

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 235

ATTO DEL GOVERNO SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di contratto di servizio tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Trenitalia S.p.A. per il periodo 2002-2003

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

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 27 maggio 2003)

CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO 2002-2003 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. 38 del disegno di legge collegato alla manovra finanziaria recante "disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti";
- 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 dell'Economia e delle Finanze 31 dicembre 2001, recante la ripartizione in capitoli delle U.P.B. in relazione al bilancio di previsione per l'anno 2002;

- VISTO il Decreto Interministeriale n. 118/T del 20 novembre 2001, che abroga gli obblighi di servizio previsti dall'articolo 1 comma 1 del citato Decreto Ministeriale 2 gennaio 1990, n.1/T;
- VISTI i pareri del NARS, formulato in data 18 marzo 2002 in relazione allo schema di contratto di servizio 2000-2001 e del CIPE 28/3/02;
- VISTO il contratto di servizio per il periodo 2000-2001 stipulato il ..., sottoscritto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall'Amministratore Delegato di Trenitalia. S.p.A.;
- CONSIDERATO che il trasferimento delle risorse alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome ai sensi del D. Lgs. 422/1997 non è stato ancora attuato, 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, nelle more della completa attuazione del citato D. Lgs. 422/1997, i servizi da erogare nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome;
- PRESO ATTO della programmazione di flussi finanziari contenuta nel Piano d'Impresa, approvato dal Ministero del Tesoro del Bilancio e Programmazione Economica in data 21 luglio 2000, ed in particolare dei contributi in conto esercizio ivi previsti;
- CONSIDERATO che il Piano d'Impresa di cui al punto precedente è attualmente in corso di aggiornamento e che la programmazione di flussi finanziari ivi contenuta, confermando le previsioni di cui al precedente Piano, prevede altresì la contribuzione dello Stato al servizio di trasporto passeggeri notturno, che garantisce la mobilità di lunga percorrenza soprattutto tra Nord e Sud del Paese e la cui produzione diventerebbe, per Trenitalia S.p.A., economicamente non sostenibile in assenza di contribuzione pubblica;
- CONSIDERATO che il Contratto di Servizio è strumento per conseguire, tra l'altro, il miglioramento del servizio di trasporto ferroviario ed il suo adeguamento alle esigenze dell'utenza, in particolare con riferimento ai seguenti aspetti:
 - trasferimento di quote crescenti di mobilità dal mezzo privato al mezzo pubblico;
 - valorizzazione del ruolo dei servizi ferroviari;
 - incremento del livello qualitativo dei servizi;
 - incremento qualitativo e quantitativo dell'informazione sui servizi resi all'utenza;

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 viaggiatori, da erogare da parte della Società nel periodo intercorrente dal 1 gennaio 2002 al 31 dicembre 2003, qualificati dal Ministero come rispondenti a servizio pubblico ai sensi e per gli effetti di cui al regolamento CEE 69/1191, come modificato dal regolamento CEE 91/1893.
2. Gli obblighi di servizio di cui al comma 1 sono individuati come segue:
 - Servizi di trasporto regionale nelle Regioni a Statuto speciale e nelle Province autonome;
 - Servizi di trasporto notturno;
 - Agevolazioni tariffarie passeggeri.

Articolo 2

Servizi ferroviari di ambito regionale

1. In ciascuna Regione a Statuto speciale e Provincia autonoma la Società si impegna ad erogare un ammontare di treni*chilometro non inferiore alla quantità programmata nell'anno 2001 e riportata nell'allegato 1. La riduzione del numero di treni*chilometro in una o più Regioni o Province autonome, fermo restando l'ammontare minimo complessivo come individuato al successivo comma 2, potrà avere luogo soltanto previo consenso della Regione o Provincia autonoma interessata, che la Società acquisirà dandone immediata comunicazione al Ministero. In attesa della definitiva assegnazione di servizi interregionali alle Regioni o alle Province interessate, la Società si impegna altresì ad erogare un ammontare di treni*chilometro non inferiore alla quantità programmata nell'anno 2001 sulle relazioni non ancora assegnate, riportata nell'allegato 1 (servizi indivisi).
2. L'ammontare annuo dei servizi di cui al comma 1 complessivamente erogati non potrà essere inferiore a **26.009.843** treni*km, salvo quanto disposto dal successivo articolo 8.
3. Salvo quanto previsto dall'articolo 6 comma 5, ogni eventuale aumento della quantità di treni*chilometro prodotta in una o più Regioni o Province autonome non comporterà ulteriori oneri finanziari per lo Stato.
4. Ai fini di quanto previsto dall'articolo 10 comma 3, l'ammontare della compensazione per treno* chilometro è determinata in euro 8,4.

5. La Società si impegna a concordare con ciascuna Regione o Provincia autonoma interessata il programma di esercizio annuale, che trova riscontro nell'orario ufficiale della Società e contiene:
 - a. Il codice identificativo del treno;
 - b. Gli estremi del percorso;
 - c. L'orario di servizio;
 - d. I giorni di esercizio;Eventuali modifiche del servizio rispetto a quanto definito nel programma d'esercizio dovranno essere concordate formalmente tra la Società e la Regione o Provincia autonoma interessata, nei limiti di quanto previsto nei commi 1, 2 e 3, e comunicate tempestivamente al Ministero.
6. La Società si obbliga a non accedere, per i medesimi servizi disciplinati dal presente contratto, a compensazioni a valere sul bilancio di altre Amministrazioni pubbliche.
7. In caso di sopravvenuta attuazione del Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 per le Regioni a Statuto speciale o per le Province autonome, e previo consenso delle parti interessate, il presente contratto decade e cessa di avere effetti, limitatamente alla quota parte dei servizi, ed ai relativi diritti ed obblighi, la cui competenza è stata trasferita alle regioni a statuto speciale o alle province autonome.

Articolo 3

Servizio viaggiatori notturno per ferrovia

1. Nell'ambito dei servizi di trasporto viaggiatori di interesse nazionale, il Ministero riconosce al servizio viaggiatori notturno per ferrovia il carattere di servizio pubblico in quanto, nel garantire la mobilità di lunga e lunghissima percorrenza, contribuisce anche al riequilibrio territoriale.
2. Per l'anno 2002 la Società si impegna ad erogare i servizi di cui al comma 1, previsti dall'Orario Ufficiale e riportati nell'allegato 2, in essi inclusi i servizi di rinforzo dell'offerta programmata (treni straordinari programmati) in relazione ai picchi di domanda in periodi a maggior intensità di traffico entro il limite di 1.100.000 treni*km.
3. La Società, considerata l'opportunità di consentire l'adeguamento tempestivo dell'offerta del servizio ai mutamenti della domanda e delle condizioni di contesto, è autorizzata ad effettuare riprogrammazioni dei servizi di cui al comma 2.
4. La Società si atterrà, ai fini di quanto previsto dal comma 3, agli obiettivi di incrementare il livello qualitativo dei servizi, di acquisire quote crescenti di viaggiatori e di favorire il riequilibrio territoriale, perseguendo contestualmente l'obiettivo di razionalizzazione dell'offerta.
5. Qualsiasi cambiamento programmato, relativo sia al livello sia alla struttura sia al regime riguardante i servizi, deve essere autorizzato dal Ministero. La relativa proposta, ai fini del perseguimento degli obiettivi individuati al precedente comma 4, dovrà essere presentata al Ministero ed alle Regioni e Province autonome interessate con congruo anticipo.

6. Ai fini di quanto previsto dall'articolo 10 comma 3, l'ammontare della compensazione per treno*chilometro è determinata in euro 8,5.

Articolo 4

Agevolazioni tariffarie per determinate categorie di viaggiatori

1. Gli obblighi di servizio pubblico in materia di agevolazioni tariffarie per determinate categorie di viaggiatori, previste dall'art. 2 del D.M. 1-T del 2.1.1990, sono riportati nell'allegato 3 che documenta altresì, per ciascuna tipologia di agevolazioni tariffarie, le compensazioni riconosciute a favore della Società.

Articolo 5

Ulteriori obblighi della Società

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

Articolo 6

Compensazioni

1. Per ciascun anno, a fronte dell'obbligo di produzione di cui all'articolo 2, alla Società è riconosciuta una compensazione pari a 218.203.040 euro, pari all'importo stanziato sul capitolo 1540 (U.P.B. 3.1.2.8 – Ministero Economia e Finanze) del bilancio di previsione dello Stato per il 2002 e coerente con la differenza costi-ricavi per il complesso dei servizi definiti all'articolo 2 pre-consuntivata per il 2001, secondo quanto riportato nell'allegato 4. A fronte degli obblighi di servizio di cui agli articoli 3 e 4 alla Società è riconosciuta una compensazione pari a 143.575.018 euro, corrispondente all'importo stanziato sul capitolo 1542 (U.P.B. 3.1.2.8 – Ministero Economia e Finanze) del Bilancio

di previsione annuale dello Stato per il 2002 e coerente, per il servizio di trasporto notturno, con la differenza tra costi e ricavi riportata nell'allegato 5 e per le agevolazioni tariffarie con gli oneri sostenuti dalla Società, come riportati nell'allegato 3. I suddetti importi sono comprensivi di ogni ulteriore prestazione contenuta nel presente contratto, compresi gli obblighi di cui all'art. 5 e il conseguimento degli standard di qualità di cui all'articolo 7.

2. Entro il mese di giugno dell'anno successivo a quello di riferimento, la Società fornisce al Ministero, sia in forma cartacea che su supporto informatico, i dati annuali preconsuntivati sull'andamento dei parametri fisici ed economico-gestionali di cui all'allegato 6, al fine di monitorare la congruità delle compensazioni definite con il presente contratto.
3. Entro il mese di settembre dell'anno successivo a quello di riferimento la Società si impegna a trasmettere al Ministero una rendicontazione certificata da parte di una Società di revisione che attesti l'entità dei ricavi, dei costi e degli oneri sopportati dalla Società per la prestazione degli obblighi di servizio di cui al presente contratto.
4. La rendicontazione di cui al precedente comma non potrà determinare conguagli positivi in favore della Società qualora gli oneri sostenuti risultino superiori alle somme stanziati sui corrispondenti capitoli di bilancio. Qualora detta rendicontazione evidenzia 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 successivo a quello per cui la rendicontazione si riferisce.
5. Fatto salvo quanto previsto dal precedente comma, qualora, in sede di assestamento di bilancio per l'anno 2002 o in sede di bilancio di previsione per l'anno 2003, l'importo stanziato sui rispettivi capitoli di bilancio risulti variato rispetto all'ammontare di cui al comma 1, eventuali aumenti dei fondi stanziati saranno destinati all'incremento della quantità o, fermi restando i fattori e gli standard definiti nell'art. 7, al miglioramento della qualità dei servizi prestati, secondo modalità da concordarsi tra il Ministero e la Società, sentite le Regioni o le Province autonome interessate. Eventuali riduzioni dei fondi stanziati, se superiori al 5% dell'importo attualmente stanziato per l'anno 2002, potranno dare luogo a corrispondente ridefinizione dell'ammontare di servizi da erogare, secondo modalità da concordarsi tra il Ministero e la Società, sentite le Regioni o le Province autonome interessate.

