 11 giugno 1962 n. 588, "Piano straordinario per favorire la rinascita economica e sociale della Sardegna", contiene all'articolo 12 alcune disposizioni volte ad agevolare il trasporto delle merci al di fuori della regione. Il primo comma stabilisce, in particolare, che "per le merci trasportate dal servizio traghetto, si applicano le tariffe ferroviarie calcolate su una distanza virtuale di 100 chilometri". Il terzo comma precisa che "a tali trasporti non si applicano diritti fissi, sovrattasse ed oneri speciali in misura superiore a quella in vigore sul territorio nazionale per eguale distanza e per la stessa merce, né si applicano le quote di transito".

A fronte di tale obbligo legislativo, i precedenti contratti di servizio pubblico hanno riconosciuto a FS una compensazione pari alla differenza tra la tariffa ferroviaria calcolata sulla distanza effettiva percorsa tra Civitavecchia e Golfo Aranci (che è di 250 km) e la tariffa calcolata su una distanza virtuale di 100 km. In questo modo si compensava FS solo per la parte degli oneri sostenuti per ottemperare all'obbligo tariffario imposto dalla legge del 1962.

I trasporti ferroviari di merci che includano una tratta marittima generano inoltre costi aggiuntivi rispetto ai trasporti effettuati interamente via terra, in quanto comprendono attività di traghettamento e di manovra nei porti (imbarco e sbarco dei convogli) che non sono state considerate nella costruzione della tariffa ordinaria, che è riferita al trasporto terrestre. Nel presente contratto si è ritenuto pertanto di riconoscere a Trenitalia un'ulteriore compensazione per i costi di traghettamento e manovra, in quanto oneri direttamente riconducibili all'obbligo di legge.

La separazione tra le attività di trasporto e di gestione dell'infrastruttura di FS in divisioni contabilmente separate, confluite in seguito in due società distinte (Trenitalia ed RFI), ha agevolato l'individuazione di tali costi. Infatti, a seguito della separazione, le attività di manovra e di traghettamento tra Civitavecchia e Golfo Aranci ricadono nella sfera del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, e i relativi costi trovano evidenza come tariffa praticata da RFI a Trenitalia per la fornitura di servizi⁶.

Trenitalia ha riconosciuto che nel confronto tra il trasporto terrestre e il trasporto per via marittima dei carri ferroviari, oltre ai costi "emergenti" di traghettamento e manovra, esistono anche dei costi "cessanti", rappresentati essenzialmente dai costi di condotta del convoglio e dalla mancata corresponsione del pedaggio. Tuttavia si può ritenere che tali costi "cessanti" siano più che compensati da una serie di oneri impliciti e riconducibili a due fenomeni:

- a) uno sfavorevole sbilanciamento dei traffici da e verso l'isola, per cui il materiale ferroviario inviato nell'isola non trova immediatamente un trasporto su cui essere riutilizzato;
- b) una fase di traghettamento che, per le sue caratteristiche (lunghezza della tratta marittima, impossibilità di servire i picchi di carico) comporta notevoli giacenze di materiale.

La quantificazione degli oneri sostenuti nell'anno 2000 ai fini della determinazione della compensazione richiede pertanto i seguenti passi:

⁶ Nella fase, regolata dal contratto in esame, di separazione solo divisionale tra le attività di trasporto e di gestione dell'infrastruttura (gennaio-maggio 2000) i costi di traghettamento e manovra hanno trovato evidenza in trasferimenti interdivisionali.

- 1) determinazione dell'ammontare del mancato introito tariffario;
- 2) determinazione dell'ammontare delle spese di traghettamento e di manovra dei convogli.

1) Determinazione dell'ammontare del mancato introito tariffario

Nell'esercizio 2000, da e per la Sardegna, Trenitalia dichiara di aver movimentato un totale di 30.862 moduli⁷, che hanno dato luogo ad introiti effettivi pari a lire 29.135.823.000.

L'ammontare del mancato introito tariffario è stato quantificato come differenza tra introiti effettivi e introito teorico. Gli introiti effettivi derivano dall'applicazione ai clienti della tariffa terrestre su una percorrenza "virtuale" ottenuta ipotizzando che la distanza tra Civitavecchia e Golfo Aranci fosse di 100 chilometri, invece dei 250 effettivi. Gli introiti teorici invece sono stati calcolati applicando agli introiti effettivi un coefficiente maggiorativo pari al rapporto tra percorrenza media effettiva dei moduli e percorrenza media virtuale.

I risultati sono esposti nella tabella seguente, che riassume gli elementi di base utilizzati per il calcolo dell'obbligo tariffario e fornisce ulteriori informazioni sulle quantità trasportate.

Trasporti per la Sardegna: elementi per il calcolo dell'obbligo tariffario (anno 2000)								
	a	b	c	d	E	f	g	H
	carri	moduli	percorrenza media virtuale moduli km	Differenza tra percorrenza media reale e percorrenza virtuale km	Percorrenza media moduli effettiva (c + d) km	Introiti da clienti lire	introito teorico (f x e/c) lire	Differenza tra introito teorico e introito effettivo (g - f) lire
internazionale	3.117	3.160	1.001	150	1.151	5.281.000.000	6.072.358.641	791.358.641
nazionale	27.690	27.702	706	150	856	23.854.823.000	28.923.128.170	5.068.305.170
TOTALE	30.807	30.862				29.135.823.000	34.995.486.811	5.859.663.811

In conclusione l'onere complessivo per i 150 km di tratta non posta a carico dei clienti è di lire 5.859.663.811.

Il metodo di calcolo utilizzato ha portato a una quantificazione dell'onere per carro trasportato inferiore di circa 2,4 volte rispetto al contratto di servizio 1997-1999 in relazione alla maggiore accuratezza nella determinazione degli ammontari teorici di riferimento sulla base della effettiva percorrenza da origine e destinazione e, quindi, della degressività tariffaria specifica per ciascun singolo trasporto.

2) Determinazione dell'ammontare delle spese di traghettamento e di manovra dei convogli ferroviari da e verso la Sardegna

Il valore delle prestazioni per il 2000 è stato determinato su una base analoga a quella prevista per l'attraversamento dello Stretto di Messina (condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria allegate al PIR pubblicato da RFI), ed è disciplinato da un contratto tra il gestore dell'infrastruttura (la Divisione Infrastruttura di F.S. S.p.A., poi R.F.I. S.p.A.) e Trenitalia per i sette mesi in cui detta Società ha effettuato i servizi di trasporto che hanno usufruito di traghettamento e delle relative manovre.

⁷ Per modulo si intende un carro ferroviario o parte dello stesso costituito da una piattaforma di carico di lunghezza non inferiore a 14,30 m e portata non inferiore a 36 tonnellate in grado di trasportare 1 o più UTI (Unità di Trasporto Intermodale).

Per l'intero anno 2000 il valore delle spese di traghettamento è stato pari a lire 19.983.100.000, (a fronte di una teorica stima del pedaggio di diversi ordini di grandezza inferiore) mentre quello delle spese di manovra è stato pari a lire 2.972.500.000.

5.3.4. - Trasporti sulle distanze superiori a 1000 km (Innaturale degressività della tariffa ordinaria)

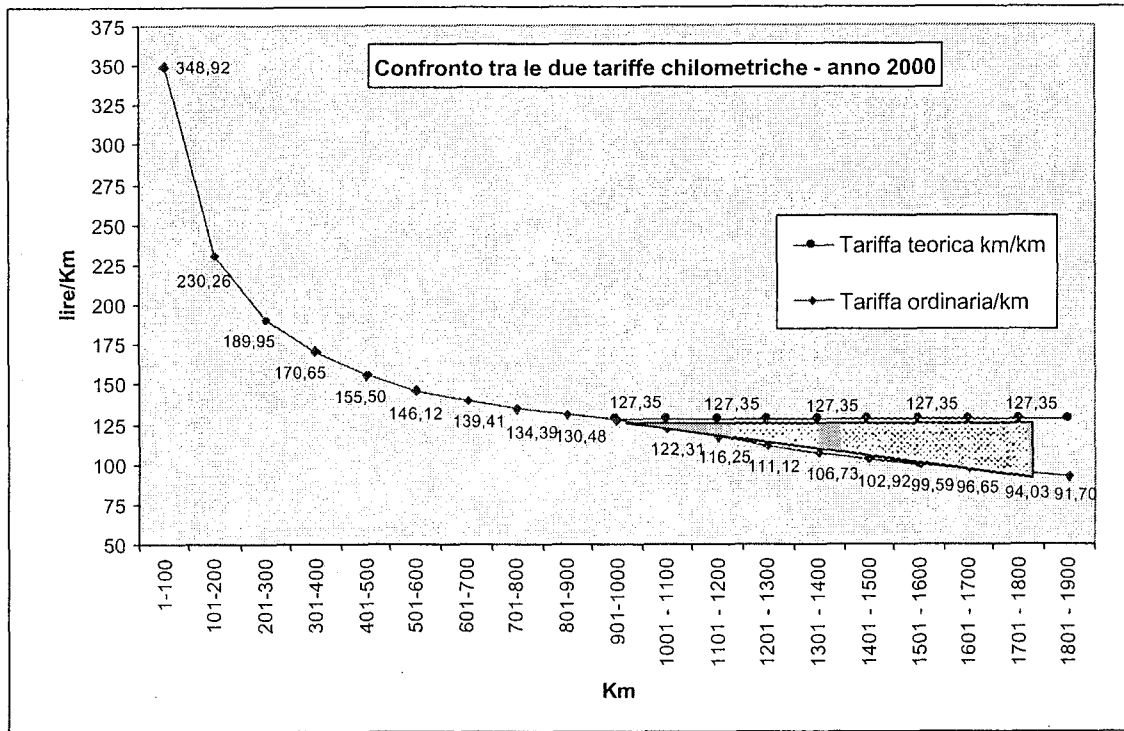
Questo contributo è stato introdotto dal contratto di servizio pubblico 1994-1996 (stipulato il 13-2-1996), ed è stato mantenuto nel contratto 1997-1999: Art. 7 - *per gli obblighi tariffari per il trasporto merci di cui all'art 2.2 sub e) e d) del D.M. 2 gennaio 1990 n. 1/T, nonché per compensazioni a fronte della "Innaturale degressività" della tariffa ordinaria n.2 sulle distanze superiori a 1000 km, la Società dichiara oneri pari a lire 117,2 miliardi per l'anno 1997 (.....) , nonché 119.3 miliardi per l'anno 1998 e lire 121.1 miliardi per l'intero anno 1999.*

