

DELIBERA 23 dicembre 2015.

Schema di Atto aggiuntivo ricognitivo al contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, per il periodo 2009-2014 e rimodulazione servizi annualità 2015. (Delibera n. 111/2015).

**IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA**

Visto il regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 23 ottobre 2007, n. 1370 (CE) che, all'art. 5, comma 6, riconosce all'Autorità competente, ove la legislazione nazionale non lo vietasse, la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto su ferrovia, e il regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 23 ottobre 2007, n. 1371 (CE), relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;

Visto l'art. 38, commi 2 e 3, della legge 1° agosto 2002, n. 166, come modificato con decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, e ss. mm. ii., che prevede che i servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale, da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico nel rispetto della normativa comunitaria e nell'ambito delle risorse iscritte in bilancio, siano regolati con contratti di servizio pubblico aventi durata non inferiore a cinque anni e siano sottoscritti, per l'Amministrazione, dall'allora Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa acquisizione del parere di questo Comitato;

Visto l'art. 2, comma 253, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) e ss. mm. ii., che demanda all'allora Ministero dei trasporti di effettuare, entro il 30 giugno 2009, un'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario di viaggiatori e merci sulla media e lunga percorrenza, volta a determinare la possibilità di assicurare l'equilibrio tra costi e ricavi dei servizi, nonché le eventuali azioni di miglioramento dell'efficienza, e che prescrive che il servizio reso sulle relazioni che presentano o sono in grado di raggiungere l'equilibrio economico sia svolto in regime di concorrenza, mentre demanda a questo Comitato di individuare nell'ambito delle relazioni per cui tale equilibrio non sia possibile – nei limiti delle risorse disponibili e su proposta del Ministro dei trasporti, formulata di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze – i servizi di utilità sociale, in termini di frequenza, copertura territoriale, qualità e tariffazione, da mantenere in esercizio tramite l'affidamento di contratti di servizio pubblico;

Vista la delibera 17 dicembre 2009 n. 122 (G.U. n. 305/2010) con la quale questo Comitato ha: *i*) preso atto delle risultanze dell'indagine conoscitiva effettuata ai sensi dell'art. 2, comma 253, della suddetta legge n. 244/2007; *ii*) approvato, con prescrizioni, la proposta di perimetro dei "servizi di utilità sociale" da mantenere in esercizio tramite l'affidamento di "contratti di servizio pubblico"; *iii*) espresso parere favorevole, con raccomandazioni, sullo schema di contratto di servizio 2009-2014 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze,

e Trenitalia S.p.A., contratto effettivamente sottoscritto in data 9 giugno 2011 e che regolamenta le obbligazioni intercorrenti tra i Ministeri e la Società relativamente ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014;

Visto il decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e ss. mm. ii., e, in particolare, l'art. 25, comma 2, che autorizza la spesa di 480 milioni di euro 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 S.p.A., imputando il relativo onere al Fondo infrastrutture di cui all'art. 6 *quinquies* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133 (Fondo sviluppo e coesione – *FSC*), e subordinando l'erogazione di dette risorse "alla stipula dei nuovi contratti di servizio [.....]";

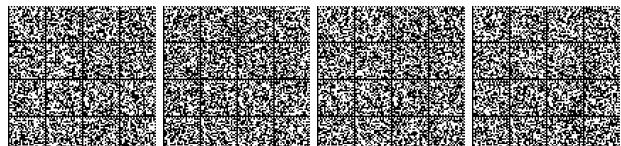
Visto il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, di recepimento della direttiva 21 novembre 2012 n. 34 (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, il quale disciplina: *i*) le regole per l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari nazionali e internazionali l'attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia; *ii*) i criteri per il rilascio, la proroga o la modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte di imprese ferroviarie in Italia; *iii*) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ed nell'assegnazione della capacità;

Vista la delibera 8 maggio 2009, n. 23 (G.U. 301/2009), che ha disposto, a parziale copertura finanziaria del contratto di servizio 2009 - 2014 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia S.p.a., l'assegnazione, a carico del Fondo infrastrutture di cui all'art. 6-*quinquies* del citato decreto legge n. 112/2008, di 110 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011;