Articolo 7 **Qualità dei servizi**

1. Per il trasporto ferroviario nelle Regioni a Statuto speciale e nelle Province autonome di cui all'art. 2, la Società si impegna a garantire il rispetto di fattori, indicatori e standard secondo quanto riportato nell'allegato 7, che indica altresì le penalità da applicare in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi definiti.
2. Fermo restando quanto disposto dalla deliberazione CIPE n. 173 del 5 novembre 1999, nonché ogni determinazione del CIPE o del Ministero avente

rilievo ai fini della qualità dei servizi ferroviari, la Società si impegna a garantire, per il trasporto notturno a media e lunga percorrenza di cui all'art. 3, il rispetto di fattori e standard secondo quanto riportato nell'allegato 8, che indica altresì le penalità da applicare in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi definiti.

Articolo 8

Variazioni e interruzioni dei servizi per cause eccezionali

1. La prestazione dei servizi oggetto del presente Contratto non può essere interrotta né sospesa dalla Società per nessun motivo, salvo eventi eccezionali non imputabili alla Società né evitabili con l'applicazione della normale diligenza o salvo cause di forza maggiore previste dalla legge o nei casi disposti dalle Autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica e in ogni caso deve essere ripristinata al più presto.
2. La Società garantisce, in caso di sciopero, l'erogazione della quantità di servizio minimo riportato nell'Orario Ufficiale e comunicato al Ministero e alla Regione o Provincia autonoma interessata, secondo quanto stabilito dalla legge 12/6/1990 n. 146 e successive modificazioni ed integrazioni.
3. Il verificarsi di interruzioni di cui al comma 1 non comportano riduzioni delle compensazioni economiche previste, a condizione che la Società, in tempi e secondo modalità appropriati, assicuri la continuità del servizio di trasporto anche in forma sostitutiva, naturalmente senza aumento delle predette compensazioni economiche.
4. Le variazioni o interruzioni del servizio di cui al presente articolo sono tempestivamente comunicate dalla Società al Ministero e alla Regione o Provincia autonoma interessata, anche a mezzo fax.
5. Le variazioni o interruzioni del servizio di cui al presente articolo non sono rilevanti ai fini del rispetto degli impegni in relazione agli standard qualitativi minimi di cui agli allegati 7 e 8.

Articolo 9

Monitoraggio dei servizi prestati

1. Il monitoraggio sulla quantità e qualità dei servizi prestati, nonché sul corretto adempimento degli altri obblighi di cui al presente contratto, avviene secondo quanto previsto dai successivi commi ed ai sensi del successivo articolo 12.
2. Dal 1° gennaio 2003, entro i 45 giorni successivi ad ogni semestre, la Società produrrà una relazione sul servizio erogato nel semestre precedente, corredata da idonea e completa documentazione attestante i servizi effettivamente resi e quanto necessario per la verifica del rispetto degli obblighi contrattuali. Per i servizi erogati nel 2002, la relazione di cui al periodo precedente verrà trasmessa entro il 15 febbraio 2003 ed avrà a riferimento i servizi erogati nell'intero anno 2002. La relazione per il secondo semestre 2003 dovrà comunque riferirsi ai servizi erogati durante tutto l'anno.

3. La Società provvede a trasmettere la relazione di cui al comma 2 al Ministero per quanto riguarda i servizi di cui agli articoli 3 e 4 (trasporto notturno e agevolazioni tariffarie) e al Ministero ed alla Regione a Statuto speciale o Provincia autonoma interessata per quanto riguarda i servizi di cui all'articolo 2.
4. Il Ministero, e le Regioni a Statuto speciale o Province autonome per quanto riguarda i servizi regionali, possono effettuare, secondo le modalità organizzative e temporali che ritengono più opportune, rilevazioni e controlli per verificare il rispetto degli impegni contrattuali da parte della Società.

Articolo 10 **Valutazione dei servizi prestati - Penalità**

1. La valutazione dei servizi prestati e la determinazione delle penalità di cui ai successivi commi sono effettuate annualmente.
2. Entro i quarantacinque giorni successivi dalla ricezione della relazione di cui al comma 2 del precedente articolo 9, relativa ai servizi prestati nell'anno precedente:
 - a. Il Ministero verifica sulla base della relazione stessa i servizi effettivamente resi e definisce la compensazione spettante alla Società, detratto l'ammontare corrispondente ad eventuali penali a carico della Società e ad eventuali riduzioni per il servizio non reso, dandone comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze;
 - b. Il Ministero, sulla base della relazione stessa e acquisita dalle Regioni a Statuto speciale e dalle Province autonome la valutazione dei servizi effettivamente resi, provvede a definire la compensazione spettante alla Società, detratto l'ammontare corrispondente ad eventuali penali a carico della Società e ad eventuali riduzioni per il servizio non reso, dandone comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze.
3. Per le inadempienze riferite agli obblighi relativi alla quantità di treni*km da produrre, in aggiunta alla sanzione di cui al successivo comma 6, la compensazione dovuta alla Società verrà decurtata, per ciascun treno*km di minore produzione, in ragione dell'ammontare individuato, a seconda del servizio per il quale è stata accertata l'inadempienza, dall'articolo 2 comma 4 o dall'articolo 3 comma 6. Sono esclusi da tale computo la mancata produzione per i motivi di cui all'articolo 8 e per i casi in cui venga fornito efficace servizio sostitutivo.
4. Per ciascuna delle inosservanze degli obblighi relativi alla qualità dei servizi da erogare, come individuati dall'articolo 7, si applicano le penali previste dagli allegati 7 e 8.
5. Ai fini di stimolare il continuo miglioramento del livello di efficacia del servizio passeggeri notturno di cui all'art. 3, le parti prevedono l'utilizzo di un sistema premiante da applicare nel presente contratto sulla base delle procedure descritte nell'allegato n. 8.
6. Fatto salvo quanto previsto al precedente comma 4, per ciascuna delle inosservanze ed inottemperanze, da parte della Società, degli obblighi di cui al

presente Contratto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su segnalazione del competente Ufficio del Ministero, previa contestazione formale dell'addebito ed audizione delle ragioni addotte in contrario, applica una penale di importo non superiore a 50.000 euro. Il pagamento della penale deve essere effettuato dalla Società entro e non oltre 30 giorni dalla comunicazione dell'applicazione della penale stessa. Qualora le inosservanze ed inottemperanze al presente contratto assumano particolare gravità, il Ministero potrà risolvere il contratto.

Articolo 11 ***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 12 ***Vigilanza***

1. Fermi restando i compiti spettanti all'azionista, il Ministero esercita la vigilanza sull'attuazione del presente Contratto e sul corretto adempimento degli impegni gravanti sulla Società sulla base del Contratto stesso, della Licenza e delle vigenti disposizioni. Il Ministero, in particolare, parteciperà alla valutazione delle procedure di rilevazione della qualità percepita dall'utenza sulla quale sono basati i fattori e gli standard di qualità di cui al precedente articolo 7.
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 e tempestivamente al Ministero, la collaborazione e la documentazione necessarie per l'espletamento di tale attività.
3. 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.

Articolo 13

Clausola di continuità

1. Ferma restando ogni disposizione normativa avente rilievo ai fini di quanto disciplinato dal presente contratto, la Società è autorizzata a proseguire oltre la scadenza, fino alla 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, nell'erogazione dei seguenti servizi e nel rispetto dei medesimi obblighi previsti dal presente contratto:
 - 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'applicazione delle agevolazioni tariffarie di cui all'articolo 2 del D.M. 1-T/1990.
2. L'onere netto corrispondente agli obblighi di servizio resi ai sensi del comma 1, al quale sarà commisurata la compensazione dello Stato tenuto conto degli stanziamenti disposti nella legge annuale di bilancio, verrà determinato previa rendicontazione dei servizi prestati. Con riferimento ai rispettivi capitoli iscritti nel bilancio di previsione dello Stato, la compensazione non potrà essere superiore, per ciascun mese di efficacia di quanto disciplinato al medesimo comma 1, a 1/12 dei singoli importi accordati con il presente contratto per l'anno 2002.
3. In tutti i casi in cui sopravvengano norme incompatibili con l'autorizzazione alla prosecuzione dei servizi di cui al comma 1, la Società ha facoltà, secondo le modalità previste dagli articoli 4 e 14 del Regolamento CEE 1191/69 come modificato dal Regolamento CEE 1893/91, di sospendere la produzione dei servizi di cui al medesimo comma 1, fatte salve le compensazioni dovute per i servizi fino ad allora eserciti.

L'Amministratore Delegato
di Trenitalia SpA

Il Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Roma,

ALLEGATO 1

QUANTITA' MINIMA DI SERVIZI DA EROGARE NELLE REGIONI A STATUTO SPECIALE E NELLE PROVINCE AUTONOME, COMPRESIVI DEI SERVIZI INTERREGIONALI INDIVISI (Trenikm)		
	Valle d'Aosta	1.751.000
	Alto Adige	1.671.437
	Friuli	2.942.736
	Sardegna	3.634.710
	Sicilia	10.798.887
	Trentino	1.390.612
	Servizi interregionali indivisi (di cui)	3.820.461
<i>Interregionali Trieste-Portogr.-Venezia</i>	895.803	
<i>Interregionali Trieste-Udine-Venezia</i>	1.334.818	
<i>Interregionali -BO-Bz/Brennero (VE)</i>	1.223.077	
<i>Interregionali -VR-Bz/Brennero (BZ)</i>	366.763	
Totale servizi nelle regioni e province autonome		26.009.843