Nelle tabelle allegate veniva computato soltanto l'onere complessivo senza specificare il grado di innaturale degressività e lasciato a FS la scelta delle dimensioni della forbice tra tariffa teorica e tariffa effettiva.

Nel presente contratto si è ritenuto - a posteriori e tenuto conto della clausola di continuità prevista nel CdS 1997-1999 - di dover mantenere inalterato l'obbligo tariffario in oggetto, in assenza di una valutazione dell'impatto che eserciterebbe una eliminazione di quest'ultimo sul trasporto per ferrovia (è stato stimato che, in condizioni normali, una variazione percentuale delle tariffe provoca una variazione di senso contrario sull'entità del traffico pari al doppio). Inoltre la prospettiva a breve termine di una revisione complessiva della contribuzione pubblica al trasporto ferroviario di merci porta a considerare intempestiva in questo settore una modifica di tale obbligo tariffario.

Quantificazione dell'onere

Trenitalia applica per il trasporto merci una tariffa (Tariffa Ordinaria n° 2, d'ora in avanti TO2) che cresce con il progredire dei chilometri ma in maniera meno che proporzionale, manifestando una degressività che è più accentuata nelle prime fasce chilometriche e via via si affievolisce fino ad assumere un andamento quasi asintotico. Tuttavia, a partire dal millesimo chilometro, l'andamento della tariffa presenta un'accentuazione della degressività, che costituisce l'elemento di agevolazione tariffaria introdotto dai precedenti contratti di servizio. Il grafico illustra, con riferimento a carro trasportato e in rapporto ai chilometri percorsi, l'andamento del prezzo teorico, che verrebbe applicato da Trenitalia in assenza di obblighi, e l'andamento del prezzo che include l'obbligo tariffario, vale a dire la TO2.



Si evidenzia l'aprirsi di una forbice tra i due prezzi a partire dal millesimo chilometro. L'area intermedia rappresenta il mancato introito che dovrebbe venire compensato.

Ai fini della quantificazione dell'onere:

- a) Sono stati determinati gli introiti complessivi a tariffa TO2 a tutti i trasporti che hanno avuto un percorso superiore ai 1000 chilometri, articolati per fasce chilometriche di 100 chilometri ciascuna;
- b) Sono stati determinati gli introiti teorici oltre i 1000 Km, per ciascuna fascia chilometrica di 100 Km;
- c) È stato determinato il mancato introito derivante dall'applicazione ai trasporti effettuati della tariffa TO2.

a) Identificazione degli introiti per fascia chilometrica realizzati secondo la tariffa TO2

Chilometri	Ricavi a Tariffa ordinaria (milioni di lire)
0-1000	
1001 - 1100	28.621
1101 - 1200	31.240
1201 - 1300	87.113
1301 - 1400	63.050
1401 - 1500	45.489
1501 - 1600	36.656
1601 - 1700	1.708
1701 - 1800	228
1801 - 1900	660
Totale	294.765

b) La determinazione degli introiti teorici necessita di un riferimento costituito dalla tariffa teorica che si sarebbe applicata in mancanza di obbligo tariffario.

La tariffa teorica è stata calcolata a partire dalla considerazione che il limite dei mille chilometri rappresenta il punto oltre il quale la tariffa non può più avere un andamento degressivo.

Per determinare la tariffa si deve considerare che ogni trasporto deve tenere conto di un costo fisso, indipendente dalla distanza percorsa, e di un costo variabile, che è invece legato al chilometraggio. Nei primi chilometri la parte di costo fisso attivato è preponderante, ma tale parte diminuisce all'aumentare della distanza, fino a giungere al punto in cui è il solo costo variabile a costituire il riferimento per la costruzione della tariffa. La tariffa chilometrica assumerà quindi un andamento decrescente fino al punto in cui i costi fissi vengono interamente recuperati, per poi assumere un andamento tale da recuperare i costi variabili del trasporto.

Ne consegue che il valore della tariffa teorica è tale da garantire il prezzo del trasporto al millesimo chilometro per tutte le distanze successive; ciò significa avere un prezzo chilometrico identico per ciascuna fascia oltre i mille chilometri, pari a lire 127,35. Tale valore va confrontato, per ogni fascia chilometrica con il corrispondente valore della TO2.

La differenza assoluta tra questi due valori, rapportata al valore della TO2, fornisce l'incremento percentuale da applicare agli introiti determinati al punto a) per ottenere gli introiti teorici per ciascuna fascia chilometrica. La tabella seguente illustra sinteticamente questo passaggio.

Determinazione degli introiti teorici sopra i 1000 Km							
	tariffa km TO2	tariffa Km teorica	differenza assoluta tariffa teorica - TO2	incremento percentuale (della differenza assoluta) rispetto alla TO2	introiti da TO2 (milioni di lire)	introiti teorici totali (milioni di lire)	Differenze degli introiti (milioni di lire)
1001 – 1100	122,31	127,35	5,04	4,12%	28621	29800	1179
1101 – 1200	116,25	127,35	11,10	9,55%	31240	34222	2982
1201 – 1300	111,12	127,35	16,23	14,60%	87113	99832	12719
1301 – 1400	106,73	127,35	20,62	19,32%	63050	75231	12181
1401 – 1500	102,92	127,35	24,43	23,74%	45489	56286	10797
1501 – 1600	99,59	127,35	27,76	27,88%	36656	46874	10218
1601 – 1700	96,65	127,35	30,70	31,77%	1708	2251	543
1701 – 1800	94,03	127,35	33,32	35,43%	228	309	81
1801 – 1900	91,70	127,35	35,65	38,88%	660	917	257
TOTALE					294.765	345.722	50.957

c) Il mancato introito corrisponde al totale dell'ultima colonna della tabella e rappresenta, in termini geometrici, l'area tra le due curve delle tariffe chilometriche riportate nel grafico precedente.

Un aspetto peculiare del metodo di calcolo utilizzato per questa tipologia di onere è che esso fa riferimento alla differenza non tra introiti teorici e introiti effettivi (come per la

maggior parte degli altri obblighi di servizio merci) ma tra due diversi introiti teorici: da un lato quelli del tutto ipotetico che risulterebbero dall'applicazione di una tariffa chilometrica piatta, e dall'altro quelli che derivano dall'applicazione della tariffa effettiva TO2 .

Confrontando il 2000 con il consuntivo 1997, come si desume dalla seguente tabella, si rileva una riduzione dell'onere del 3,6% a fronte di una riduzione dei carri trasportati del 37,6%. Ciò implica un incremento dell'onere a carro trasportato del 54,5%.

	1997 (*)	2000
N. carri	150.698	94.026
Ammontare onere (milioni di lire)	52.851	50.957

(*) dati tratti dal CdS 1997-1999.

Non sono disponibili dati riferiti al 1998-1999

Dalla documentazione fornita da Trenitalia non è stato possibile evidenziare le motivazioni di valori così elevati dell'incremento dell'onere a carro trasportato. A tale contestazione Trenitalia ha risposto adducendo le spiegazioni di seguito riportate:

"In base ai Contratti di servizio precedenti l'obbligo tariffario riferito all'innaturale degressività veniva stimato considerando un insieme di trasporti con percorrenza superiore ai 1000 km, ottenuto selezionando tutti i trasporti con percorrenze superiori al limite indicato a cui si sarebbe potuta applicare una tariffa ordinaria per il territorio nazionale.

Come già accennato, l'adeguamento dei sistemi informativi ha permesso una rappresentazione più accurata del fenomeno. In particolare, rispetto alla metodologia di stima utilizzata nei precedenti contratti di servizio, l'attuale procedura è in grado di "tassare" ciascun trasporto a cui è applicabile la tariffa ordinaria (TO2) posta a fondamento dell'obbligo tariffario.

