

## **Trasporto ferroviario: Antitrust invia segnalazione a Governo, Parlamento e Regioni. In Italia finanziamenti pubblici inferiori a quelli degli altri Paesi europei**

È urgente una distinzione chiara tra il servizio ferroviario universale finanziato da Stato e Regioni, che garantisca la mobilità dei passeggeri, e i servizi di mercato redditizi, aperti alla concorrenza. Lo afferma l'Antitrust in una segnalazione inviata a Governo, Parlamento e Regioni, nella quale si ribadisce la necessità di utilizzare lo strumento delle gare per l'affidamento di servizio universale, per minimizzare i costi per la collettività e garantire la qualità dell'offerta.

Nella segnalazione l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato sottolinea che la parziale e opaca distinzione tra il perimetro dei servizi "di mercato" e dei servizi "a contribuzione" e l'affidamento di questi ultimi senza il ricorso alle gare, lascia spazi a possibili distorsioni sia in termini di tutela del consumatore che di tutela della concorrenza. Per questo l'Autorità sottolinea la necessità di rivedere la normativa che di recente ha ampliato gli spazi per l'affidamento diretto dei servizi ferroviari locali. Alle Regioni l'Autorità chiede comunque di non ricorrere a questa scorciatoia che le priverebbe dei vantaggi conseguibili attraverso le procedure di gara e limiterebbe il loro già debole potere contrattuale sulle condizioni di offerta da parte dell'impresa affidataria.

Secondo l'Autorità è necessario che venga definita con chiarezza l'area delle direttrici e dei servizi "a contribuzione" (esplicitati puntualmente in termini di tipo di treno, capacità, fermate, tempi di percorrenza totali e parziali) sulla base delle esigenze di mobilità ritenute meritevoli di soddisfacimento in relazione alle risorse disponibili. Il servizio universale dovrà quindi essere messo a gara, affidandolo alle imprese in grado di minimizzare i sussidi e quindi le risorse pubbliche impiegate. L'identificazione e la separazione tra i servizi profittevoli e non può anche favorire l'individuazione di un corretto e trasparente meccanismo di compartecipazione al finanziamento del servizio universale da parte delle imprese ferroviarie autorizzate a operare nei servizi a più elevata redditività, con un effetto positivo in termini di finanza pubblica.

I tempi di realizzazione delle gare dovranno comunque essere tali da consentire a tutti i potenziali concorrenti di reperire il materiale rotabile, ad oggi risorsa scarsa e nella quasi totale disponibilità di Trenitalia, ad eccezione di alcune Regioni proprietarie dei treni.

### **IL SERVIZIO PASSEGGERI A MEDIA E LUNGA PERCORRENZA**

L'Autorità evidenzia che esiste un'area di servizio ferroviario passeggeri a Media e Lunga percorrenza che, pur ricevendo sussidi da parte dello Stato, non risulta precisamente delineata, né con riferimento alla sua ampiezza (quali tipologie di treni include) né con riferimento alle obbligazioni a carico di Trenitalia (ad esempio, in termini di frequenze, fermate e tempi di percorrenza dei treni). In questo contesto Trenitalia potrebbe spostare parte dei sussidi sui servizi aperti al mercato, distorcendo il confronto competitivo con gli altri operatori.

Trenitalia potrebbe inoltre avere l'interesse a trasferire, a parità di sussidi ricevuti, una parte della domanda dei viaggiatori dall'area del servizio universale (rappresentata anche dal Trasporto Pubblico Locale, regolato dalle Regioni) a quella di mercato, redditizia. Di questo rischio danno peraltro conto le numerose segnalazioni ricevute dall'Autorità negli ultimi mesi in merito al peggioramento dell'offerta nel

servizio universale, in termini di puntualità, di frequente soppressione di alcune corse, di modifiche intervenute nell'orario che non consentono più di soddisfare la domanda dei pendolari esclusivamente con l'offerta dei treni regionali, di aumento dei tempi di percorrenza dei treni regionali per dare la precedenza ai treni più veloci. Anche le recenti modifiche intervenute nelle condizioni di offerta degli abbonamenti hanno imposto, di fatto, per molte tratte, l'acquisto di più titoli di abbonamento (anche a prezzo non regolato) con un significativo incremento del costo per i viaggiatori.