Allegato 2 - Servizi viaggiatori notturni 1 gennaio - 15 giugno 2002

Orario 01-26 gennaio 2002					TRKM
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM	
EXP	803	VILLA SG	REGGIO CC	352	
EXP	805	TORINO	SIRACUSA	38.899	
EXP	807	MESSINA	PALERMO	5.696	
EXP	808	PALERMO	MESSINA	5.924	
EXP	810	SIRACUSA	TORINO	38.899	
EXP	811	TORINO	REGGIO CC	34.069	
EXP	812	REGGIO CC	VILLA SG	366	
EXP	814	REGGIO CC	LAMEZIA	5.818	
EXP	815	LAMEZIA	REGGIO CC	5.818	
EXP	816	CATANZARO L	CROTONE	1.554	
EXP	817	CROTONE	CATANZARO L	1.554	
EXP	818	REGGIO CC	TORINO	34.330	
EXP	823	MILANO	AGRIGENTO	39.700	
EXP	824	ROMA	MILANO	15.796	
EXP	825	VILLA SG	REGGIO CC	352	
EXP	826	REGGIO CC	LAMEZIA	5.818	
EXP	827	CATANIA	SIRACUSA	2.152	
EXP	829	AVELLINO	CASERTA	2.395	
EXP	830	SALERNO	MILANO	23.775	
EXP	831	MILANO	REGGIO CC	32.655	
EXP	832	REGGIO CC	MILANO	32.446	
EXP	833	MILANO	SALERNO	22.416	
EXP	834	AGRIGENTO	MILANO	39.961	
EXP	835	LAMEZIA	REGGIO CC	5.818	
EXP	836	SIRACUSA	CATANIA	2.238	
EXP	837	MILANO	ROMA	15.094	
EXP	838	REGGIO CC	VILLA SG	366	
EXP	839	CASERTA	AVELLINO	2.303	
EXP	876	PALERMO	MESSINA	5.924	
EXP	877	ROMA	SIRACUSA	21.712	
EXP	878	SIRACUSA	ROMA	21.712	
EXP	879	MESSINA	PALERMO	5.696	
EXP	888	CATANZARO L	PAOLA	6.558	
EXP	891	ROMA	REGGIO CC	17.242	
EXP	892	REGGIO CC	LAMEZIA	5.818	
EXP	893	LAMEZIA	REGGIO CC	5.818	
EXP	894	REGGIO CC	ROMA	17.814	
EXP	895	ROMA	REGGIO CC	18.023	
EXP	896	REGGIO CC	ROMA	17.242	
EXP	897	PAOLA	CATANZARO L	6.306	

orario 27 gennaio - 15 giugno 2002					TRKM
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM	
EXP	803	VILLA SG	REGGIO CC	1.972	
EXP	805	TORINO	SIRACUSA	209.478	
EXP	807	MESSINA	PALERMO	31.495	
EXP	808	PALERMO	MESSINA	31.495	
EXP	810	SIRACUSA	TORINO	209.478	
EXP	811	TORINO	REGGIO CC	183.448	
EXP	812	REGGIO CC	VILLA SG	1.972	
EXP	814	REGGIO CC	LAMEZIA	31.329	
EXP	815	LAMEZIA	REGGIO CC	31.329	
EXP	816	CATANZARO	CROTONE	8.366	
EXP	817	CROTONE	CATANZARO L	8.366	
EXP	818	REGGIO CC	TORINO	184.854	
EXP	823	MILANO	AGRIGENTO	213.930	
EXP	824	ROMA	MILANO	85.195	
EXP	825	VILLA SG	REGGIO CC	1.972	
EXP	827	CATANIA	SIRACUSA	12.051	
EXP	829	AVELLINO	CASERTA	12.898	
EXP	830	SALERNO	MILANO	128.018	
EXP	833	MILANO	SALERNO	120.703	
EXP	834	AGRIGENTO	MILANO	215.174	
EXP	836	SIRACUSA	CATANIA	12.051	
EXP	837	MILANO	ROMA	81.278	
EXP	838	REGGIO CC	VILLA SG	1.972	
EXP	839	CASERTA	AVELLINO	12.898	
EXP	876	PALERMO	MESSINA	31.495	
EXP	877	ROMA	SIRACUSA	116.908	
EXP	878	SIRACUSA	ROMA	116.929	
EXP	879	MESSINA	PALERMO	31.495	
EXP	888	CATANZARO	PAOLA	35.315	
EXP	891	ROMA	REGGIO CC	92.840	
EXP	892	REGGIO CC	LAMEZIA	31.329	
EXP	893	LAMEZIA	REGGIO CC	31.329	
EXP	894	REGGIO CC	ROMA	95.920	
EXP	895	ROMA	REGGIO CC	97.046	
EXP	897	PAOLA	CATANZARO L	35.315	

Allegato 2 - Servizi viaggiatori notturni 1 gennaio - 15 giugno 2002

Orario 01-26 gennaio 2002		Orario 27 gennaio - 15 giugno 2002		
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
EXP	900	BARI	TORINO	7.848
EXP	903	MILANO	PIACENZA	1.863
EXP	905	BARI	TARANTO	2.902
EXP	906	PIACENZA	MILANO	1.863
EXP	907	TORINO	BARI	7.848
EXP	923	BOLOGNA	LECCE	20.745
EXP	924	LECCE	BOLZANO	27.552
EXP	925	BOLZANO	LECCE	27.552
EXP	926	LECCE	BOLOGNA	20.745
EXP	951	ROMA	LECCE	16.799
EXP	956	LECCE	ROMA	16.590
EXP	981	BARI	VILLA SG	15.547
EXP	985	VILLA SG	BARI	15.547
EXP	1594	REGGIO CC	BOLZANO	3.929
EXP	1595	BOLZANO	REGGIO CC	3.824
EXP	1616	PESCARA	MILANO	2.270
EXP	1617	BOLOGNA	BARI	2.594
EXP	1630	SALERNO	MILANO	1.739
EXP	1631	MILANO	REGGIO CC	5.049
EXP	1632	REGGIO CC	MILANO	7.393
EXP	1637	MILANO PG	REGGIO CC	2.681
EXP	1638	CATANZARO L	CROTONE	120
EXP	1639	CROTONE	CATANZARO L	120
EXP	1640	REGGIO CC	MILANO PG	2.691
EXP	1651	MILANO	REGGIO CC	-
EXP	1652	REGGIO CC	MILANO	1.285
EXP	1655	MILANO PG	TARANTO	-
EXP	1656	TARANTO	MILANO PG	980
EXP	1657	BARI	LECCE	-
EXP	1658	LECCE	BARI	149
EXP	1662	REGGIO CC	TORINO	5.229
EXP	1663	TORINO	REGGIO CC	-
EXP	1664	REGGIO CC	TORINO	-
EXP	1665	TORINO	REGGIO CC	5.229
EXP	1673	TORINO	ROMA TUSC	2.620
EXP	1674	ROMA TUSC	TORINO	2.602
EXP	1675	TORINO.	LECCE	-
EXP	1676	BARI	TORINO	-
EXP	1678	REGGIO CC	BOLOGNA	-
EXP	1679	BOLOGNA	REGGIO CC	-

Orario 27 gennaio - 15 giugno 2002		Orario 27 gennaio - 15 giugno 2002		
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
EXP	900	BARI	TORINO	19.620
EXP	903	MILANO	PIACENZA	10.029
EXP	905	BARI	TARANTO	15.627
EXP	906	PIACENZA	MILANO	10.029
EXP	907	TORINO	BARI	19.620
EXP	923	BOLOGNA	LECCE	111.706
EXP	924	LECCE	BOLZANO	148.358
EXP	925	BOLZANO	LECCE	148.358
EXP	926	LECCE	BOLOGNA	111.706
EXP	951	ROMA	LECCE	90.457
EXP	956	LECCE	ROMA	89.331
EXP	985	VILLA SG	BARI	83.716
EXP	1594	REGGIO CC	BOLZANO	10.477
EXP	1595	BOLZANO	REGGIO CC	10.196
EXP	1616	PESCARA	MILANO	11.349
EXP	1617	BOLOGNA	BARI	12.972
EXP	1630	SALERNO	MILANO	15.650
EXP	1631	MILANO	REGGIO CC	5.053
EXP	1632	REGGIO CC	MILANO	6.166
EXP	1637	MILANO PG	REGGIO CC	1.341
EXP	1638	CATANZARO	CROTONE	60
EXP	1639	CROTONE	CATANZARO L	60
EXP	1640	REGGIO CC	MILANO PG	1.347
EXP	1651	MILANO	REGGIO CC	2.536
EXP	1652	REGGIO CC	MILANO	2.572
EXP	1655	MILANO PG	TARANTO	1.959
EXP	1656	TARANTO	MILANO PG	1.961
EXP	1657	BARI	LECCE	299
EXP	1658	LECCE	BARI	299
EXP	1663	TORINO	REGGIO CC	7.862
EXP	1664	REGGIO CC	TORINO	1.320
EXP	1673	TORINO	ROMA TUSC	13.102
EXP	1674	ROMA TUSC	TORINO	13.009
EXP	1675	TORINO.	LECCE	4.521
EXP	1676	BARI	TORINO	1.962

Allegato 2 - Servizi viaggiatori notturni 1 gennaio - 15 giugno 2002

Orario 01-26 gennaio 2002				
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
Totale EXP				
				800.337

Orario 27 gennaio - 15 giugno 2002				
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
EXP	33896	REGGIO CC	ROMA	92.305
EXP	35981	BARI	VILLA SG	83.716
Totale EXP				
				3.708.295

Allegato 2 - Servizi viaggiatori notturni 1 gennaio - 15 giugno 2002

Orario 01-26 gennaio 2002		Orario 27 gennaio - 15 giugno 2002		
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
TH	1906	ROMA	MILANO	11.328
TH	1908	MILANO	ROMA	10.749
TH	1912	NAPOLI	MILANO	12.597
TH	1913	MILANO	NAPOLI	12.270
TH	1920	PALERMO	MILANO	37.898
TH	1921	MILANO	PALERMO	38.481
TH	1922	SIRACUSA	MESSINA	4.159
TH	1923	MESSINA	SIRACUSA	4.159
TH	1924	PALERMO	ROMA	22.934
TH	1925	ROMA	PALERMO	22.934
TH	1930	SIRACUSA	VENEZIA	35.318
TH	1931	VENEZIA	SIRACUSA	35.889
TH	1932	PALERMO	MESSINA	5.924
TH	1933	MESSINA	PALERMO	5.924
TH	1934	REGGIO CC	VILLA SG	366
TH	1935	VILLA SG	REGGIO CC	366
TH	1938	SIRACUSA	ROMA	21.712
TH	1939	ROMA	SIRACUSA	21.712
TH	1940	PALERMO	TORINO	33.945
TH	1941	TORINO	PALERMO	33.877
TH	1942	SIRACUSA	MESSINA	3.979
TH	1945	MESSINA	SIRACUSA	3.979
TH	1980	SIRACUSA	MESSINA	1.085
TH	1981	MILANO PG	PALERMO	8.873
TH	1982	PALERMO	MILANO PG	8.898
TH	1983	MESSINA	SIRACUSA	1.085
TH	1990	REGGIO CC	VILLA SG	85
TH	1991	MILANO	SIRACUSA	8.541
TH	1992	SIRACUSA	MILANO	8.506
TH	1993	VILLA SG	REGGIO CC	99
Totale TH				417.672