Come conseguenza le quantità trasportate indicate nei precedenti contratti di servizio non sono comparabili con quelle risultanti dalla nuova procedura, né, d'altra parte è attualmente possibile ricostruire con analoga precisione quale sarebbe stata la rappresentazione del fenomeno sulla base della procedura stessa.

Un confronto dell'onere 'a carro' non è pertanto rappresentativo di una maggiore (o minore) incidenza relativa della compensazione sui trasporti maggiori di 1000 km"

Ritenendo la stima attuale attendibile, e non efficace ai fini trasportistici (come già evidenziato) una riduzione delle compensazioni (con possibile aumento delle tariffe o riduzioni del servizio) si è ritenuto di non effettuare decurtazioni se non quelle evidentemente necessarie causate dalle disponibilità dei fondi.

Da ultimo è importante rimarcare che l'insistenza di flussi di traffico combinato terrestre su percorrenze molto lunghe comporta il fatto che, per quei trasporti superiori a 1000 Km che

siano anche trasporti combinati, si verifica una possibile cumulazione delle due agevolazioni.

5.3.5. - Traghettamento di convogli tra continente e Sicilia

Analogamente a quanto riferito per la Sardegna, Trenitalia ha fatto rilevare che l'obbligo tariffario sui trasporti per distanze superiori ai 1000 km (cfr. paragrafo precedente) implica, nel caso in cui tali trasporti siano da o verso la Sicilia, degli oneri di traghettamento e manovra che sono diretta conseguenza dell'obbligo stesso. Infatti, sebbene la tariffa applicata sia la stessa per i percorsi che si svolgono interamente sul continente e per quelli che comprendono il passaggio dello Stretto di Messina, questi ultimi comportano per l'impresa dei costi aggiuntivi che, sin dalla separazione contabile tra attività di trasporto e gestione dell'infrastruttura, trovano evidenza nel prezzo per l'acquisto dei servizi di traghettamento e manovra⁸.

Si è pertanto prevista, nel presente contratto, una compensazione per i costi di traghettamento e manovra dei convogli sullo Stretto di Messina. Dato che la compensazione di tali oneri relativamente alle sole distanze superiori ai 1000 km avrebbe avuto evidenti effetti distorsivi, in quanto implicherebbe un gradino verso il basso nella curva dei costi (al netto delle compensazioni dello Stato) per i trasporti tra continente e Sicilia in corrispondenza del 1000° chilometro di percorrenza, si è previsto di estendere la compensazione dei costi di traghettamento e manovra anche ai trasporti su percorrenze inferiori ai 1000 km, tanto più che tale estensione è funzionale al principio della continuità territoriale, poiché consente di non ribaltare sulle tariffe l'onere di traghettamento e manovra, qualsiasi sia la percorrenza del viaggio.

Quantificazione dell'onere

Le prestazioni di traghettamento e manovra fornite da RFI sullo Stretto di Messina sono disciplinate dal Prospetto Informativo della Rete⁹, Parte Quarta, alla voce "Prestazioni obbligatorie non comprese nel canone di utilizzo - Ulteriori prestazioni (non obbligatorie)". Il corrispettivo delle prestazioni è calcolato sulla base di un prezzo delle manovre di imbarco e sbarco (Pm) e di un prezzo unitario per il traghettamento (Pt), valorizzati per il numero delle corse effettuate:

$$C = (Pt + Pm) * N$$

La tabella seguente riporta le spese di traghettamento e manovra, disaggregate per fasce chilometriche.

⁸ Prima della separazione societaria, si trattava di un prezzo figurativo interdivisionale.

⁹ Il Prospetto Informativo della Rete è il documento con cui RFI rende pubblici i criteri e le procedure per l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura e per il calcolo del canone sull'utilizzo dell'infrastruttura, ai sensi del DPR 8 luglio 1998, n. 277 e del DPR 16 marzo 1999, n. 146.

ANNO 2000	TRASPORTI DA E PER LA SICILIA			
FASCE	MODULI	Spese per	Spese per	Onere in lire
KM.	MOVIMENTATI	manovra	traghetamento	
		a	b	a+b
da 1001 a 1300	33.640	1.157.822.000	7.625.347.000	8.783.169.000
oltre i 1300 km	81.560	2.807.132.000	18.487.613.000	21.294.745.000
	115.200	3.964.954.000	26.112.960.000	30.077.914.000
<i>da 0 a 1000 Km</i>	<i>30.841</i>	<i>1.061.546.000</i>	<i>6.990.840.000</i>	<i>8.052.386.000</i>
<i>Correzione a consuntivo</i>			<i>-225.000.000</i>	<i>-225.000.000</i>
TOTALE	146.041	5.026.500.000	32.878.800.000	37.905.300.000
		TOTALE GENERALE ONERE L.		37.905.300.000

5.3.6. - Applicazione della tariffa CECA ai trasporti ferroviari di merci

All'origine dell'applicazione della tariffa CECA c'è l'Accordo tra i Rappresentanti dei Governi degli Stati membri della Comunità Europea, firmato il 23 marzo 1955, che prevede l'applicazione di "tariffe dirette internazionali" (determinate secondo criteri specificati nell'Accordo stesso) a tutte le relazioni di traffico di carbone e di acciaio nell'interno della Comunità. L'applicazione dell'Accordo ai trasporti internazionali ha dato luogo ad un'agevolazione tariffaria, il cui scopo è stato quello di promuovere la costruzione di un mercato interno per determinati prodotti tra i Paesi aderenti alla CECA (successivamente alla Comunità Europea). Per le FS l'applicazione dell'Accordo ha fatto sorgere un obbligo tariffario comportante una riduzione sul prezzo del trasporto e una conseguente compensazione da parte dello Stato ai sensi dei regolamenti comunitari e a quanto previsto da ultimo dall'articolo 2.2 lettera d) del DM n.1/T del 2.1.1990.

Nel dicembre 1998, la Commissione europea ha sollecitato l'estinzione dell'Accordo CECA del 1955. La proposta di estinzione nasce in forza dei principi contenuti nelle Direttive comunitarie relative al risanamento delle ferrovie europee, in particolare richiamandosi all'articolo 5 della Direttiva 440/91 che (al pari delle Direttive 18/95 e 19/95) "mira ad accrescere l'efficacia e la competitività dei trasporti ferroviari rispetto agli altri modi di trasporto garantendo alle imprese ferroviarie un'autonomia di gestione, che consente loro di adottare comportamenti conformi a criteri commerciali e di adattarsi alle esigenze di mercato".

Con la Decisione dei Rappresentanti dei Governi degli Stati Membri del Consiglio europeo, del 23 ottobre 2001, si è giunti alla determinazione dell'estinzione dell'Accordo tra i Rappresentanti dei Governi degli Stati membri della Comunità Europea, del 21 marzo 1955, relativo all'istituzione di tariffe ferroviarie dirette internazionali per i trasporti di carbone e di acciaio, emanato sulla base del Trattato CECA. Tale estinzione è attiva sei mesi dopo la pubblicazione della suddetta Decisione sulla GUCE, avvenuta il 1 novembre 2001, che ne determina l'entrata in vigore. Ne consegue che l'estinzione sarà operativa dal 1 maggio 2002 e che l'applicazione della tariffa agevolata non potrà essere più invocata dai clienti del trasporto ferroviario.

Quantificazione dell'onere

Nel 2000 e 2001 Trenitalia ha applicato sui trasporti (in importazione ed esportazione) di prodotti siderurgici, combustibili, minerali di ferro e rottame, le tariffe CECA 9001 e assimilate (ovvero le tariffe derivate dalla 9001 e costituite sulla medesima base), che recepiscono i criteri di determinazione specificati nell'Accordo CECA.

Per la determinazione della compensazione massima si deve evidenziare che il prezzo di un trasporto in base alla tariffa CECA, è determinato dalla somma di una tassa terminale (prodotta dalla somma della semitassa terminale della tariffa interna del Paese speditore, più la somma della semitassa terminale del Paese destinatario) e di una tassa di percorso (composta dalla somma delle tasse parziali di percorso delle ferrovie partecipanti).

Il prezzo relativo al percorso nazionale riportato nella tariffa CECA 9001 è determinato quindi dalla somma di una parte fissa (la metà della tassa terminale) e di una parte variabile in ragione dei chilometri percorsi. Quest'ultima parte è calcolata come il prodotto del prezzo base a tonnellata (per ogni fascia chilometrica) per i chilometri percorsi sul tratto nazionale (dal confine alla destinazione o dall'origine al confine) e per un coefficiente di degressività relativo alla distanza totale del trasporto (da origine a destinazione).

L'applicazione di questa tariffa determina una differenza rispetto all'applicazione della tariffa nazionale specifica, che comprende invece l'intera tassa terminale e la parte chilometrica calcolata come il prodotto dello stesso prezzo base moltiplicato per il coefficiente di degressività relativo al solo percorso nazionale.