Vista la delibera 6 novembre 2009, n. 84 (G.U. 295/2010), con la quale questo Comitato ha, tra l'altro, assegnato alla medesima finalità ulteriori 15 milioni di euro per l'anno 2009 e 10 milioni di euro per l'anno 2010 a carico del citato Fondo infrastrutture;

Vista la proposta di cui alla nota 9 settembre 2015, n. 33204, con cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha inviato la richiesta di iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato dell'atto aggiuntivo ricognitivo al Contratto di Servizio 2009 – 2014, sottoscritto da detto Ministero - di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze – e Trenitalia S.p.A. trasmettendo altresì, tra l'altro, la relazione istruttoria e piano economico-finanziario (PEF);

Considerato che il NARS, in data 3 novembre 2015, ha emesso il parere n. 6/2015 concernente l'atto aggiuntivo ricognitivo, pronunciandosi favorevolmente, con prescrizioni e raccomandazioni;



Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta e del richiamato parere del NARS, e in particolare:

che, con nota 18 marzo 2015, n. 10852, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva trasmesso uno schema di atto aggiuntivo ricognitivo al contratto 2009 – 2014 “con atto d'impegno per il 2015”, con il quale le parti

procedevano, ai sensi dell'art. n. 12 del contratto, a rappresentare a titolo ricognitivo l'offerta dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il secondo periodo contrattuale (triennio 2012 – 2014):

concordavano di estenderne la durata contrattuale sino al cambio orario invernale del 2015, in considerazione del fatto che alla scadenza del Contratto (31 dicembre 2014) era necessario, al fine di assicurare la continuità del servizio per il periodo successivo a detta scadenza;

che, in esito a richiesta istruttoria formulata dal Dipartimento per il coordinamento e la programmazione della politica economica – Presidenza del Consiglio dei ministri - (DIPE) con nota 8 giugno 2015, n. 2525, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, con la citata nota 9 settembre 2015, n. 33204, altra stesura dello schema di atto aggiuntivo e relativi allegati, che, pur regolamentando l'offerta di servizi per l'anno 2015, non include specifico “atto di impegno” per la prosecuzione dell'erogazione dei servizi medesimi in tale annualità, sulla base anche di quanto indicato dal Ministero dell'economia e delle finanze con nota 10 aprile 2015, n. 7517;

che il mutato scenario trasportistico, conseguente al graduale spostamento del traffico passeggeri di media - lunga percorrenza, soprattutto notturno, verso soluzioni alternative, ha comportato, nel 2° periodo contrattuale (2012-2014), una parziale rimodulazione dell'offerta da parte del Concessionario basata sulla combinazione tra il trasporto tradizionale effettuato con i treni notturni e l'utilizzo del sistema delle Frecce sulla rete Alta Velocità (AV) per il proseguimento del viaggio verso la destinazione finale;

che l'offerta programmata in termini di n. treni/giorno nelle annualità dal 2009 al 2014 si è ridotta da 220 a 152;

che dall'esame del PEF, emergono, in particolare, le seguenti indicazioni:

il contributo statale annuo è sostanzialmente rimasto invariato dal 2009 al 2015. In particolare, per l'anno 2015, è riconosciuto a Trenitalia un corrispettivo omnicomprensivo pari a 242.922.703 euro, al lordo dell'IVA applicabile;

per l'anno 2015 si rilevano costi regolatori stimati pari a 578,8 milioni di euro a fronte di ricavi stimati (comprensivi di corrispettivo) pari a 539 milioni di euro;

il tasso nominale di congrua remunerazione del capitale investito (i.e. WACC) è pari all'8 per cento;

la produzione si è ridotta tra il 2009 e il 2014 da 33,1 milioni treni-km a 23,7 milioni di treni-km; i passeggeri nel medesimo periodo sono diminuiti da 8,6 milioni

di viaggiatori-km a 4,3 milioni di viaggiatori-km, con un “tasso di riempimento” sostanzialmente immutato (48,7 per cento nel 2009 e 48,3 per cento nel 2014);