Orario 27 gennaio - 15 giugno 2002		Orario 27 gennaio - 15 giugno 2002		
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
TH	1908	MILANO	ROMA	71.193
TH	1912	NAPOLI	MILANO	53.987
TH	1913	MILANO	NAPOLI	49.078
TH	1920	PALERMO	MILANO	203.803
TH	1921	MILANO	PALERMO	206.365
TH	1922	SIRACUSA	MESSINA	22.262
TH	1923	MESSINA	SIRACUSA	22.262
TH	1924	PALERMO	ROMA	123.085
TH	1925	ROMA	PALERMO	123.085
TH	1930	SIRACUSA	VENEZIA	190.176
TH	1931	VENEZIA	SIRACUSA	193.250
TH	1932	PALERMO	MESSINA	31.495
TH	1933	MESSINA	PALERMO	31.495
TH	1934	REGGIO CC	VILLA SG	1.972
TH	1935	VILLA SG	REGGIO CC	1.972
TH	1938	SIRACUSA	ROMA	116.929
TH	1939	ROMA	SIRACUSA	116.929
TH	1940	PALERMO	TORINO	163.266
TH	1941	TORINO	PALERMO	162.937
TH	1942	SIRACUSA	MESSINA	19.185
TH	1945	MESSINA	SIRACUSA	19.185
TH	1980	SIRACUSA	MESSINA	2.713
TH	1981	MILANO PG	PALERMO	22.153
TH	1982	PALERMO	MILANO PG	22.217
TH	1983	MESSINA	SIRACUSA	2.715
TH	1990	REGGIO CC	VILLA SG	239
TH	1991	MILANO	SIRACUSA	24.200
TH	1992	SIRACUSA	MILANO	24.101
TH	1993	VILLA SG	REGGIO CC	239
TH	35810	ROMA	MILANO	74.679
TH	35991	MILANO	REGGIO CC	44.957
TH	35992	REGGIO CC	MILANO	44.748
Totale TH				2.187.473

Allegato 2 - Servizi viaggiatori notturni 16 giugno - 31 dicembre 2002

orario 16 giugno - 14 dicembre 2002				
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
EXP	803	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CALABRIA	2.564
EXP	805	TORINO P.NUOVA	SIRACUSA	272.322
EXP	807	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	40.943
EXP	808	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	40.943
EXP	810	SIRACUSA	TORINO P.NUOVA	272.322

EXP	812	REGGIO CALABRIA	VILLA S.GIOVANNI	2.564
-----	-----	-----------------	------------------	-------

EXP	823	MILANO CENTRALE	AGRIGENTO CENTR.	278.109
EXP	824	ROMA TERMINI	MILANO CENTRALE	110.754
EXP	825	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CALABRIA	2.564

EXP	827	CATANIA CENTRALE	SIRACUSA	15.666
EXP	829	AVELLINO	CASERTA	16.768
EXP	830	SALERNO	MILANO CENTRALE	166.605

EXP	833	MILANO CENTRALE	SALERNO	157.095
EXP	834	AGRIGENTO CENTR.	MILANO CENTRALE	279.513

EXP	836	SIRACUSA	CATANIA CENTRALE	15.666
EXP	837	MILANO CENTRALE	ROMA TERMINI	105.843
EXP	838	REGGIO CALABRIA	VILLA S.GIOVANNI	2.564
EXP	839	CASERTA	AVELLINO	16.768
EXP	876	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	40.943
EXP	877	ROMA TERMINI	SIRACUSA	152.007
EXP	878	SIRACUSA	ROMA TERMINI	152.007
EXP	879	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	40.943
EXP	888	CATANZARO LIDO	PAOLA	47.729
EXP	891	ROMA TERMINI	REGGIO CALABRIA	120.692
EXP	892	REGGIO CALABRIA	LAMEZIA T. C.LE	40.727
EXP	893	LAMEZIA T. C.LE	REGGIO CALABRIA	40.727
EXP	894	REGGIO CALABRIA	ROMA TERMINI	124.696
EXP	895	ROMA TERMINI	REGGIO CALABRIA	126.160
EXP	896	REGGIO CALABRIA	ROMA TERMINI	119.997
EXP	897	PAOLA	CATANZARO LIDO	47.729

orario 15 - 31 dicembre 2002				
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
EXP	803	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CALABRIA	239
EXP	805	TORINO P.NUOVA	SIRACUSA	25.437
EXP	807	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	3.824
EXP	808	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	3.824
EXP	810	SIRACUSA	TORINO P.NUOVA	25.437

EXP	812	REGGIO CALABRIA	VILLA S.GIOVANNI	239
-----	-----	-----------------	------------------	-----

EXP	823	MILANO CENTRALE	AGRIGENTO CENTR.	25.977
EXP	824	ROMA TERMINI	MILANO CENTRALE	10.345
EXP	825	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CALABRIA	239

EXP	827	CATANIA CENTRALE	SIRACUSA	1.463
EXP	829	AVELLINO	CASERTA	1.566
EXP	830	SALERNO	MILANO CENTRALE	15.562

EXP	833	MILANO CENTRALE	SALERNO	14.674
EXP	834	AGRIGENTO CENTR.	MILANO CENTRALE	26.108

EXP	836	SIRACUSA	CATANIA CENTRALE	1.463
EXP	837	MILANO CENTRALE	ROMA TERMINI	9.886
EXP	838	REGGIO CALABRIA	VILLA S.GIOVANNI	239
EXP	839	CASERTA	AVELLINO	1.566
EXP	876	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	3.824
EXP	877	ROMA TERMINI	SIRACUSA	14.199
EXP	878	SIRACUSA	ROMA TERMINI	14.199
EXP	879	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	3.824
EXP	888	CATANZARO LIDO	PAOLA	4.458
EXP	891	ROMA TERMINI	REGGIO CALABRIA	11.273
EXP	892	REGGIO CALABRIA	LAMEZIA T. C.LE	3.804
EXP	893	LAMEZIA T. C.LE	REGGIO CALABRIA	3.804
EXP	894	REGGIO CALABRIA	ROMA TERMINI	11.647
EXP	895	ROMA TERMINI	REGGIO CALABRIA	11.784
EXP	896	REGGIO CALABRIA	ROMA TERMINI	11.208
EXP	897	PAOLA	CATANZARO LIDO	4.458

Allegato 2 - Servizi viaggiatori notturni 16 giugno - 31 dicembre 2002

orario 16 giugno - 14 dicembre 2002			orario 15 - 31 dicembre 2002		
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM	TRKM
EXP	900	BARI CENTRALE	TORINO P.NUOVA	36.013	
EXP	903	MILANO CENTRALE	PIACENZA	13.038	
EXP	905	BARI CENTRALE	TARANTO	20.315	
EXP	906	PIACENZA	MILANO CENTRALE	13.038	
EXP	907	TORINO P.NUOVA	BARI CENTRALE	10.975	
EXP	923	BOLOGNA CENTRALE	LECCE	145.218	
EXP	924	LECCE	BOLZANO	192.866	
EXP	925	BOLZANO	LECCE	192.866	
EXP	926	LECCE	BOLOGNA CENTRALE	145.218	
EXP	951	ROMA TERMINI	LECCE	117.594	
EXP	956	LECCE	ROMA TERMINI	116.130	
EXP	981	BARI CENTRALE	VILLA S.GIOVANNI	108.831	
EXP	985	VILLA S.GIOVANNI	BARI CENTRALE	108.831	
EXP	1594	REGGIO CALABRIA	BOLZANO	31.431	
EXP	1595	BOLZANO	REGGIO CALABRIA	30.589	
EXP	1616	PESCARA C.	MILANO CENTRALE	14.779	
EXP	1617	BOLOGNA CENTRALE	BARI CENTRALE	16.864	
EXP	1630	SALERNO	MILANO CENTRALE	11.316	
EXP	1631	MILANO CENTRALE	REGGIO CALABRIA	2.526	
EXP	1632	REGGIO CALABRIA	MILANO CENTRALE	2.466	
EXP	1637	MILANO P.GARIBAL	REGGIO CALABRIA	21.461	
EXP	1638	CATANZARO LIDO	CROTONE	956	
EXP	1639	CROTONE	CATANZARO LIDO	956	
EXP	1640	REGGIO CALABRIA	MILANO P.GARIBAL	21.547	
EXP	1651	MILANO CENTRALE	REGGIO CALABRIA	15.216	
EXP	1652	REGGIO CALABRIA	MILANO CENTRALE	15.432	
EXP	1655	MILANO P.GARIBAL	TARANTO	12.748	
EXP	1656	TARANTO	MILANO P.GARIBAL	12.747	
EXP	1657	BARI CENTRALE	LECCE	1.941	
EXP	1658	LECCE	BARI CENTRALE	1.941	
EXP	1662	REGGIO CALABRIA	TORINO P.NUOVA	45.753	
EXP	1663	TORINO P.NUOVA	REGGIO CALABRIA	9.172	
EXP	1664	REGGIO CALABRIA	TORINO P.NUOVA	9.243	
EXP	1665	TORINO P.NUOVA	REGGIO CALABRIA	45.753	
EXP	1673	TORINO P.NUOVA	ROMA TUSCOLANA	17.033	
EXP	1674	ROMA TUSCOLANA	TORINO P.NUOVA	16.916	
EXP	1675	TORINO P.NUOVA	LECCE	19.232	
EXP	1676	BARI CENTRALE	TORINO P.NUOVA	2.946	
EXP	1676	LECCE	TORINO P.NUOVA	18.101	