L'ammontare della compensazione è stato determinato sulla base delle quantità trasportate e vendute, confrontando l'effettivo introito ricavato dall'applicazione della tariffa agevolata 9001 con l'ipotetico introito ricavato dall'applicazione a ciascun trasporto della tariffa ordinaria. Da tale confronto è stata calcolata la differenza in compensazione che risulta pari a lire 50.600.000.000.

	Peso (Tonn)	Carri	Moduli	Tariffa 9001, associate e AP	TO2 Classe 754	Differenza
						<i>Lire</i>
Export	968.140,6	25.486	25.580	14.911.367,93	18.737.771,11	7.408.949.690
Import	6.128.790,3	123.241	123.706	72.291.586,79	94.597.902,70	43.191.050.310
TOTALE	7.096.930,9	148.727	149.286	87.202.954,72	113.335.673,81	50.600.000.000

Rispetto al consuntivo relativo al 1997 (riportato nel precedente contratto di servizio) si assiste ad un incremento dell'onere del 23%, dovuto in parte all'aumento dei carri trasportati (del 15%) e in parte all'aumento del differenziale tariffario.

5.3.7. - Trasporti dal porto di Trieste all'Ungheria e viceversa

All'origine delle agevolazione tariffarie dei trasporti internazionali di merci per ferrovia dal porto di Trieste all'Ungheria c'è l'accordo bilaterale tra Italia e Ungheria firmato il 19 aprile 1988, e ratificato con la Legge 440 del 30 dicembre 1989. Riguardo ai servizi ferroviari il protocollo del 1988, prevede, all'articolo 5 che "per il trasporto delle merci da e per l'Ungheria in importazione ed esportazione attraverso il Porto franco di Trieste le tariffe ferroviarie dalle stazioni dei confini di Stato a quelle del Porto franco di Trieste vengono stabilite applicando un trattamento più favorevole rispetto a quello previsto delle vigenti Condizioni e Tariffe dell'Ente Ferrovie dello Stato".

A questo fine una separata convenzione tra le ferrovie italiane e le ferrovie ungheresi, previa concertazione con le altre Amministrazioni ferroviarie degli Stati di transito, ha previsto la creazione di una tariffa diretta con prezzi ridotti sulle reti dei due Paesi. In particolare per le FS (ora per Trenitalia), ai sensi del regolamento 91/1893/CEE tale agevolazione e la relativa compensazione devono essere regolate con contratto di servizio pubblico, trattandosi di un'agevolazione originata da un interesse pubblico e comportante un onere per l'impresa ferroviaria.

Quantificazione dell'onere

La tariffa agevolata è applicata sia ai transiti attraverso l'Austria sia a quelli attraverso la ex-Jugoslavia (Slovenia - Croazia) e comporta un abbattimento pari, rispettivamente, al 15% e al 50%, rispetto al prezzo - base.

Ai fini della determinazione del contributo per l'anno 2000, l'effettivo introito derivante dalla applicazione della tariffa agevolata è stato confrontato con l'ipotetico introito ricavato dall'applicazione della tariffa ordinaria e, da tale confronto, è stata calcolata la differenza che, in quanto oggetto di compensazione, rappresenta la richiesta contributiva da parte della Società Trenitalia.

Per quel che riguarda i trasporti in parola, la Società ha provveduto al calcolo sia per i trasporti che transitano via Austria, che subiscono un abbattimento del prezzo base del 15%, sia per i trasporti che transitano via Jugoslavia, che a loro volta subiscono un abbattimento del prezzo base del 50%.

L'ammontare totale della compensazione richiesta, diversificato per i due transiti interessati (via Austria lire 160.256.000, via Jugoslavia lire 822.460.065) è esposto nella tabella che segue ed è pari a lire 982.706.065.

VIA AUSTRIA			
MODULI N.	TASSE RISCOSE	TASSE TARIFFA ORDINARIA	DIFFERENZA 15%
644	L. 908.061.000	L. 1.068.307.000	L. 160.246.000

VIA JUGOSLAVIA			
MODULI N.	TASSE RISCOSE	TASSE TARIFFA ORDINARIA	DIFFERENZA 50%
1244	L. 822.460.065	L. 1.644.920.130	L. 822.460.065

TOTALE GENERALE ONERE L.	982.706.065
-------------------------------------	--------------------

L'onere tariffario, derivante dall'applicazione dell'accordo bilaterale e della relativa Legge che lo ratifica, è oggetto di uno specifico stanziamento in un capitolo di bilancio del Ministero dell'economia e delle finanze.

5.3.8. - Altri trasporti internazionali effettuati attraverso il porto di Trieste Marittima

Si tratta di agevolazioni praticate da FS sulla base di una disposizione del decreto ministeriale del 2 gennaio 1990 n. 1/T che prevede, all'art. 2 punto d), il mantenimento a carico dello stato degli obblighi tariffari derivanti da tariffe agevolate per trasporti internazionali attraverso il porto di Trieste. Il decreto ministeriale 13 aprile 1992 n. 239/T ha poi specificato che tali agevolazioni non si cumulano con quelle previste ai sensi della legge n. 440/89 (vedi il paragrafo precedente). Dal 1992 in poi, l'onere derivante da tali agevolazioni è regolato con contratto di servizio pubblico.

Quantificazione dell'onere

L'agevolazione prevede una riduzione della parte fissa della componente tariffaria rispetto a quella utilizzata per la fissazione del prezzo-base. Per la determinazione del contributo dovuto, sulla base dei carri movimentati, si sono confrontati i valori della tassazione attraverso la tariffa suddetta, caratterizzata dalla seguente formula, che determina un prezzo a carro:

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

La tariffa prevede un valore della parte fissa (P) inferiore all'ipotetica applicazione della tariffa ordinaria. La relativa differenza, tra quanto effettivamente introitato e quanto ipoteticamente dedotto, moltiplicata al totale dei carri movimentati nel Porto di Trieste Marittima, determina l'ammontare della richiesta contributiva. Considerando che la differenza tra parte fissa al prezzo generale e parte fissa al prezzo ridotto è stata quantificata a lire 90.230 a carro movimentato e che il totale dei carri movimentati nel Porto è di 6.427, la compensazione richiesta equivale a lire 579.908.210, come da tabella esposta di seguito.

DETERMINAZIONE ONERE					
Numero Trasporti (carri)	Km	tonnellate	tonn*km	Differenza a carro tra P generale e P ridotto	ONERE EXTRA/AZIENDALE
6.427	1.118.298	254.662	44.381.296	90.230	579.908.210
TOTALE GENERALE ONERE LIRE					579.908.210

Si evidenzia che per entrambe le agevolazioni relative ai trasporti in transito per il porto di Trieste, l'ammontare delle compensazioni è molto diminuito rispetto a quanto previsto, sulla base dei dati di consuntivo 1997, a causa di una notevole contrazione del traffico

6. - Descrizione dell'articolato

L'articolo 1 definisce l'oggetto e il periodo di riferimento del contratto, consistenti nei servizi resi da Trenitalia S.p.A. dal 1° gennaio 2000 al 31 dicembre 2001 e qualificati dal Ministero come rispondenti a servizio pubblico ai sensi di quanto disposto dal Regolamento CEE 69/1191, come modificato dal Regolamento CEE 91/1893. L'articolo richiama, tra i presupposti legittimanti gli obblighi di servizio definiti dal contratto di servizio 2000-2001, la clausola di continuità prevista nel contratto di servizio 1997-1999.

Gli articoli da 2 a 5 individuano le tipologie di servizi incluse nel contratto 2000-2001. Ciascuno di essi rinvia al rispettivo allegato nel quale sono riportate le quantità di servizi erogati e le correlate quantificazioni economiche.

L'articolo 2 fa riferimento ai servizi di ambito regionale e locale, distinguendo (comma 1) la produzione erogata nel 2000, che si riferisce alle regioni a statuto ordinario e a statuto di specie nonché alle province autonome, dalla produzione erogata nel 2001 (comma 2) relativa, stante l'emanazione del D.P.C.M. 16 novembre 2000 alle sole regioni a statuto speciale e alle province autonome.

L'articolo 3 si riferisce al servizio viaggiatori notturno per ferrovia, cui il Ministero riconosce il carattere di servizio pubblico (nell'accezione di cui al Regolamento 69/1191) poiché risponde all'interesse collettivo consistente nel favorire la mobilità di lunga percorrenza, segnatamente tra il Nord e il Sud del territorio nazionale. Sono altresì specificati i criteri di determinazione della compensazione spettante, commisurata alla perdita a margine operativo netto.