i ricavi da traffico dal 2009 al 2014, nonostante gli incrementi tariffari intervenuti, si sono ridotti da 446,4 milioni a 290,7 milioni di euro e i costi regolatori complessivi nel medesimo periodo sono diminuiti da 789,6 a 589,5 milioni di euro;

che i dati mostrano negli anni una progressiva disaffezione dell'utenza nei confronti dei treni cosiddetti “contribuiti”, e che quindi, pur se la gestione economica evidenzia nel periodo più recente un minore sbilancio complessivo tra costi e ricavi, l'offerta attualmente programmata, in termini di itinerari serviti e produzione complessiva, non sembrerebbe più assolvere adeguatamente alla funzione di utilità sociale propria del Contratto di servizio;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato (art. 3 della delibera 30 aprile 2012, n. 62);

Ritenuto di condividere le valutazioni del NARS e di adottare le prescrizioni e le raccomandazioni dal medesimo proposte;

Considerato che il Contratto di servizio concernente l'arco temporale 2009-2014 è stato sottoscritto solo nel corso del 2011, nonostante che questo Comitato avesse espresso le proprie valutazioni già nel corso del 2009, che lo schema di Atto aggiuntivo all'esame recepisce le risultanze della gestione svolta nei relativi esercizi finanziari e che anche la stesura definitiva relativa al 2015 è stata trasmessa ad anno ormai avanzato;

Vista la nota 23 dicembre 2015, n. 5587, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei ministri (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente valutazioni, prescrizioni e raccomandazioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta il concerto del Ministro dell'economia e delle finanze e degli altri Ministri e sottosegretari presenti;

Esprime parere favorevole

in ordine allo schema di atto aggiuntivo ricognitivo al contratto di servizio pubblico 2009 - 2014 e offerta di servizi per l'anno 2015 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, e Trenitalia S.p.A., subordinatamente al recepimento delle prescrizioni di cui al parere del NARS 3 novembre 2015, n. 6, riportate nell'Allegato che forma parte integrante della presente delibera.

Invita

Il Ministro delle infrastrutture e trasporti:

a comunicare urgentemente a questo Comitato le misure adottate per assicurare la prosecuzione del servizio e a trasmettere i relativi atti; in particolare, questo Comita-



to verrà informato sull'offerta programmata per il 2016, da improntare a criteri di maggiore efficienza gestionale tenendo anche conto delle raccomandazioni riportate nell'Allegato alla presente delibera;

a trasmettere a questo Comitato lo schema di nuovo Contratto di servizio, per l'acquisizione del relativo parere, in tempo perché l'*iter* procedurale di approvazione possa essere completato prima dell'inizio della gestione: detto schema dovrà includere una proposta di revisione delle agevolazioni tariffarie in linea con la raccomandazione di cui alla delibera n. 122/2009 in materia di revisione di dette agevolazioni, tenuto conto della necessità di regolamentare la previsione di misure agevolative sui treni AV, in modo da non lasciare la disciplina di tale aspetto alla sola volontà del gestore;

sempre con riferimento al prossimo Contratto e per quanto riguarda il perimetro del servizio universale, a valutare la portata del perimetro stesso e dell'offerta programmata, nonché della qualità delle prestazioni rese;

a trasmettere annualmente una informativa a questo Comitato circa i servizi ferroviari in regime di obbligo di servizio pubblico.

Roma, 23 dicembre 2015

Il Presidente: RENZI

Il Segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 1° marzo 2016

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg. ne prev. n. 446

Allegato

PRESCRIZIONI

Per quanto riguarda lo schema di Atto aggiuntivo:

1) Deve essere stralciato il punto 1 delle premesse dell'atto aggiuntivo a seguito dell'abrogazione del D.Lgs. n.188/2003.

2) Deve essere modificato il punto 20 delle premesse riferendo la lettera ivi citata solo al Ministero di settore.

3) Deve essere sostituita la parola "emendare" nel punto 21 in quanto l'atto in questione non mira a modificare il contratto, ma ad effettuare una ricognizione delle condizioni di svolgimento del servizio nel secondo triennio di validità e dare attuazione alla procedura prevista dal art. 6.2 del Contratto stesso.