orario 15 - 31 dicembre 2002					
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM	TRKM
EXP	900	BARI CENTRALE	TORINO P.NUOVA	1.080	
EXP	903	MILANO CENTRALE	PIACENZA	1.218	
EXP	905	BARI CENTRALE	TARANTO	1.898	
EXP	906	PIACENZA	MILANO CENTRALE	1.218	
EXP	907	TORINO P.NUOVA	BARI CENTRALE	224	
EXP	923	BOLOGNA CENTRALE	LECCE	13.564	
EXP	924	LECCE	BOLZANO	18.015	
EXP	925	BOLZANO	LECCE	16.015	
EXP	926	LECCE	BOLOGNA CENTRALE	13.564	
EXP	951	ROMA TERMINI	LECCE	10.984	
EXP	956	LECCE	ROMA TERMINI	10.847	
EXP	981	BARI CENTRALE	VILLA S.GIOVANNI	10.166	
EXP	985	VILLA S.GIOVANNI	BARI CENTRALE	10.166	
EXP	1594	REGGIO CALABRIA	BOLZANO	-	
EXP	1595	BOLZANO	REGGIO CALABRIA	-	
EXP	1616	PESCARA C.	MILANO CENTRALE	1.137	
EXP	1617	BOLOGNA CENTRALE	BARI CENTRALE	1.297	
EXP	1630	SALERNO	MILANO CENTRALE	1.741	
EXP	1631	MILANO CENTRALE	REGGIO CALABRIA	-	
EXP	1632	REGGIO CALABRIA	MILANO CENTRALE	-	
EXP	1637	MILANO P.GARIBAL	REGGIO CALABRIA	-	
EXP	1638	CATANZARO LIDO	CROTONE	-	
EXP	1639	CROTONE	CATANZARO LIDO	-	
EXP	1640	REGGIO CALABRIA	MILANO P.GARIBAL	-	
EXP	1651	MILANO CENTRALE	REGGIO CALABRIA	-	
EXP	1652	REGGIO CALABRIA	MILANO CENTRALE	-	
EXP	1655	MILANO P.GARIBAL	TARANTO	-	
EXP	1656	TARANTO	MILANO P.GARIBAL	-	
EXP	1657	BARI CENTRALE	LECCE	-	
EXP	1658	LECCE	BARI CENTRALE	-	
EXP	1662	REGGIO CALABRIA	TORINO P.NUOVA	-	
EXP	1663	TORINO P.NUOVA	REGGIO CALABRIA	-	
EXP	1664	REGGIO CALABRIA	TORINO P.NUOVA	-	
EXP	1665	TORINO P.NUOVA	REGGIO CALABRIA	-	
EXP	1673	TORINO P.NUOVA	ROMA TUSCOLANA	1.310	
EXP	1674	ROMA TUSCOLANA	TORINO P.NUOVA	1.301	
EXP	1675	TORINO P.NUOVA	LECCE	-	
EXP	1676	BARI CENTRALE	TORINO P.NUOVA	-	
EXP	1676	LECCE	TORINO P.NUOVA	-	

Allegato 2 - Servizi viaggiatori notturni 16 giugno - 31 dicembre 2002

orario 16 giugno - 14 dicembre 2002			
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE
			TRKM

Totale EXP			4.473.932
-------------------	--	--	------------------

orario 15 - 31 dicembre 2002			
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE
			TRKM

Totale EXP			384.321
-------------------	--	--	----------------

Allegato 2 - Servizi viaggiatori notturni 16 giugno - 31 dicembre 2002

orario 16 giugno - 14 dicembre 2002				
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
TAA	1600	S.CANDIDO	ROMA TIBURTINA	30.411
TAA	1602	ROMA TIBURTINA	S.CANDIDO	29.607
TAA	1606	ROMA TIBURTINA	CALALZO PC.CORT.	25.390
TAA	1607	CALALZO PC.CORT.	ROMA TIBURTINA	26.411
TAA	1624	FOGGIA	TORINO P.NUOVA	11.173
TAA	1625	TORINO P.NUOVA	FOGGIA	11.173
TAA	1678	REGGIO CALABRIA	BOLOGNA CENTRALE	5.064
TAA	1679	BOLOGNA CENTRALE	REGGIO CALABRIA	5.228
TAA	1681	VENEZIA MESTRE	REGGIO CALABRIA	10.773
TAA	1682	REGGIO CALABRIA	VENEZIA MESTRE	10.478
TAA	1685	MI S.CRISTOFORO	VILLA S.GIOVANNI	12.906
TAA	1686	VILLA S.GIOVANNI	MI S.CRISTOFORO	12.937
TAA	1689	TORINO P.NUOVA	VILLA S.GIOVANNI	12.908
TAA	1690	VILLA S.GIOVANNI	TORINO P.NUOVA	12.939
TAA	9686	VILLA S.GIOVANNI	TORINO P.NUOVA	44.073
TAA	9687	TORINO P.NUOVA	VILLA S.GIOVANNI	45.279
TAA	9688	VILLA S.GIOVANNI	MI S.CRISTOFORO	45.136
TAA	9689	MI S.CRISTOFORO	VILLA S.GIOVANNI	43.758
TAA	9786	PALERMO C.LE	TORINO P.NUOVA	39.793
TAA	9787	TORINO P.NUOVA	PALERMO C.LE	39.966
TAA	9788	PALERMO C.LE	MI S.CRISTOFORO	39.531
TAA	9789	MI S.CRISTOFORO	PALERMO C.LE	39.881
TAA	9794	CATANIA CENTRALE	MESSINA CENT.	2.468
TAA	9795	MESSINA CENT.	CATANIA CENTRALE	2.468
Totale TAA				559.750

orario 15 - 31 dicembre 2002				
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
TAA	1600	S.CANDIDO	ROMA TIBURTINA	-
TAA	1602	ROMA TIBURTINA	S.CANDIDO	-
TAA	1606	ROMA TIBURTINA	CALALZO PC.CORT.	-
TAA	1607	CALALZO PC.CORT.	ROMA TIBURTINA	-
TAA	1624	FOGGIA	TORINO P.NUOVA	-
TAA	1625	TORINO P.NUOVA	FOGGIA	-
TAA	1678	REGGIO CALABRIA	BOLOGNA CENTRAL	-
TAA	1679	BOLOGNA CENTRAL	REGGIO CALABRIA	-
TAA	1681	VENEZIA MESTRE	REGGIO CALABRIA	-
TAA	1682	REGGIO CALABRIA	VENEZIA MESTRE	-
TAA	1685	MI S.CRISTOFORO	VILLA S.GIOVANNI	-
TAA	1686	VILLA S.GIOVANNI	MI S.CRISTOFORO	-
TAA	1689	TORINO P.NUOVA	VILLA S.GIOVANNI	-
TAA	1690	VILLA S.GIOVANNI	TORINO P.NUOVA	-
TAA	9686	VILLA S.GIOVANNI	TORINO P.NUOVA	-
TAA	9687	TORINO P.NUOVA	VILLA S.GIOVANNI	-
TAA	9688	VILLA S.GIOVANNI	MI S.CRISTOFORO	-
TAA	9689	MI S.CRISTOFORO	VILLA S.GIOVANNI	-
TAA	9786	PALERMO C.LE	TORINO P.NUOVA	-
TAA	9787	TORINO P.NUOVA	PALERMO C.LE	-
TAA	9788	PALERMO C.LE	MI S.CRISTOFORO	-
TAA	9789	MI S.CRISTOFORO	PALERMO C.LE	-
TAA	9794	CATANIA CENTRALE	MESSINA CENT.	-
TAA	9795	MESSINA CENT.	CATANIA CENTRALE	-
Totale TAA				-

Allegato 2 - Servizi viaggiatori notturni 16 giugno - 31 dicembre 2002

orario 16 giugno - 14 dicembre 2002				TRKM
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
TH	1581	MILANO CENTRALE	REGGIO CALABRIA	31.220
TH	1582	REGGIO CALABRIA	MILANO CENTRALE	31.075
TH	1908	MILANO CENTRALE	ROMA TERMINI	68.202
TH	1910	ROMA TERMINI	MILANO CENTRALE	71.527
TH	1912	NAPOLI CENTRALE	MILANO CENTRALE	97.284
TH	1913	MILANO CENTRALE	NAPOLI CENTRALE	88.449
TH	1920	PALERMO C.LE	MILANO CENTRALE	264.805
TH	1921	MILANO CENTRALE	PALERMO C.LE	269.054
TH	1922	SIRACUSA	MESSINA CENT.	25.158
TH	1923	MESSINA CENT.	SIRACUSA	25.158
TH	1924	PALERMO C.LE	ROMA TERMINI	160.010
TH	1925	ROMA TERMINI	PALERMO C.LE	160.010
TH	1930	SIRACUSA	VENEZIA S. LUCIA	247.256
TH	1931	VENEZIA S. LUCIA	SIRACUSA	251.252
TH	1932	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	40.943
TH	1933	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	40.943
TH	1934	REGGIO CALABRIA	VILLA S.GIOVANNI	2.564
TH	1935	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CALABRIA	2.564
TH	1938	SIRACUSA	ROMA TERMINI	152.007
TH	1939	ROMA TERMINI	SIRACUSA	152.007
TH	1940	PALERMO C.LE	TORINO P.NUOVA	280.324
TH	1941	TORINO P.NUOVA	PALERMO C.LE	279.759
TH	1942	SIRACUSA	MESSINA CENT.	32.941
TH	1945	MESSINA CENT.	SIRACUSA	32.941
TH	1980	SIRACUSA	MESSINA CENT.	2.896
TH	1981	MILANO P.GARIBAL	PALERMO C.LE	23.630
TH	1982	PALERMO C.LE	MILANO P.GARIBAL	23.698
TH	1983	MESSINA CENT.	SIRACUSA	2.896
TH	1990	REGGIO CALABRIA	VILLA S.GIOVANNI	606
TH	1991	MILANO CENTRALE	SIRACUSA	61.262
TH	1992	SIRACUSA	MILANO CENTRALE	61.011
TH	1993	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CALABRIA	606
Totale TH				2.984.060

orario 15 - 31 dicembre 2002					TRKM
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM	
TH	1581	MILANO CENTRALE	REGGIO CALABRIA	4.995	
TH	1582	REGGIO CALABRIA	MILANO CENTRALE	4.972	
TH	1908	MILANO CENTRALE	ROMA TERMINI	8.974	
TH	1910	ROMA TERMINI	MILANO CENTRALE	7.529	
TH	1912	NAPOLI CENTRALE	MILANO CENTRALE	5.405	
TH	1913	MILANO CENTRALE	NAPOLI CENTRALE	-	
TH	1920	PALERMO C.LE	MILANO CENTRALE	24.735	
TH	1921	MILANO CENTRALE	PALERMO C.LE	25.131	
TH	1922	SIRACUSA	MESSINA CENT.	2.534	
TH	1923	MESSINA CENT.	SIRACUSA	2.534	
TH	1924	PALERMO C.LE	ROMA TERMINI	14.946	
TH	1925	ROMA TERMINI	PALERMO C.LE	14.946	
TH	1930	SIRACUSA	VENEZIA S. LUCIA	23.095	
TH	1931	VENEZIA S. LUCIA	SIRACUSA	23.469	
TH	1932	PALERMO C.LE	MESSINA CENT.	3.824	
TH	1933	MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	3.824	
TH	1934	REGGIO CALABRIA	VILLA S.GIOVANNI	239	
TH	1935	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CALABRIA	239	
TH	1938	SIRACUSA	ROMA TERMINI	14.199	
TH	1939	ROMA TERMINI	SIRACUSA	14.199	
TH	1940	PALERMO C.LE	TORINO P.NUOVA	26.184	
TH	1941	TORINO P.NUOVA	PALERMO C.LE	26.131	
TH	1942	SIRACUSA	MESSINA CENT.	3.077	
TH	1945	MESSINA CENT.	SIRACUSA	3.077	
TH	1980	SIRACUSA	MESSINA CENT.	-	
TH	1981	MILANO P.GARIBAL	PALERMO C.LE	-	
TH	1982	PALERMO C.LE	MILANO P.GARIBAL	-	
TH	1983	MESSINA CENT.	SIRACUSA	-	
TH	1990	REGGIO CALABRIA	VILLA S.GIOVANNI	-	
TH	1991	MILANO CENTRALE	SIRACUSA	-	
TH	1992	SIRACUSA	MILANO CENTRALE	-	
TH	1993	VILLA S.GIOVANNI	REGGIO CALABRIA	-	
Totale TH				258.259	