L'articolo 4 contempla, quale obbligo di servizio incluso nel presente contratto, le agevolazioni e gratuità tariffarie (elencate nell'allegato al medesimo articolo) di cui all'articolo 2 del D.M. 2.1.1990 n. 1-T. Gli obblighi di servizio di cui all'art. 1 del medesimo D.M. non sono contrattualizzati, stante il recente D.I. 118/T-2001 (attualmente all'esame della Corte dei Conti) che ne sancisce l'abrogazione. L'art. 2 del D.M. 1/T-1990 richiama una molteplicità di norme preesistenti, piuttosto eterogenee dal punto di vista dell'ambito di applicazione e, di conseguenza, della *ratio* sottesa alle diverse tipologie di agevolazioni. Esso si riferisce, peraltro, anche alcune riduzioni tariffarie da applicare al trasporto ferroviario di merci (ad esempio, per la Sardegna o per i trasporti internazionali CECA) ma, ai fini del presente contratto, esse sono incluse tra gli obblighi di servizio merci enucleati nell'art. 5. In merito alle agevolazioni tariffarie applicate ad alcune tipologie di viaggiatori o di viaggi di cui all'art. 2, sono regolate dal contratto di servizio (stante l'ampio processo *in fieri* di revisione delle agevolazioni tariffarie) le agevolazioni previste dal D.I. n. 5795 /1959 (viaggi in licenza e per servizio degli appartenenti alle Forze Armate), nonché le agevolazioni ex D.I. 4516/1962, a loro volta riferite ai trasporti per conto dello Stato, trasporti per conto della F.A.O., ciechi, indigenti inviati in luoghi di cura ecc.. Sono infine disciplinate e incluse nel contratto le compensazioni relative al rilascio di carte di libera circolazione a ex dipendenti FS passati ad amministrazioni statali, ai sensi dell'art. 2 comma 4 del D.M. 1/T-1990.

L'articolo 5 include gli obblighi di servizio relativi al trasporto merci su ferro. In particolare, l'art. 5 contiene (comma 2) una ricognizione degli obblighi di servizio contemplati in atti normativi previgenti, dai contratti di servizio precedenti (innaturale degressività), al D.M. 1-T/1990 (trasporto merci dal continente alla Sardegna, trasporti internazionali CECA, trasporti internazionali effettuati attraverso il porto di Trieste Marittima), alla legge 440/1989 sui trasporti da e per l'Ungheria effettuati attraverso il porto

di Trieste, agli obblighi internazionali dello Stato (trasporto da e per la Francia in transito attraverso il Monte Bianco). Il comma 3 dello stesso articolo introduce un ulteriore obbligo di servizio, ovvero il trasporto di merci da e per la Sicilia, al quale sono state applicate tariffe non inclusive dei costi di traghettamento e manovra secondo una *ratio* riconducibile al principio della continuità territoriale. Il comma 4 riconosce quale obbligo di servizio il trasporto combinato di merci poiché quest'ultimo, erogato da Trenitalia a condizioni non in linea con il proprio interesse commerciale, è funzionale al riequilibrio modale.

L'articolo 6 ricapitola il complesso delle compensazioni assegnate a Trenitalia S.p.a. in ragione degli obblighi di servizio disciplinati nel presente schema di contratto: tali fondi corrispondono per il 2000, in via definitiva, a L. 3.123,575 miliardi, come desumibile dall'art. 12 del D. Lgs. 299/2001; per il 2001, l'ammontare spettante è provvisoriamente determinato in L. 1.021,075 miliardi, che corrispondono alla somma degli importi stanziati sui pertinenti capitoli del bilancio dello Stato per il 2001 (1951, 1952, 1954, 1955, 4545) a fronte di quantità di servizi resi e onere netto corrispondente che, per il medesimo anno, sono stimati in via provvisoria in base alle risultanze per il 2000.

L'art. 7 contiene talune disposizioni in materia di qualità dei servizi in regime di servizio pubblico. In merito è stato introdotto l'obbligo a carico di Trenitalia di produrre una relazione con l'indicazione di impegni futuri della Società sulla qualità dei servizi disciplinati nello stesso contratto (trasporto passeggeri regionale, notturno e trasporto merci).

L'articolo 8 fa obbligo a Trenitalia di trasmettere una certificazione, elaborata da una Società di revisione, che per il 2001 attesti l'entità di ricavi, costi e oneri tariffari inerenti agli obblighi di servizio inclusi nel contratto. Il termine previsto per la trasmissione della certificazione in parola è fissato al 30 settembre 2002, e le risultanze porteranno all'accertamento in via definitiva delle risorse finanziarie da attribuire a Trenitalia: ove tale accertamento evidenzia un'eccedenza della compensazione erogata per il 2001 a fronte dei servizi resi, l'importo corrispondente sarà detratto dal corrispettivo dovuto per gli obblighi di servizio prodotti nel 2002; eventuali conguagli a credito per la Società non daranno, invece, luogo a ulteriori trasferimenti da parte dello Stato.

L'articolo 9 contiene previsioni di carattere fiscale e sancisce che il contratto regola il trasferimento di disponibilità finanziarie dallo Stato con vincolo di destinazione, e fa riferimento all'esenzione dall'IVA delle prestazioni ivi disciplinate, conformemente a quanto disposto dall'art. 2, comma 3 lettera a) del D.P.R. 633/1972.

L'articolo 10 disciplina la clausola di continuità, individuando al comma 2 le prestazioni a carico di Trenitalia fino alla stipulazione del prossimo contratto di servizio e salva comunicazione, da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di cessazione delle dette prestazioni; tale disposizione autorizza la Società a proseguire nell'erogazione dei servizi inclusi nel presente contratto, in attesa che il Ministero provveda alla rideterminazione degli obblighi di servizio (in particolare secondo le disposizioni contenute nel d.d.l. A.C. 2032). Qualora tale rideterminazione sia in contrasto con quanto previsto nel comma 2 la Società ha facoltà di sospendere le prestazioni, nel rispetto delle modalità previste dall'art. 14 del Regolamento CEE 1191/69. A fronte di ciascun servizio prestato in attuazione del comma 2, l'ammontare delle compensazioni da erogare a Trenitalia non potrà essere superiore, ai sensi del comma 3, a 1/12 di quanto corrisposto nel 2001 per lo stesso servizio. Infine, l'articolo contiene l'obbligo, a carico di Trenitalia, di comunicare

preventivamente al Ministero ogni eventuale variazione dell'offerta, e di relazionare con cadenza bimestrale sulle caratteristiche qualitative e quantitative dei servizi erogati.

L'articolo 11 disciplina contenuti e sanzioni in cui si estrinseca la vigilanza che il Ministero esercita sull'attuazione di quanto contenuto nel presente contratto. In particolare, la Società è tenuta a conformarsi alle prescrizioni formulate dal CIPE aventi rilievo ai fini di quanto disciplinato nel contratto stesso, nonché a consentire ed agevolare il concreto espletamento delle verifiche disposte dal Ministero, conformandosi alle prescrizioni all'uopo fissate e fornendo la collaborazione e la documentazione necessarie. Il comma 3 prevede la possibilità di applicare una sanzione a titolo di penale, in misura massima di 250.000 euro per ciascuna delle inadempienze commesse dalla Società in relazione agli obblighi indicati nel contratto. Il comma 4 sancisce che, per consentire l'espletamento delle funzioni di vigilanza (con particolare riferimento alle disposizioni in tema di sicurezza, standard di qualità e agli obblighi previsti dal contratto), la Società rilascerà a proprio carico titoli di viaggio nominativi ai dirigenti e funzionari in servizio presso la struttura ministeriale addetta alla vigilanza in parola.

7. - Osservazioni conclusive

Nelle pagine precedenti è stata descritta la proposta di Contratto di servizio 2000-2001, allegata alla presente relazione, nonché lo scenario al cui interno tale proposta si colloca, nei suoi aspetti trasportistici, giuridici ed economici.

Aspetti Trasportistici

Il sistema dei trasporti ferroviari sta vivendo anni di complessa e delicata transizione da un assetto rigidamente monopolistico ed autoreferenziale ad uno liberalizzato, soggetto a regolazione sia nazionale, che - entro precisi margini di sussidiarietà - comunitaria.

Come ogni importante trasformazione strutturale dei sistemi di produzione di servizi di preminente interesse pubblico, tale transizione richiede un attento processo di gestione e regolazione da parte degli organi decisionali pubblici. Tale processo di gestione è peraltro reso ancor più complesso dalle parallele, ed altrettanto profonde, trasformazioni strutturali in seno agli organi di governo centrali e dal recente trasferimento alle regioni di importanti funzioni di amministrazione, programmazione e controllo dei servizi pubblici.

L'articolazione del processo di transizione prevede complesse e molteplici linee d'azione e deve tener conto di importanti condizioni al contorno, come appresso evidenziato.

- ?? si decidono in questa fase di trasformazione, sia a livello comunitario che a quello nazionale, le linee e gli assetti di sviluppo strategico del sistema ferroviario, finalizzati al perseguimento di livelli di efficienza ed efficacia ottimali dell'intero sistema dei trasporti;
- ?? vanno definite, entro il 15 marzo 2003, le modalità di recepimento nell'ordinamento legislativo nazionale delle direttive europee n.12, 13 e 14 del 2001;
- ?? sono in corso di conciliazione, al Parlamento ed al Consiglio Europei, le proposte di direttive presentate il 23 gennaio 2002 dalla Commissione Europea per un ulteriore sviluppo del processo di liberalizzazione del sistema;
- ?? sono in corso di conciliazione, al Parlamento ed al Consiglio Europei, proposte di regolamenti comunitari per le necessarie evoluzioni dei processi di regolazione dei servizi di trasporto, con particolare riferimento agli obblighi di servizio, alle agevolazioni tariffarie, ed all'incentivazione del trasporto combinato;
- ?? è in corso la prima fase attuativa dei Decreti Legislativi sulla regionalizzazione (D.Lgs. n.422/1997 e n.400/1999);
- ?? è entrata in vigore la nuova struttura dell'art.117 della Costituzione.