4) Deve essere stralciato il punto 25 delle premesse.

5) Deve essere modificato l'art. 4.4 del suddetto Atto Aggiuntivo, fissando – per la presentazione della relazione ivi prevista – il termine di 60 gg dalla data di pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*.

6) Deve essere sostituito l'allegato 4 con il programma di esercizio 2014.

7) Deve essere aggiornato il piano economico finanziario con l'indicazione dei dati a consuntivo 2014 (in luogo del preventivo) e, se disponibile, con i dati del preconsuntivo 2015.

Per quanto riguarda gli aspetti finanziari:

8) Al fine di valutare le opportune misure da adottare per un uso efficiente delle risorse e per il miglioramento della qualità del servizio, il concessionario dovrà fornire periodicamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informazioni dettagliate sul servizio con dati disaggregati (per tipologia, direttrice, traccia, *etc.*)

RACCOMANDAZIONI

1) Si raccomanda al Ministero proponente di rivedere i parametri di misurazione della qualità del servizio svolto, sia ai fini degli incrementi tariffari sia ai fini dell'applicazione di penali ed incentivi. Al riguardo si prospetta l'opportunità di valutare le seguenti indicazioni:

a. prevedere di inserire un parametro che misuri la disponibilità del servizio in termini treni-km;

b. modificare il parametro della puntualità, considerando un ritardo entro i 30' e uno oltre i 30' e prevedere penali anche per i ritardi registrati nelle stazioni intermedie;

c. modificare il parametro della regolarità riducendo da 2 ore=120' a $\frac{1}{2}$ ora= 30', in quanto considerare i soli ritardi superiori ai 120' risulta molto penalizzante nei confronti dell'utente della rete ferroviaria debole;

d. inserire il parametro di qualità dei componenti in modo che tenga conto di tutte le apparecchiature ed impianti gestiti dal Concessionario,

e. individuare meccanismi di monitoraggio della qualità percepita, anche mediante l'utilizzo di sistemi più moderni quali quelli del web 2.0 (app);

f. individuare forme di misurazione della qualità percepita, in modo da attenuare le discrasie tra "qualità erogata" dall'utente e appunto "qualità erogata"; prevedendo anche l'ausilio di "recensioni certificate" dall'utilizzatore del servizio effettuate attraverso l'utilizzo di sistemi più moderni quali quelli del web 2.0, apposite "app" o questionari.

2) Si raccomanda inoltre al Ministero proponente:

a. di assicurare nel prosieguo una maggiore trasparenza anche attraverso una semplificazione delle clausole negoziali;

b. di valutare l'opportunità di un potenziamento delle azioni di verifica;

c. di valutare le ulteriori proposte formulate nell'appendice al parere NARS, con particolare riferimento:

all'introduzione di un onere per il Concessionario di registrazione informatica dei dati di esercizio e di messa a disposizione degli stessi attraverso un collegamento informatico permanente presso gli uffici del Ministero concedente;

definire modalità di esercizio e tipologia di treni da adibire al servizio in esame anche in considerazione della necessità di evitare forme di concorrenza tra treni contribuiti e altre tipologie di treni (ad esempio "Frecciabianca") sulle medesime tratte, e di valutare la possibilità di rimodulare l'offerta programmata prevedendo eventualmente l'utilizzo, di treni che si rendano disponibili sulla rete forte.

promuovere forme diverse di finanziamento del servizio sulla rete debole anche intese a coprire, sia pure parzialmente, gli oneri di servizio pubblico attraverso un sistema di tariffazione che, in linea con la legge n. 111/2011, acquisisca risorse dal mercato presente sulla rete forte, senza pregiudicarne l'appetibilità.

d. aggiornare i parametri relativi al costo medio ponderato del capitale (WACC), dopo nuova valutazione, tenendo conto che:

la variazione del tasso *risk free* (rendimento del BTP decennale) intervenuta dal 2009 non ha formato oggetto di esame nella fase di valutazione intermedia del contratto;

l'equity risk premium adottato risulta superiore agli attuali valori di riferimento negli altri settori infrastrutturali nazionali.

16A02304