Allegato 2 - Servizi viaggiatori notturni 1 gennaio - 15 giugno 2002

Orario 01-26 gennaio 2002				
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
EXP	901	TORINO	LECCE	29.388
EXP	902	TARANTO	BARI	2.902
EXP	904	LECCE	TORINO	29.388
EXP	1531	MILANO	REGGIO CC	-
EXP	1532	REGGIO CC	MILANO	-
EXP	1576	BARI	VENEZIA	1.546
EXP	1579	VENEZIA	BARI	773
EXP	1628	REGGIO CC	MILANO	-
EXP	1629	MILANO	SALERNO	2.575
EXP	1633	MILANO	REGGIO CC	-
Totale EXP				66.572

TAA	9792	CATANIA	MESSINA	95
TAA	9793	MESSINA	CATANIA	95
Totale TAA				190

TOTALI Orario 01-26 gennaio 2002				
Espressi				66.572
Auto al seguito				190
Treni-Hotel				
TOTALE GENERALE				66.762

TOTALI Treni straordinari programmati				
Espressi				1.024.057
Auto al seguito				5.125
Treni-Hotel				-

orario 27 gennaio - 15 giugno 2002

prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
EXP	901	TORINO	LECCE	158.243
EXP	902	TARANTO	BARI	15.627
EXP	904	LECCE	TORINO	158.243
EXP	1576	BARI	VENEZIA	1.546
EXP	1579	VENEZIA	BARI	1.546
EXP	1629	MILANO	SALERNO	16.307
Totale EXP				351.513

Totale TAA				-
-------------------	--	--	--	---

TOTALI Orario 27 gennaio - 15 giugno 2002				
Espressi				351.513
Auto al seguito				-
Treni-Hotel				
TOTALE GENERALE				351.513

CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO 2002-2003 TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E LA SOCIETA' TRENITALIA S.P.A.

TOTALE GENERALE |

1.029.182

Allegato 2 - Servizi viaggiatori notturni 16 giugno - 31 dicembre 2002

orario 16 giugno - 14 dicembre 2002				
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
EXP	901	TORINO P. NUOVA	LECCE	205.898
EXP	902	TARANTO	BARI CENTRALE	20.315
EXP	904	LECCE	TORINO P. NUOVA	205.898

EXP	1576	BARI CENTRALE	VENEZIA S. LUCIA	6.958
EXP	1579	VENEZIA S. LUCIA	BARI CENTRALE	6.958
EXP	1628	REGGIO CALABRIA	MILANO CENTRALE	52.714
EXP	1629	MILANO CENTRALE	SALERNO	11.171
EXP	1633	MILANO CENTRALE	REGGIO CALABRIA	53.979
Totale EXP				563.891

TAA	9792	CATANIA CENTRALE	MESSINA CENT.	2.468
TAA	9793	MESSINA CENT.	CATANIA CENTRALE	2.468
Totale TAA				4.936

TOTALI Orario 16 giugno - 14 dicembre 2002				
Espressi				563.891
Auto al seguito				4.936
Treni-Hotel				
TOTALE GENERALE				568.827

orario 15 - 31 dicembre 2002				
prodotto	num treno	ORIGINE	DESTINAZIONE	TRKM
EXP	901	TORINO P. NUOVA	LECCE	19.232
EXP	902	TARANTO	BARI CENTRALE	1.898
EXP	904	LECCE	TORINO P. NUOVA	19.232

EXP	1576	BARI CENTRALE	VENEZIA S. LUCIA	-
EXP	1579	VENEZIA S. LUCIA	BARI CENTRALE	-
EXP	1628	REGGIO CALABRIA	MILANO CENTRALE	-
EXP	1629	MILANO CENTRALE	SALERNO	1.719
EXP	1633	MILANO CENTRALE	REGGIO CALABRIA	-
Totale EXP				42.081

TAA	9792	CATANIA CENTRALE	MESSINA CENT.	-
TAA	9793	MESSINA CENT.	CATANIA CENTRALE	-
Totale TAA				-

TOTALI Orario 15-31 dicembre 2002				
Espressi				42.081
Auto al seguito				-
Treni-Hotel				-
TOTALE GENERALE				42.081

CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO 2002-2003 TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E LA SOCIETA' TRENITALIA S.P.A.

ALLEGATO 3

Agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori (Articolo 4)

Gratuità a favore degli ex dipendenti FS passati ad altre Amministrazioni dello Stato.

Le agevolazioni in questione sono analoghe a quelle a favore degli ex dipendenti FS e dei familiari e prevedono il diritto al possesso di Carta di Libera Circolazione (C.L.C.) che permette viaggi illimitati.

Tali tipologie di agevolazioni sono così articolate:

- Per il personale a riposo appartenente alle aree quadri quarta, terza e seconda, limitatamente per quest'ultima al compimento dell'anzianità di nove anni nel quinto livello stipendiale, C.L.C. valide per effettuare viaggi illimitati di 1^a classe sull'intera rete FS con tutti i treni (nel caso di utilizzo di treni Eurostar (ES) deve essere corrisposto per ciascun viaggio il diritto di ammissione ES il cui importo è fissato attualmente in € 15,49);
- Per il restante personale a riposo C.L.C. per effettuare viaggi illimitati di 2^a classe sull'intera rete FS con tutti i treni (nel caso di utilizzo di treni ES deve essere corrisposto per ciascun viaggio il diritto di ammissione ES il cui importo è fissato attualmente in € 15,49);
- Per il coniuge ed i figli (fino al compimento del 25° anno di età e senza limiti di età per quelli handicappati a carico e permanentemente inabili ad ogni proficuo lavoro) C.L.C. valide per effettuare viaggi illimitati sull'intera rete FS con tutti i treni della stessa classe che spetta al congiunto pensionato (nel caso di utilizzo di treni ES deve essere corrisposto per ciascun viaggio il diritto di ammissione ES il cui importo è fissato attualmente in € 15,49).

Il percorso di riorganizzazione aziendale determinato dal processo di societizzazione e dalla conseguente nascita di Trenitalia ha consentito, tra l'altro, il perfezionamento delle indagini relative alla definizione dei soggetti aventi titolo, che sono stati censiti (nel 2001) in numero pari a 310 statali ex dipendenti FS e 607 familiari per un totale di 917 unità.

La successiva tabella riporta il numero degli aventi titolo; la ripartizione tra gli aventi diritto al trattamento di 1^a o 2^a classe è dedotta da precedenti indagini che hanno evidenziato i rapporti percentuali i quali sono stati applicati al totale.

CONCESSIONE PER TRASPORTI GRATUITI (di cui all'art. 2 punto 4 del DM 1/T 90)	N° aventi titolo
Concessioni di viaggio 1 ^a classe a statali ex FS e relativi familiari	513
Concessioni di viaggio 2 ^a classe a statali ex FS e relativi familiari	404
TOTALE	917

Il costo delle CLC è valutato sulla base di quanto riportato nella tabella che segue:

- Alla prima colonna compare il dettaglio del calcolo dell'onere lordo calcolato sulla base del valore commerciale 2001 della C.L.C il quale è pari ad € 6.817,23 per quella di 1^ classe ad € 4.338,24 per quella di 2^ classe
- i totali di tali oneri maturati nel corso dell'anno 2001 compaiono alla seconda colonna
- alla quarta colonna compare l'onere netto calcolato sulla base di una riduzione dell'80% dell'onere lordo sancita dal DPR 411 del 25 giugno 1959, il cui ammontare è evidenziato nella terza colonna.
- La quinta e sesta colonna riportano la valutazione preventiva relativa alla durata del C.d.S. calcolata per il 2002 ed il 2003 per importo pari al 2001

CONCESSIONE PER TRASPORTI GRATUITI	ONERE LORDO 2001	RIDUZIONE (80%)	ONERE NETTO 2001	ONERE NETTO 2002	ONERE NETTO 2003
1	2	3	4=2-3	5	6
1^ Classe € 6.817,23 x 513	3.497.238,99	2.797.791,19	699.447,80	699.447,80	699.447,80
2^ Classe € 4.338,24 x 404	1.752.648,96	1.402.119,17	350.529,79	350.529,79	350.529,79
TOTALE €	5.249.887,95	4.199.910,36	1.049.977,59	1.049.977,59	1.049.977,59

Agevolazioni tariffarie per determinate categorie di viaggiatori

Le agevolazioni tariffarie per determinate categorie di viaggiatori (categorie protette e lavoratori di specifici settori), sono descritte nella tabella seguente, nella quale si riporta la rendicontazione relativa all'anno 2001 e la relativa quantificazione degli oneri per gli anni 2002 e 2003.

CONCESSIONE DI RIDUZIONI TARIFFARIE (di cui all'art. 2 punto 2 DM 1/T 1990)	BENEFICIARI	% DI SCONTO	ONERE 2001	ONERE 2002	ONERE 2003
Concessione B	Indigenti viaggianti per rimpatrio, detenuti internati e corrighendi minorenni	20	0	0	0
Concessione G	Viaggi FAO	10	10.850,81	10.850,81	10.850,81
Concessione II	Indigenti inviati in istituti di cura	20	20.631,21	20.631,21	20.631,21
Concessione III	Non vedenti e loro accompagnatori Viaggi con accompagnatore	1 bigl. valido x due persone	1.360.838,98	1.360.838,98	1.360.838,98
	Viaggi isolati	20			
Concessione VIII	Mutilati ed invalidi di guerra e per servizio e loro accompagnatori		299.349,81	299.349,81	299.349,81
	Grandi Invalidi con accompagnamento	30+ gratuità x acc.			
	Grandi Invalidi senza accompagnamento	30			
	Invalidi 2°, 3°, 4° cat.	10			
Concessione IX	Viaggi degli invalidi per accertamenti sanitari	30	928,33	928,33	928,33
Concessione XI	Viaggi del personale della CRI	10	261,81	261,81	261,81
TOTALE			1.692.860,95	1.692.860,95	1.692.860,95

Nell'ultima tabella si riporta il riepilogo generale degli oneri anni 2001 – 2002 e 2003 per ambedue le tipologie, descritte nel presente allegato.