I livelli di impatto sociale ed economico dei servizi di trasporto ferroviario impongono che, nella transizione dai vecchi ai nuovi assetti di sistema, sia riservato massimo riguardo al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- ✍ mantenimento di adeguati livelli di offerta dei servizi, che per qualità e quantità non devono risultare inferiori a quelli prodotti nel preesistente regime di monopolio esercito in concessione;
- ✍ instaurazione, monitoraggio ed aggiornamento costante di un sistema di garanzie per il corretto svolgersi dei meccanismi concorrenziali, per massimizzare la contestabilità del mercato liberalizzato e per trarne benefici ottimali per l'intero "sistema paese".

In questo contesto si inserisce il Contratto di Servizio 2000-2001 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia S.p.A. che, seppur riferito a periodi di esercizio già trascorsi, costituisce comunque una scelta di indirizzi ed un utile strumento di conferma della bontà di alcune scelte strategiche già operate.

In particolare il Contratto in esame:

- ?? riconferma l'importanza delle conseguenze relative alla separazione societaria di F.S. S.p.A., ed in particolare del ruolo, delle competenze e degli obblighi di Trenitalia S.p.A. (in quanto impresa ferroviaria titolare di licenza comunitaria e non più concessionario esclusivo);
- ?? conferma le decise politiche di intervento dello Stato, finalizzate a favorire tutto il complesso di attività rientranti nelle strategie di riequilibrio modale;
- ?? pone punti fermi di principio in relazione alla scelta degli ambiti in cui lo Stato intende intervenire (obblighi di servizio), in un'ottica di perseguimento del quadro trasportistico d'insieme, definito in prospettiva dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e dalle recenti iniziative legislative (d.d.l. AC2032);
- ?? fissa comunque dei metodi di individuazione di standard di qualità dei servizi;
- ?? riconosce la correttezza delle linee generali di programmazione imprenditoriale di F.S. S.p.A. (Piano d'Impresa) e soprattutto degli impegni assunti dal Governo ad essa correlati (leggi finanziarie 2001, 2002 e leggi di bilancio 2001 e 2002);
- ?? conferma gli impegni internazionali (tra Italia e Francia) per le note problematiche trasportistiche legate alla inagibilità del tunnel del Monte Bianco ed al contestuale congestionamento dei traffici di valico;
- ?? consente di non mettere in condizione Trenitalia S.p.A. (impresa ferroviaria in regime di concorrenza e non più concessionario esclusivo) di dover procedere ad interruzioni o drastiche diminuzioni dei livelli di offerta di tutti quei servizi di trasporto ferroviario caratterizzati da insostenibili rapporti tra costi e ricavi; la vigenza degli obblighi di servizio imposti riguarda infatti anche il periodo di esercizio compreso tra l'1.1.2002 ed il momento in cui nuovi contratti di servizio o nuovi strumenti di regolazione del Governo (es. Regolamento ex d.d.l. AC2032) non tratteranno un nuovo quadro generale di riferimento e nuove procedure di compensazione e/o incentivazione dei servizi di trasporto ferroviario.

Aspetti giuridici

Parte degli obblighi di servizio inclusi ha un riferimento diretto in una serie di disposizioni normative, a favore di particolari categorie di passeggeri o di determinate tipologie o direttrici del trasporto merci.

Altra parte ha un fondamento nel precedente Contratto di servizio 1997-1999, stipulato il 13 luglio 2000, dal quale deriva un obbligo a carico dello Stato di compensare Trenitalia per gli obblighi di servizio assolti nel periodo successivo a quello di validità del Contratto stesso.

Per le compensazioni che non rientrano in disposizioni normative né sono dovute in base alla clausola di continuità, valgono due ordini di considerazioni, già espresse nel corso della relazione:

1) E' opportuno evitare che le riforme del settore ferroviario -in particolare l'assunzione da parte dell'impresa di proprietà pubblica di una logica pienamente aziendale di massimizzazione degli utili e l'abbandono dell'ottica pubblicistica che in passato era connaturata nella qualità di concessionario- si traducano in un deterioramento dei livelli quantitativi e qualitativi dell'offerta. Ciò vale sia per il trasporto merci, in relazione agli obiettivi di riequilibrio modale espressi a più riprese nei principali atti di indirizzo della politica trasportistica nazionale e comunitaria, sia per il trasporto passeggeri (segnatamente, il notte) ove è necessario tenere conto delle aspettative, da parte di ampie fasce di utenza, di continuità con il passato in termini di modalità di erogazione e di diffusione dei servizi.

Questa necessità di garanzia della continuità (in relazione alle apposite clausole di continuità) riguarda non solo i servizi che erano previsti nel precedente Contratto, ma anche gli ulteriori servizi contemplati nella presente proposta, in particolare il servizio passeggeri notturno, il trasporto combinato di merci e il traghettamento per la Sicilia e per la Sardegna. Per le prime due voci (notte e combinato) Trenitalia ha dichiarato e documentato già in sede di Piano d'impresa, e poi in relazione alla presente proposta, che in assenza delle compensazioni richieste non sarebbe stato conveniente offrire i servizi alle stesse condizioni cui sono stati effettivamente erogati, e che riflettono sostanzialmente i livelli di servizio erogati in passato. Per quanto riguarda il traghettamento, Trenitalia ha dichiarato e documentato che la separazione societaria ha portato all'imputazione a proprio carico di costi che in passato erano attribuiti alla Divisione Infrastruttura.

Nei contratti di servizio precedenti non si rinvengono questi obblighi di servizio sia perché in passato le perdite oggi evidenziate da Trenitalia erano meno rilevanti (il deficit del servizio passeggeri notturno si è ampliato negli ultimi anni), sia perché era molto più debole l'univocità del legame tra costi e ricavi.

Oggi l'esercizio delle attività di trasporto è soggetto in modo cogente alle norme comunitarie sugli aiuti di stato, e il contratto di servizio - funzionale non a coadiuvare l'impresa ma a garantire determinate condizioni e modalità di trasporto alla collettività -, costituisce l'unico rapporto economico con le imprese di trasporto ferroviario.

Inoltre, nella propria relazione inerente al contratto di servizio 2000-2001, Trenitalia ha evidenziato che, se non avesse avuto la certezza che il contratto di servizio avrebbe compensato gli oneri in questione, avrebbe ridotto i livelli di servizio in queste aree di *business* deficitarie, e per il trasporto merci avrebbe dovuto aumentare drasticamente le tariffe (il che avrebbe evidentemente comportato una drastica riduzione del traffico).

Il taglio dei servizi in aree strutturalmente in perdita, o l'adeguamento delle tariffe ai costi non è di per sé motivo di preoccupazione. Ciò che preme, almeno in ottica di breve

periodo, è che questi mutamenti avvengano in modo graduale. D'altra parte il decisore pubblico è istituzionalmente chiamato a interpretare e perseguire gli interessi della collettività e, nel valutare gli effetti legati alle scelte alternative, tiene conto dei costi e dei benefici sociali derivanti dalle possibili decisioni. Pertanto si ritiene che questi servizi, benché poco remunerativi secondo una logica aziendalistica, adducano benefici sociali tali da giustificare il loro costo per l'erario.

2) Il risanamento finanziario dell'azienda di proprietà pubblica e l'adozione dei moduli gestionali tipici di una società per azioni richiedono la possibilità di programmare la propria attività e le proprie decisioni di investimento sulla base di previsioni ragionevoli delle principali variabili, che incidono sul risultato economico.

Questa esigenza di prevedibilità dei flussi compensativi nel caso specifico viene in conflitto con le incertezze e le complessità generate dalle riforme del settore ferroviario che hanno reso difficile negli ultimi anni definire in anticipo le scelte pubbliche di contribuzione.

Il risanamento dell'azienda pubblica e l'adozione dei principi gestionali delle società commerciali (art. 5 direttiva 91/440/CEE) costituiscono il nucleo di partenza e il prerequisito di tutti i successivi interventi di riforma comunitari del settore ferroviario degli anni '90. Anche il percorso seguito dall'Italia ne evidenzia la priorità e imprescindibilità, che si riflette nella sequenza cronologica che ha visto dapprima la trasformazione di FS in SpA, il risanamento e l'adeguamento ai principi organizzativi e gestionali delle società commerciali, e solo successivamente le ulteriori riforme del settore.

Queste motivazioni hanno indotto a considerare determinanti le previsioni contenute nel Piano d'impresa, accreditandole come uno degli elementi dirimenti. L'istruttoria condotta ha del resto portato a ritenere tali previsioni, in gran parte, ragionevoli e giustificate anche nell'ottica del regolatore pubblico, oltre che nell'ottica del Governo e del Parlamento (leggi finanziarie 2000 e 2001, leggi di bilancio dello Stato 2000 e 2001).