In sostanza il quadro di opacità regolamentare può indurre Trenitalia a segmentare artificialmente la domanda dei viaggiatori, forzandola all'acquisto di servizi a prezzo libero laddove dovrebbero essere forniti servizi universali. Una migliore e più chiara definizione degli ambiti di servizio pubblico potrebbe andare a vantaggio anche di Trenitalia che, vista la minore entità dei finanziamenti pubblici in confronto a quelli degli altri paesi europei (in particolare Germania e Francia), si trova in condizioni di difficoltà sul fronte dell'adeguamento agli standard di qualità previsti dalla regolamentazione di servizio.

#### IL TRASPORTO LOCALE PASSEGGERI

Nonostante per il trasporto locale, sin dal decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sia stato previsto l'affidamento del servizio tramite gara, ad oggi ben pochi contratti di servizio sono stati assegnati con questa procedura, mentre prevalgono di gran lunga gli affidamenti diretti. Peraltro, ad oggi, i rapporti tra le Regioni e Trenitalia sono regolati solo dalla proroga di fatto dei contratti di servizio scaduti a fine 2007. Il ricorso alla gara come strumento ordinario per l'affidamento è stato confermato dalla riforma generale sui servizi pubblici locali. Tuttavia alcune modifiche normative in corso di approvazione, come l'art. 61 del DDL n. 1195 rendono possibile l'affidamento diretto, in deroga al principio di gara nel settore ferroviario regionale. Altre norme già in vigore (art. 25, comma 2, legge 28-1-2009 n. 2 e art. 7, comma 3-ter, legge 9-4-2009 n. 33) hanno autorizzato la spesa di 480 milioni di euro, da ripartire successivamente tra le Regioni) per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 per la stipula dei nuovi contratti di servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia, e contemporaneamente previsto che i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico ferroviario "comunque affidati" abbiano una durata minima non inferiore a sei anni, rinnovabili per altri sei.

L'insieme di queste misure che, da un lato, rende certa la disponibilità di spesa delle Regioni per i prossimi tre anni, ma la vincola ai nuovi contratti con Trenitalia, dall'altro, reintroduce la possibilità del ricorso all'affidamento diretto, avrebbe l'effetto, anche grazie all'ampliamento della durata minima dei contratti, di continuare a sottrarre ad ogni confronto concorrenziale il settore, ben oltre la data limite del 31 dicembre 2010 prevista dalla riforma dei servizi pubblici locali, di fatto almeno fino al 2015 – se non al 2021.

L'Autorità ricorda che per poter svolgere al meglio le gare è comunque necessaria una politica di finanziamento del materiale rotabile in cui i fondi stanziati a livello centrale siano messi nella disponibilità delle Regioni senza alcun vincolo di destinazione a favore di Trenitalia, per ridurre le barriere all'entrata degli altri operatori.

#### IL TRASPORTO MERCI

Per l'Autorità anche l'erogazione di corrispettivi relativi al trasporto ferroviario merci sulla base di un contratto di servizio pubblico, che non è il risultato di un affidamento competitivo trasparente, pone un problema di possibile trasferimento dei sussidi sulle tratte in concorrenza, laddove esiste una sovrapposizione, anche parziale, tra i due ambiti di servizio. Il comparto è peraltro aperto alla concorrenza effettiva tra vari operatori all'interno della modalità ferroviaria, ed è soggetto ad una concorrenza

intermodale da parte della modalità marittima e dell'autotrasporto. Non sembra pertanto sussistere un interesse pubblico al trasporto merci che non possa essere soddisfatto dal mercato, a meno di non voler intervenire attivamente sulla ripartizione modale a favore della ferrovia. Un simile intervento, in ogni caso, non dovrebbe avere una portata discriminante tra operatori ferroviari.