TIPOLOGIA DI AGEVOLAZIONI	ONERE 2001 €	ONERE 2002 €	ONERE 2003 €
Riduzioni Tariffarie di cui all'art. 2 punto 2 DM 1/T 90	1.692.860,95	1.692.860,95	1.692.860,95
Trasporti gratuiti di cui all'art. 2 punto 4 DM 1/T 90	1.049.977,59	1.049.977,59	1.049.977,59
Totale €	2.742.838,54	2.742.838,54	2.742.838,54

ALLEGATO 5
Costi e ricavi dei servizi viaggiatori notturni

<i>migliaia di Euro</i>	2001
RICAVI	226.935
COSTI	(304.809)
MOL	(77.874)
Ammortamenti	(16.999)
MON	(94.873)
ONERI CENTRALI TRENITALIA	(6.051)
MON CON ONERI CENTRALI TRENITALIA	(100.924)
COSTO DEL CAPITALE INVESTITO	(40.915)
IRAP	(6.977)
SBILANCIO COSTI RICAVI DEI SERVIZI VIAGGIATORI NOTTURNI	(148.816)

ALLEGATO 6

TRASPORTO PASSEGGERI REGIONALE (una scheda per ogni Regione a statuto speciale o Provincia autonoma)	
a) SERVIZIO OFFERTO - PARAMETRI FISICI:	Pre-consuntivo
TRENI*KM	
VIAGGIATORI*KM	
b) SERVIZIO OFFERTO - COSTI E RICAVI:	Pre-consuntivo
COSTO DEL SERVIZIO	
RICAVI TOTALI DEL SERVIZIO	
RICAVI DA TRAFFICO	
CONTRIBUTI DELLO STATO	
COSTO A TRENO*KM	
RICAVO A TRENO*KM	
CONTRIBUTO DELLO STATO A TRENO*KM	
COSTO A VIAGGIATORE*KM	
RICAVO A VIAGGIATORE*KM	
CONTRIBUTO DELLO STATO A VIAGGIATORE*KM	
TRASPORTO PASSEGGERI NOTTURNO	
a) SERVIZIO OFFERTO - PARAMETRI FISICI:	Pre-consuntivo
TRENI*KM	
VIAGGIATORI*KM	
NUMERO DI TRENI	
POSTI*KM OFFERTI	
b) SERVIZIO OFFERTO - COSTI E RICAVI:	Pre-consuntivo
COSTO DEL SERVIZIO	
RICAVI TOTALI DEL SERVIZIO	
RICAVI DA TRAFFICO	
CONTRIBUTI DELLO STATO	
COSTO A TRENO*KM	
RICAVO A TRENO*KM	
CONTRIBUTO DELLO STATO A TRENO*KM	
COSTO A VIAGGIATORE*KM	
RICAVO A VIAGGIATORE*KM	
CONTRIBUTO DELLO STATO A VIAGGIATORE*KM	

I ricavi a treno*km e viaggiatore*km sono calcolati sui ricavi totali

ALLEGATO 7

Fattori di qualità e relativi indicatori per i servizi di trasporto nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome per l'anno 2002, ivi compresi i servizi interregionali indivisi (*)

Fattori di qualità e indicatori	Standard Regione/Prov. Sardegna	Standard Regione/Prov. Sicilia	Standard Regione/Prov. V.Aosta	Standard Regione/Prov. F.V.Giulia	Standard Regione/Prov. Trento	Standard Regione/Prov. Bolzano
Puntualità						
1) % treni entro 5' di ritardo	1) 93%	1) 83%	1) 89%	1) 90%	1) 92%	1) 90%
2) % treni entro 15' di ritardo	2) 97%	2) 94%	2) 96%	2) 96%	2) 96%	2) 96%
Affidabilità						
Treni soppressi o treni limitati per guasto tecnico escluse cause di forza maggiore	≤ 0,5% dei treni programmati	≤ 0,5% dei treni programmati	≤ 0,5% dei treni programmati	≤ 0,5% dei treni programmati	≤ 0,5% dei treni programmati	≤ 0,5% dei treni programmati
Pulizia e comfort:						
1. Affidabilità: n. ditte certificate	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2. pulizia esterna: n. treni circolanti senza graffi	99%	99%	99%	99%	97%	99%
3. nelle vetture	(vedi pag. seguente)	(vedi pag. seguente)	(vedi pag. seguente)	(vedi pag. seguente)	(vedi pag. seguente)	(vedi pag. seguente)
Comfort del viaggio						
1. Carrozze climatizzate	88,5%	66,7%	20%	9,4%	15%	15%
2. Carrozze con sedili rinnovati	92,9%	68%	20%	91,6%	90%	100%
Livello di servizio:						
1. Staz. con possibilità acquisto biglietto	25	60	7	40	19	13
2. Emettitori automatiche	15	20	6	36	18	12
3. Punti vendita esterni	80	170	12	45	5	11
Stazioni con servizi per disabili/su stazioni presenziate da Trenitalia	36%	29%	20%	50%	66%	25%

(*) I servizi interregionali indivisi sono oggetto di monitoraggio sulla base dei parametri delle Carte dei Servizi regionali.

Indicatori di pulizia e comfort delle vetture nelle regioni a statuto speciale e province autonome

Pulizia e Comfort delle vetture

TIPOLOGIA DEGLI INTERVENTI DI PULIZIA

Trentitalia programma i cicli di pulizia delle vetture in funzione dei turni di servizio e dei tempi di sosta del materiale rotabile, tali cicli si articolano nei seguenti interventi di pulizia:

- Pulizia di fondo: si effettua in occasione di revisione o a intervalli stabiliti di utilizzazione, mediamente ogni 30/40 giorni;
- Pulizia di base: si effettua in occasione della MCPTC (manutenzione corrente per treno completo, che può variare sulla base del materiale impiegato e dei Km percorsi, indicativamente ogni settimana) e ha lo scopo di mantenere tutte le parti interne ed esterne dei mezzi in condizione di igiene, decoro e pulizia soddisfacente;
- Pulizia di mantenimento: si effettua secondo le necessità e ha lo scopo di mantenere tutte le parti interne ed esterne dei mezzi che si trovano più a contatto dei Clienti in condizioni idonee di igiene, decoro e pulizia.
- Intervento minimo: Ha lo scopo di togliere la sporcizia accumulatasi durante il viaggio all'interno delle carrozze, di completare la scorta di accessori igienici e di assicurare il rifornimento idrico delle ritirate e dei locali lavabo.

FREQUENZA DEGLI INTERVENTI PROGRAMMATI

La frequenza degli interventi è determinata da Trenitalia, in funzione dei turni di servizio e della frequentazione dei treni; a titolo puramente indicativo le frequenze degli interventi sono definite come segue:

- Pulizia di fondo: interventi da effettuarsi indicativamente ogni 30/40 giorni di utilizzazione del materiale rotabile;
- Pulizia di base: interventi da effettuarsi indicativamente con frequenza settimanale;
- Pulizia di mantenimento: da effettuarsi secondo le necessità, indicativamente giornalmente;
- Intervento minimo: da effettuarsi secondo necessità.

NUMERO DI INTERVENTI ANNUALI PER TIPOLOGIA NELLE SINGOLE REGIONI A STATUTO SPECIALE E PROVINCE AUTONOME

	VAL D'AOSTA	BOLZANO	TRENTO	FRUI VENEGIA GIULA	SICILIA	SARDEGNA	TOTALE
Il 4 - Int. di Fondo	48	542	0	1'203	1'750	934	4'476
Il 3 - Int. di Base	288	1'575	0	9'746	14'423	8'869	34'901
Il 2 - Int. di Mantenimento	1'728	17'722	5'967	39'543	125'307	42'032	232'298
Il 1 - Int. Minimo	2'352	24'115	9'496	42'828	63'387	51'790	193'967

Penalità

Fattori di qualità e indicatori	Standard per Regione/Prov. Sardegna	Standard per Regione/Prov. Sicilia	Standard per Regione/Prov. V.Aosta	Standard per Regione/Prov. F. V. Giulia	Standard per Regione/Prov. Trento	Standard per Regione/Prov. Bolzano
Puntualità 1) % treni entro 5' di ritardo 2) % treni entro 15' di ritardo	12.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua 12.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua					
Affidabilità Treni soppressi o treni limitati per guasto tecnico escluse cause di forza maggiore	10.000,00 € per ogni decimo di punto percentuale su base annua.					
Pulizia e comfort: 1. Affidabilità: n. ditte certificate 2. pulizia esterna: n. treni circolanti senza graffi 3. nelle vetture	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua 7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua 250,00 € per ogni infrazione riscontrata ai cicli programmati					
Comfort del viaggio 1. Carrozze climatizzate 2. Carrozze con sedili rinnovati 3. Carrozze ad accesso facilitato	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua 7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua 7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua					
Livello di servizio: 1. Staz. con possibilità acquisto biglietto 2. Emittitrici automatiche 3. Punti vendita esterni	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua 7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua 7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua					
Stazioni con servizi per disabili/su stazioni presenziate da Trenitalia	7.000,00 € per ogni punto percentuale di scostamento su base annua					

Fattori di qualità e relativi indicatori per i servizi di trasporto nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome per l'anno 2003

Le parti concordano che gli obiettivi per l'anno 2003 saranno definiti con decreto del Direttore Generale del Trasporto Ferroviario del Ministero sulla base degli standard che saranno fissati nelle rispettive Carte dei Servizi regionali e sentita la Società.

ALLEGATO 8

Fattori di qualità, indicatori e penalità per i servizi di trasporto viaggiatori notturno per l'anno 2002.

L'identificazione dei fattori di qualità e dei relativi indicatori per il servizio viaggiatori notturno, si basa sulla qualità percepita da parte dei clienti dello specifico servizio, rilevata nell'ambito delle indagini sulla qualità percepita condotte da Trenitalia per tutti i servizi di trasporto di media e lunga percorrenza.

Le rilevazioni saranno semestrali, una invernale e l'altra estiva. Il giudizio dei clienti si esprime su una scala numerica a nove punti (1=massima insoddisfazione, 9=massima soddisfazione).

La tabella seguente riassume gli standard e gli indicatori per ciascun fattore di qualità che costituiscono gli obiettivi del 2002.

QUALITÀ PERCEPITA

Fattori di qualità	Indicatori	% soddisfatti ($\geq 6 - 9$)
1) Giudizio complessivo sul viaggio	Posto a sedere (Espresso)	66,8
	Cuccetta Comfort	73,4
	Cuccetta tradizionale	78,3
	VL	79,9
2) Sicurezza personale e patrimoniale	Posto a sedere (Espresso)	58,2
	Cuccetta Comfort	73,5
	Cuccetta tradizionale	60,0
	VL	79,7
3) Livello di servizio (sportello)	Posto a sedere (Espresso)	75,0
	Cuccetta Comfort	68,8
	Cuccetta tradizionale	85,0
	VL	74,9
4) Pulizia e condizioni igieniche del treno	Posto a sedere (Espresso)	41,1
	Cuccetta Comfort	46,1
	Cuccetta tradizionale	50,7
	VL	64,1
5) Pulizia del posto o del letto / lenzuolo	Posto a sedere (Espresso)	49,6
	Cuccetta Comfort	54,3
	Cuccetta tradizionale	57,9
	VL	70,3
6) Comfort	Posto a sedere (Espresso)	54,0
	Cuccetta Comfort	66,6
	Cuccetta tradizionale	48,8
	VL	70,5

Fattori di qualità, indicatori e penalità per i servizi di trasporto viaggiatori notturno per l'anno 2003.