Nell'espone le considerazioni sottese all'allegata proposta di contratto di servizio, sono stati esplicitati gli elementi di diritto assunti a supporto alla decisione; si sono altresì evidenziati i casi in cui, pur in carenza di specifici obblighi normativi, si ritiene che la produzione di determinati servizi abbia risposto a un interesse pubblico, con conseguente inclusione nella proposta di contratto.

La situazione è, peraltro, estremamente complessa nella misura in cui si eredita dal passato un coacervo di obblighi di servizio, anche molto risalenti. Vi sono stati negli ultimi anni alcuni tentativi di semplificare e razionalizzare tali obblighi: in particolare l'art. 8 della direttiva del Presidente del Consiglio 30 gennaio 1997 ha avviato la revisione delle agevolazioni esistenti a favore di categorie particolari di passeggeri, che ha condotto recentemente all'abrogazione di un'ampia gamma di obblighi tariffari (DM 118-T del 20.11.01, attualmente all'esame della Corte dei Conti). Inoltre, sempre in relazione ad obblighi tariffari previgenti, è stata da poco abrogata, con decorrenza 1 maggio 2002, l'agevolazione tariffaria sui prodotti CECA.

Tali interventi di semplificazione e razionalizzazione tuttavia hanno un impatto ancora ridotto.

A questa situazione si aggiunge il processo di riforma del settore che ha ricevuto una notevole accelerazione negli ultimi due anni, al punto che la legislazione nazionale è estremamente avanzata rispetto ad altri paesi europei, in riferimento alla liberalizzazione del mercato ferroviario interno.

Il d.d.l. AC 2032 sembra dover incidere, in prospettiva, sulla situazione descritta, poiché prevede l'emanazione di un regolamento di riordino della normativa di settore e reca i presupposti di una politica pubblica che, funzionale al riequilibrio modale, contribuisce contemporaneamente all'apertura effettiva del mercato alla concorrenza.

Al contempo, tenendo comunque conto del contenuto del d.d.l. AC 2032, il Ministero sta procedendo all'istruttoria di una proposta di contratto di servizio stralcio per il 2002 e 2003. Tale proposta di contratto, secondo le valutazioni ad oggi effettuate e fatti salvi ulteriori approfondimenti istruttori, riguarderà soltanto gli obblighi di servizio per il settore passeggeri (notte e Regioni a statuto speciale): il che sembra opportuno quanto meno perché definire preventivamente gli obblighi delle parti è coerente con la natura programmatica del contratto di servizio. Inoltre, fermo restando che eventuali norme successive incompatibili obbligherebbero in ogni caso a una revisione dell'accordo, la contrattualizzazione degli obblighi di servizio del settore passeggeri non risulta in contrasto né con le norme ad oggi in vigore, né con l'art. 19 del disegno di legge citato. Quest'ultimo infatti contempla la previsione di un periodo transitorio fino a tutto il 2003, entro il quale è consentita la stipula di un contratto di servizio con Trenitalia S.p.A. per gli obblighi inerenti al trasporto viaggiatori di interesse nazionale. Nulla, invece, dispone in merito ai servizi di trasporto per le Regioni a statuto speciale; ma il trasporto regionale esula dall'ambito di intervento dell'art. 19 ed è disciplinato dal D. Lgs. 19 novembre 1997 n. 422 (come modificato dal D. Lgs. 20 settembre 1999 n. 400), recante "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della L. 15 marzo 1997, n. 59". Quest'ultimo, come evidenziato nel corso della relazione, finora ha trovato attuazione per le sole Regioni a statuto ordinario, mentre i servizi relativi alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano continuano ad essere inclusi, nelle more dell'attuazione del D. Lgs. 422/97, nel contratto di servizio nazionale.

La proposta di contratto 2002-2003 non includerà, invece, gli obblighi di servizio merci sia perché, se approvato, il d.d.l. AC 2032 inciderà fin dal 2002 su tale materia, sia perché nel settore merci sono già operative alcune imprese diverse da Trenitalia; il che pone comunque l'opportunità, anche a prescindere da interventi normativi specifici, di non discriminare i *new entrants*.

Aspetti economici

Nel Contratto di Servizio che si propone vengono regolate le compensazioni riferite a prestazioni (erogazione di servizi) da parte di F.S. – Trenitalia S.p.A. negli anni 2000 e 2001.

Come già rappresentato, per l'esercizio 2000 il d.lgs. 299/2001 ha già determinato il valore delle compensazioni riconosciute all'impresa ferroviaria a fronte degli oneri sopportati per l'espletamento degli obblighi di servizio imposti.

In realtà, il rapporto tra il citato decreto legislativo, la Legge Finanziaria 2001, il Piano d'Impresa approvato nel luglio del 2000 (in particolare il documento tecnico allegato [all.G]) ed i bilanci dello Stato per gli esercizi finanziari 2001 e 2002, tracciano il percorso di definizione della natura degli obblighi di servizio.

Le compensazioni riconosciute per il 2000 dal d.lgs. 299/2001 e per il 2001 dal Contratto di Servizio di cui trattasi, ammontano rispettivamente a circa 3.123 £/MLD (a

fronte di oneri di servizio pubblico documentati da Trenitalia S.p.A. pari a circa 3.500 £/MLD) e a circa 1.021 £/MLD (a fronte di oneri esposti pari a circa 1.246 £/MLD).

Come sopra esposto, si è ritenuto di dover ammettere a compensazione parziale l'erogazione dei servizi individuati.

La quantificazione delle dette compensazioni è stata effettuata dalla struttura ministeriale sulla base della documentazione richiesta a Trenitalia e fornita dalla stessa impresa, seppur con le difficoltà evidenziate nella relazione e generate da cause principalmente ascrivibili al carattere di novità delle richieste (non risulta, infatti - agli atti degli uffici di questo Ministero - che siano state effettuate analoghe richieste e conseguenti analisi nel corso della pregressa attività amministrativa, soprattutto con riferimento alla specificità dei dati richiesti ed alla vastità dell'ambito di analisi) ed alle profonde trasformazioni degli assetti, divisionali prima e societari dopo, del soggetto imprenditoriale produttore dei servizi.

E' stabilito, nello schema di contratto allegato, un processo di rendicontazione delle compensazioni definitive, che prevede - entro settembre 2002 - la trasmissione dei dati contabili specifici dei servizi oggetto del contratto, unitamente ad un documento di asseverazione degli stessi dati, redatto da idoneo organismo di revisione contabile.

Per come è stato impostato il metodo di quantificazione, si ritiene che le compensazioni individuate (come già detto sensibilmente inferiori agli oneri rappresentati) siano rispondenti agli attuali assetti normativi, tariffari e di politica dei trasporti.

Per la rilevanza non solo economico-finanziaria che la questione riveste, si evidenzia la necessità di stabilire un sistema di regole che permetta, complessivamente, a parità di oneri per lo Stato, la configurazione di un sistema di trasporto ferroviario più efficiente; ci si riferisce in particolare alla urgenza di:

1. ridefinire le norme del D.M. 1T/90 (agevolazioni tariffarie);
2. stabilire nuovi processi di incentivazione e compensazione (d.d.l. AC 2032);
3. giungere alla definizione di standard di qualità per i servizi acquistati;
4. definire nuove regole generali, che inducano le imprese ferroviarie ad adottare comportamenti mirati al raggiungimento di obiettivi di efficienza complessiva del sistema di mobilità delle persone e delle merci;
5. definire il margine di riduzione della produzione di particolari tipologie di servizi ferroviari (come ad es. il trasporto notturno passeggeri), sulla base di analisi socio-economiche di impatto sulla popolazione.

Alle suddette urgenze saranno ispirate le attività finalizzate alla predisposizione dei prossimi atti di regolazione degli obblighi di servizio e delle incentivazioni.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA
(art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281)
seduta del 18 aprile 2002

Oggetto: Schema di contratto di servizio 2000/2001 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia SpA.

