

# Contratto di servizio universale, si cambia

L'accordo da oltre 600 milioni di euro fra Ministero e Trenitalia Cargo, oggetto di contenziosi in Italia e a Bruxelles, non sarà rinnovato. Allo studio ferrobonus e sconti sui pedaggi

Il cosiddetto contratto di servizio universale per la parte merci è giunto al capolinea.

Ad anticiparlo, aggiungendovi un cautelare "probabilmente", è stato Antonio Parente, direttore generale della Direzione per il Trasporto Ferroviario del Ministero dei Trasporti, durante un convegno, spiegando che il contratto 2009-2014 con cui il Ministero dei Trasporti (insieme a quello delle Finanze) ha affidato a Trenitalia Cargo i servizi di trasporto ferroviario di merci di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico "non sarà rinnovato".

L'accordo, che riguarda principalmente servizi da e per il Meridione, per le casse di Trenitalia è valso nel quinquennio finora trascorso oltre 620 milioni di euro e le modalità dell'ultimo rinnovo (firmato nel dicembre 2012) sono state oggetto di un contenzioso - sollevato dalle imprese ferroviarie private - tutt'ora in corso, tanto in Italia (presso il Tar Lazio) quanto a Bruxelles, con la recente apertura di un'indagine da parte della DG Competition

della Commissione Europea ([S2S\\_n.23, 38/2013](#) e [13/2014](#)).

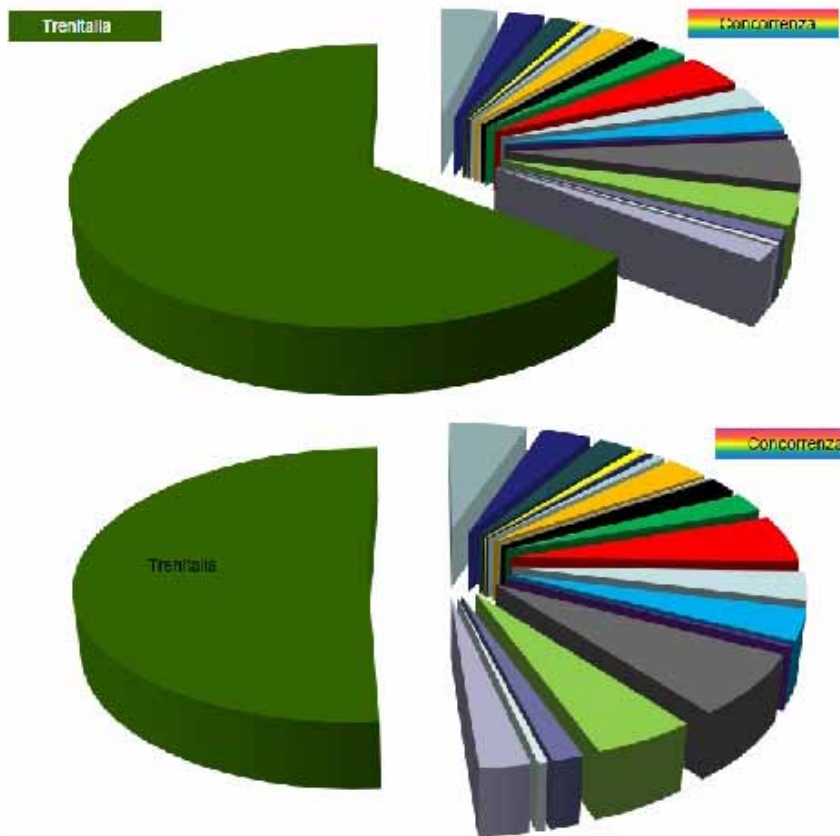
"L'indagine di Bruxelles, su cui peraltro siamo più che tranquilli, non influisce sul fatto che il contratto non sarà rinnovato così come concepito. Ciò dipende piuttosto dal fatto che il rinnovo nella forma attuale era l'ultimo possibile in base all'evoluzione dei regolamenti europei sulla materia" spiega lo stesso Parente.

Detto che in base al Libro Bianco sui Trasporti della Commissione Europea "il 30% dei trasporti stradali superiori a 300 km devono passare entro il 2030 verso altre modalità come ferrovia e vie navigabili (oltre il 50% entro il 2050)" e che oggi questa quota è in Italia vicina al 9% (17% la media UE nel 2010), secondo il funzionario ministeriale è tuttavia ancora presto per capire che strada seguirà il Ministero per incentivare lo shift modale, soprattutto laddove il gap fra la rotaia e la gomma non sia colmabile se non con il supporto pubblico: "L'esperienza insegna che per alcune aree il sistema più efficiente è quello del contratto di servizio. E non è

detto a priori che per le finalità pubbliche perseguite l'affidamento mediante gara di uno o più servizi sia più efficiente di quello diretto con contrattazione *vis à vis* con l'impresa esecutrice".