LA CONFERENZA UNIFICATA

VISTO il regolamento CEE n. 1191 del 26 giugno 1969 relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, come modificato dal regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991;

VISTA la legge 14 luglio 1993, n. 238, riguardante disposizioni in materia dei contratti di programma e di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;

VISTO il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, con il quale sono state conferite alle Regioni e agli enti locali le funzioni e i compiti in materia di trasporto pubblico locale;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 novembre 2000 che individua e trasferisce alle regioni le risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti loro conferiti in materia di trasporto pubblico locale;

PRESO ATTO del contratto di servizio stipulato il 13 luglio 2000 dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione e da F.S. S.p.A.;

PRESO ATTO che il 28 novembre 2000 Trenitalia S.p.A. è subentrata a F.S. nella titolarità di tutti i rapporti giuridici attivi e passivi;

VISTO l'art. 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

VISTO lo schema di contratto di servizio 2000/2001 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia S.p.A. nel testo trasmesso a questa Conferenza dal predetto Ministero con nota prot. n. 2050 FS/CONT del 21 febbraio 2002, predisposto per regolare i rapporti relativamente ai servizi ferroviari effettuati da Trenitalia nel periodo intercorrente dal 1° gennaio 2000 al 31 dicembre 2001, riconosciuti come rispondenti





Presidenza del Consiglio dei Ministri

ad una funzione di interesse pubblico ai sensi del ricordato regolamento CEE 69/1191, come modificato dal regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991;

CONSIDERATO che l'esame dello schema, posto all'attenzione di questa Conferenza nella seduta del 4 aprile 2002, è stato rinviato;

CONSIDERATI gli esiti dell'odierna seduta di questa Conferenza, nel corso della quale:

- i Presidenti delle Regioni e delle Province autonome hanno preso atto dello schema di contratto in oggetto, atteso che lo stesso regola attività già svolte nel periodo 2000 - 2001, rappresentando contestualmente la necessità di avviare un confronto Stato - Regioni per poter affrontare alcuni temi aperti quali quelli relativi: - all'offerta complessiva dei servizi; - alla totale copertura da parte dello Stato degli oneri derivanti dalla applicazione dell'IVA sui contratti di Servizio, compresi quelli effettuati con autobus;
- i Rappresentanti dell'ANCI e dell'UPI si sono positivamente espressi, aderendo alla richiesta delle Regioni di avviare un confronto con lo Stato anche con la presenza di propri rappresentanti, anche al fine di approfondire alcuni temi relativi al trasporto pubblico locale;
- il Presidente dell'UNCEM ha espresso parere favorevole;

CONSIDERATO che il rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha aderito alla richiesta di un confronto con i rappresentanti delle Autonomie;

SI ESPRIME

ai sensi del citato art. 9, comma 3, del d.lgs. n. 281 del 1997, sullo schema di contratto di servizio 2000/2001 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia S.p.A., nel testo trasmesso dal predetto Ministero con nota prot. n. 2050 FS/CONT del 21 febbraio 2002, nei seguenti termini:

- i Presidenti delle Regioni e delle Province autonome prendono atto dello schema di contratto in oggetto, atteso che lo stesso regola attività già svolte nel periodo 2000 - 2001, rappresentando contestualmente la necessità di avviare un confronto Stato - Regioni sugli aspetti di cui in premessa;





Presidenza del Consiglio dei Ministri

- i Rappresentanti dell'ANCI e dell'UPI esprimono parere favorevole, aderendo alla richiesta delle Regioni di avviare un confronto con lo Stato anche con la presenza di propri rappresentanti;
- il Presidente dell'UNCCEM esprime parere favorevole.

IL SEGRETARIO
Dott. Riccardo Carpino

Riccardo Carpino



IL PRESIDENTE
Sen. Prof. Enrico La Loggia

Enrico La Loggia

PER COPIA CONFORME

24 APR. 2004

Cesare M. ...





*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

SCHEMA DI CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO PER GLI ANNI 2000-2001 TRA
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E LA SOCIETA'
TRENITALIA S.p.A.

I L C I P E

VISTO il regolamento CEE 26 giugno 1969, n. 1191, come modificato dal regolamento CEE 20 giugno 1991, n. 1893;

VISTA la direttiva 21 luglio 1991, n. 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie;

VISTE le direttive 19 giugno 1995, n. 95/18/CE e n. 95/19/CE, concernenti le licenze delle imprese ferroviarie, la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura;

VISTA la legge 14 luglio 1993, n. 238 (art. 1), recante disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A. al fine dell'acquisizione del parere da parte delle Commissioni parlamentari;

VISTA la legge 23 dicembre 2000, n. 388, che prevede la cessazione del regime concessorio per l'attività di trasporto ferroviario sostituito da un regime autorizzatorio;

VISTO il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, relativo al conferimento di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale a Regioni ed Enti locali ed il decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400, recante al primo modifiche ed integrazioni;

VISTO il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che demanda a questo Comitato la definizione delle linee guida e dei principi comuni per le Amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze della Autorità di settore;

VISTI i decreti del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, e 16 marzo 1999, n. 146, di recepimento nella legislazione italiana delle precitate direttive comunitarie;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, che approva il Piano generale dei trasporti e della logistica;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 novembre 2000 relativo alla "individuazione e trasferimento alle Regioni delle risorse per l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (artt. 8 e 12), in materia di trasporto pubblico locale";

VISTO il decreto del Ministro dei trasporti del 2 gennaio 1990, n. 1/T, contenente disposizioni in ordine alle gratuità ed alle agevolazioni tariffarie;



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

ferroviari in funzione della titolarità di licenza, in luogo del rapporto concessorio che, ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T/2000 (art. 1, comma 3), continua invece ad intercorrere tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e R.F.I.;

CONSIDERATO che, ai sensi dell'art. 7 dell'atto di compravendita stipulato tra F.S. S.p.A. e Trenitalia S.p.A. in data 28 novembre 2000, quest'ultima è subentrata a F.S. S.p.A. nella titolarità di tutti i rapporti giuridici attivi e passivi e che, in virtù del suddetto atto di compravendita, Trenitalia S.p.A. è titolata alla stipulazione del presente contratto;

VISTA la nota n. 2050 del 21 febbraio 2002, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il testo definitivo del contratto di servizio pubblico per gli anni 2000-2001;

PRESO ATTO che il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) nella seduta del 18 marzo 2002 ha espresso parere favorevole sullo schema di contratto di servizio formulando al riguardo alcune raccomandazioni;

RITENUTO di condividere il parere del NARS licenziato nella precitata seduta;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in ordine allo schema di contratto di servizio pubblico tra il Ministero delle infrastrutture e trasporti e la Società Trenitalia S.p.A., nel testo di cui alla nota n.2050 del 21 febbraio 2002 citata in premessa.

INVITA

il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a:

- sottoporre al parere di questo Comitato, entro il termine del 30 giugno 2002, il nuovo contratto di servizio 2002-2003, in quanto strumento di attività programmatica, regolamentando in particolar modo il servizio notturno e le agevolazioni tariffarie ed escludendo il trasporto merci il cui sviluppo futuro andrà rideterminato alla luce del nuovo piano d'impresa;
- indicare specifici standards qualitativi cui fare riferimento nell'erogazione dei servizi collettivi;
- specificare gli obblighi derivanti dal sistema di agevolazioni tariffarie previste dalla vigente normativa;
- definire i criteri per la determinazione contabile e l'individuazione degli oneri di servizio pubblico, al fine di definire ex ante i relativi costi.

Roma, 28 marzo 2002

IL PRESIDENTE DELEGATO
Giulio TREMONTI



M. M. M.



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

VISTO il decreto del Ministro dei trasporti 31 ottobre 2000, n. 138/T, recante il rilascio di concessione a Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.);

VISTA la propria delibera 24 aprile 1996, n. 65 (G.U. n. 118/1996), recante "Linee guida per i servizi di pubblica utilità", che prevede il parere di questo Comitato sugli schemi di contratto di programma;

VISTA la propria delibera 5 novembre 1999, n. 173 (G.U. n.8/2000), che disciplina la procedura per la determinazione degli standards di qualità del servizio e degli obiettivi di miglioramento della qualità stessa e che condiziona le variazioni tariffarie annuali alla verifica del raggiungimento di tali obiettivi;

VISTA la propria delibera 22 giugno 2000, n. 63 (G.U. n.186/2000), che ha definito la procedura relativa alla stipula dei contratti di programma e dei contratti di servizio quando presentano i medesimi contenuti del contratto di programma;

VISTO il contratto di servizio per il periodo 1997-1999 stipulato il 13 luglio 2000 sottoscritto dal Ministro dei trasporti e della navigazione e dall'Amministratore delegato della F.S. S.p.A.;

CONSIDERATO che il conferimento alle Regioni a statuto ordinario delle competenze in materia di trasporto ferroviario locale e regionale si è concluso con il trasferimento delle relative risorse, avvenuto a decorrere dal 1 gennaio 2001, e che pertanto i connessi servizi per l'anno 2001 sono stati oggetto di separati contratti tra Trenitalia S.p.A. e ciascuna Regione interessata;

CONSIDERATO che alla F.S. S.p.A. e alla Italiana Trasporti Ferroviari (I.T.F.) S.p.A. è stata rilasciata in data 23 maggio 2000 la licenza di impresa ferroviaria per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario;

CONSIDERATO che in data 30 maggio 2000 è stato stipulato il contratto di affitto di ramo d'azienda tra la F.S. S.p.A. e la I.T.F. S.p.A., relativo all'attività di trasporto ferroviario, espletata da quest'ultima società a partire dal 1° giugno 2000;

CONSIDERATO che, con nota del 19 luglio 2000, è stato comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la modifica della ragione sociale della Società ITF S.p.A. in Trenitalia S.p.A.;

CONSIDERATO che, in attuazione del disposto di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277 (art. 4), è stato completato il processo di separazione societaria tra il gestore dell'infrastruttura (R.F.I.) e l'impresa ferroviaria (Trenitalia S.p.A.);

CONSIDERATO che, in conformità con le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica, n. 146/1999, ed alla legge n. 388/2000, (art. 131), nonché in coerenza con il processo di separazione societaria, Trenitalia S.p.A. svolge servizi