Senza contare poi, prosegue Parente, che esistono diverse tipologie di incentivazione del trasporto su ferro: "Le soluzioni percorribili vanno dall'inserimento del trasporto merci ferroviario fra i cosiddetti SIEG (Servizi di Interesse Economico Generale) allo sconto del pedaggio sulla rete nelle Regioni attualmente inserite nel perimetro del contratto, con eventuale estensione della misura anche alle Regioni centro-settentrionali. Sono poi allo studio interventi di sostegno del trasporto combinato e trasbordato su ferro (Ferrobonus) e incentivi al traffico diffuso mediante promozione di piattaforme e hub nonché sistemi premianti per quelle imprese che investano nel miglioramento dell'impatto ambientale e nel retrofit dei carri".

Parente ritiene che "entro l'estate il Ministero dovrebbe assumere una posizione



Sopra l'attuale ripartizione del traffico ferroviario merci in Italia e sotto una simulazione in caso di equa distribuzione delle risorse del Contratto di Servizio Universale

più decisa sulla via da percorrere, ma non è da escludersi un periodo transitorio in cui si proceda con la proroga dell'assetto attuale". Quel che è certo, come mostrato dalle slide della presentazione illustrata dal funzionario al summenzionato convegno, è che il 65% del mercato (in termini di treni-chilometro), oggi in mano

a Trenitalia, si avvicinerrebbe molto al 50% se la quota di servizi effettuata in ambito di contratto universale (11,9 milioni di treni-chilometro su un totale di 43,27) fosse ripartita equamente fra tutte le imprese ferroviarie oggi operanti nel nostro paese.

Andrea Moizo

	2009	2010	2011	2012	2013*
da CdS (tren*km previsti)	11.900.000	11.900.000	11.900.000	11.900.000	11.900.000
Consuntivo tren*km	14.015.327	11.989.102	11.261.169	11.782.206	10.964.389
Milioni Ton*km	5.660,60	4.682,70	4.305,00	4.482,00	4.286,00
Valore CdS	€ 110.872.262,75	€ 128.000.000,00	€ 127.368.205,00	€ 128.000.000,00*	€ 128.000.000,00*

Nella tabella (tratta dalla presentazione di Parente) sono riportati in sintesi i dati più dell'attuale Contratto di Servizio per il settore ferroviario merci



## Aperta la consultazione pubblica sull'accesso equo alle infrastrutture ferroviarie

L'Autorità dei Trasporti ha pubblicato sul proprio sito il documento con i quesiti regolatori alla base della consultazione prevista nella delibera dello scorso marzo con cui è stato avviato un procedimento sul tema dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie ([S2S n.11/2014](#)).

I soggetti interessati hanno 30 giorni di tempo per esprimere, in forma scritta, loro opinioni e commenti puntuali sui quesiti regolatori contenuti nel documento di consultazione. All'esito della consultazione, l'Autorità procederà all'adozione delle specifiche misure di regolazione, necessarie a garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture

ferroviarie, ivi comprese le tematiche concernenti il Prospetto Informativo della Rete.

Le questioni sottoposte a consultazione saranno oggetto anche di un'audizione fissata per l'8 maggio a Torino, presso la sede dell'Autorità. Ad essa prenderanno parte RFI, le 34 imprese di trasporto ferroviario passeggeri e merci operanti in Italia, le loro associazioni di categoria, le Direzioni Generali competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Prima dell'adozione delle misure finali, inoltre, l'Autorità ascolterà le associazioni a tutela dei diritti dei passeggeri e degli utenti del settore del trasporto ferroviario.

<i>Imprese Merci</i>	<b>Totale</b>
Captrain (ex SNCF Fret Italia)	1.616.698
Compagnia Ferroviaria Italiana	1.031.253
Crossrail	714.120
Ferr. Udine Cividale	2.062
Ferr. Adriat. Sangritana	224.547
Ferrotramviaria	138.795
Fuorimuro	222.508
General Transport Service	906.356
HUPAC	41.110
InRail	592.435
Interporto Servizi Cargo	744.050
Nord Cargo	1.746.881
Oceanogate	1.078.566
Rail Cargo Italia (ex Linea)	1.123.285
Rail One	73.536
Rail Traction Company	2.195.075
SBB Cargo Italia	1.532.570
Serfer	464.956
TPER (ex FER)	135.432
TX Logistik	738.862
<b>Totale Imprese Merci escluso incumbent</b>	<b>15.323.096</b>
TI Cargo	27.956.206

Il traffico merci (in treni-km) del 2013 in Italia