Ai fini dell'identificazione degli obiettivi per l'anno 2003 le parti concordano che essi saranno uguali, per gli indicatori relativi ai fattori 1), 2) 3), 5) e 6), al valore dello standard fissato per il 2002 aumentato di un punto percentuale; per gli indicatori relativi al fattore 4) (Pulizia e condizioni igieniche del treno) al valore dello standard fissato per il 2002 aumentato di due punti percentuali.

QUALITÀ EROGATA

Fattori di qualità	Indicatori	Calcolo	Esclusioni	Standard 2002	Standard 2003
PUNTUALITA'	1) Ritardo treni in CSP nella fascia 30' 2) Ritardo treni in CSP nella fascia 60'	Numero treni in ritardo entro 30'-60'/Numero treni effettuati	treni in ritardo, superiore a 15', per cause che hanno generato la maggior parte del ritardo (superiore al 50%) non imputabili né a Trenitalia né al GI	30' = 89% 60' = 95%	30' = 90% 60' = 95,25%
REGOLARITA'	3) Treni soppressi (treni programmati che non circolano per l'intero percorso), limitati (treni che circolano parzialmente sul percorso programmato) o giunti a destinazione con notevole ritardo	Numero treni soppressi + n.limitati + n.giunti con ritardo superiore a 2 ore/Numero treni programmati x100	Treni per i quali sono state identificate cause esterne relative ad interruzioni di linea di durata superiore alle 72 ore continuative, ovvero per cause di sciopero	1,90%	1,85%
PULIZIA	4) Interventi di pulizia effettuati durante il viaggio	Numero treni medio giornaliero, calcolato su base mensile, provvisti di personale per almeno il 10% del tempo di viaggio previsto OD/Numero medio giornaliero, su base mensile, di treni in CSP x100	Servizi di antenna afferenti al treno principale	33%	40%

PENALITA' E PREMI

1. L'importo delle penalità è determinato annualmente, alle scadenze previste dall'articolo 10, comma 1, per ciascun fattore di qualità. Sono oggetto di penalità gli scostamenti^(*) negativi dei valori rilevati rispetto agli standard indicati per ciascun fattore.

L'importo delle penalità è pari a:

- FATTORE1 di qualità percepita: **50.000,00** Euro per ogni punto percentuale di scostamento^(*) negativo approssimato all'unità superiore o inferiore più prossima.
- FATTORI DA 2 A 6 di qualità percepita e indicatori da 1 a 4 di qualità erogata: **25.000,00** Euro per ogni punto percentuale di scostamento^(*) negativo approssimato all'unità superiore o inferiore più prossima, ad eccezione dell'indicatore 2 relativo alla *regolarità*, il cui suddetto importo è previsto per ogni decimo del punto percentuale.

2. In base al sistema premiante, di cui all'articolo 10, comma 5, viene verificato annualmente il superamento degli standard fissati per ciascun fattore di qualità. I premi sono assegnati per ogni punto percentuale di scostamento^(*) positivo dei valori rilevati rispetto agli standard indicati per ciascun fattore.

L'importo dei premi è pari a:

- FATTORE1 di qualità percepita: **50.000,00** Euro per ogni punto percentuale di scostamento^(*) positivo approssimato all'unità superiore o inferiore più prossima.
- FATTORI DA 2 A 6 di qualità percepita e indicatori da 1 a 4 di qualità erogata: **25.000,00** Euro per ogni punto percentuale di scostamento^(*) positivo approssimato all'unità superiore o inferiore più prossima, ad eccezione dell'indicatore 2 relativo alla *regolarità*, il cui suddetto importo è previsto per ogni decimo del punto percentuale.

Il superamento degli standard fissati viene preso in considerazione per l'assegnazione dei premi solo per lo scostamento positivo eccedente i due punti percentuali, ad eccezione dell'indicatore 2 relativo alla *regolarità*, in merito al quale viene preso in considerazione lo scostamento positivo eccedente i due decimi di punto percentuale.

L'importo dei premi non potrà in ogni caso superare quello delle penalità di cui al punto 1.

L'importo delle penali, al netto dei premi, non potrà comunque superare il 10% delle compensazioni di cui all'articolo 6, comma 1.

(*) Per la determinazione degli scostamenti della sola qualità percepita si fa riferimento alla somma algebrica degli scostamenti di ciascun indicatore relativo al fattore per ciascun semestre di riferimento



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Prot. n. 5485/02/3.1.1.2.1

ROMA, 31 OTT. 2002

Al Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

- Gabinetto
- Ufficio legislativo
ROMA

Al Ministero dell'economia e delle
finanze

- Gabinetto
- Ufficio legislativo
- Segreteria CIPE
ROMA

Oggetto: Schema di contratto di servizio 2002/2003 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia SpA.

Si trasmette in allegato, per il seguito di competenza, copia conforme all'originale, del parere espresso dalla Conferenza unificata nella seduta del 24 ottobre 2002, sullo schema di contratto in oggetto.

Si rimane in attesa di acquisire il testo definito del contratto.

Il Segretario della Conferenza Unificata
Riccardo Carpino



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA (art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281) Seduta del 24 ottobre 2002

Oggetto: Schema di contratto di servizio 2002/2003 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;

VISTO il decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che all'art. 9, comma 3, attribuisce al Presidente del Consiglio dei Ministri la facoltà di sottoporre a questa Conferenza ogni oggetto di preminente interesse comune delle regioni, delle province, dei comuni e delle comunità montane;

VISTO lo schema di contratto di servizio 2002/2003 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia S.p.A., predisposto per regolare, nel periodo intercorrente dal 1° gennaio 2002 al 31 dicembre 2003, i rapporti relativi ai servizi ferroviari riconosciuti come rispondenti ad una funzione di interesse pubblico, nel testo trasmesso dal predetto Ministero con nota prot. n. 10690 FS del 30 agosto 2002;

CONSIDERATE le risultanze dell'incontro tecnico del 24 settembre 2002, nel corso del quale i rappresentanti delle Autonomie hanno manifestato il loro positivo avviso sullo schema di contratto in oggetto;





Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONSIDERATI gli esiti dell'odierna seduta di questa Conferenza, nel corso della quale i Presidenti delle Regioni e delle Province autonome e i rappresentanti dell' ANCI, dell' UPI e dell' UNCEM si sono espressi positivamente sullo schema di contratto in esame;

RILEVATO che i Presidenti delle Regioni e delle Province autonome hanno contestualmente formalizzando con un documento, allegato sub A parte integrante del presente atto, talune questioni in materia di servizi di trasporto;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

sullo schema di contratto di servizio 2002/2003 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia S.p.A, nel testo trasmesso dal predetto Ministero con nota prot. n. 10690 FS del 30 agosto 2002, con le osservazioni contenute nel documento, allegato sub A di cui in premessa.

IL SEGRETARIO
Dott. Riccardo Carpino

Riccardo Carpino



IL PRESIDENTE
Sen. Prof. Enrico La Loggia

Enrico La Loggia





All. A

24/10/02

Consiglio
del
R. Consiglio

CONFERENZA DEI PRESIDENTI DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME

**OSSERVAZIONI DELLA CONFERENZA DEI PRESIDENTI SULLA
PROPOSTA DI CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO 2002-2003 TRA
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E
TRENITALIA S.P.A**

Punto 7) o.d.g. Conferenza Unificata

Le Regioni esprimono parere favorevole sulla bozza di Contratto di Servizio 2002 -2003 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia S.p.A. ribadendo peraltro le seguenti questioni tuttora irrisolte:

1. Va dato il giusto peso ai servizi ferroviari regionali di valenza sociale nell'attribuzione delle tracce orarie per la circolazione dei treni, concordando e conciliando con le Regioni stesse la pianificazione dei programmi di esercizio anche per la lunga percorrenza; a tal fine occorrerà che vengano fornite informazioni adeguate sulla composizione dell'intera offerta ferroviaria nelle varie Regioni, contemperando le diverse esigenze locali con quelle nazionali. Una particolare concertazione deve essere attuata sul circuito degli Intercity, che talvolta vengono trasformati in Eurostar, con aumento di tariffa, o con richiesta di conversione in servizi regionali e conseguenziale addebito alle Regioni dei relativi oneri. Inoltre, nella programmazione dei servizi regionali, permane il problema legato alla circostanza che l'unico interlocutore-contraente con le Regioni è Trenitalia mentre le tracce orarie vengono gestite ed assegnate da R.F.I.
2. In accordo con l'avviso espresso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale del Trasporto Ferroviario (nota 24/05/2002 prot. 1585) si ribadisce la necessità che le suddette questioni, unitamente ai temi finanziari, siano rappresentate all'interno del Comitato Centrale di Monitoraggio la cui istituzione, come organismo paritario, deve essere ancora formalizzata.
3. Dalla lettura combinata del Contratto in argomento e di quelli stipulati con Trenitalia con le varie Direzioni di Trasporto Regionale è emerso un grado di affinamento e un insieme di clausole di garanzia aventi un tenore più complesso e di maggior dettaglio. Si consideri, per esempio, a tal proposito l'obbligo di rendicontazione posto a carico di Trenitalia e certificato da parte di una Società di Revisione chiamata ad attestare l'entità dei ricavi, dei costi e degli oneri sopportati dalla società stessa per la prestazione degli obblighi di





servizio oggetti del contratto o l'articolato meccanismo del regime sanzionatorio e della customer satisfaction. Si auspica pertanto che in futuro, in sede di redazione degli schemi dei prossimi contratti si raggiunga con le Regioni un articolato di pari livello.

4. Per quanto attiene il regime fiscale rimane il problema dell'IIVA che grava sui contratti stipulati dalle Regioni; l'art.11 del presente contratto che dovrà essere stipulato dal MIT ne prevede l'esenzione in attesa che venga emanato il parere richiesto al Ministero dell'Economia e delle Finanze. Viceversa, per le Regioni, la normativa posta dalla L.472/99 non ha portato ai risultati sperati. Infatti il ristoro dell'IIVA non è pieno e il D.Lgs.vo 22/12/2000 n°56, sul quale le Regioni avevano espresso parere negativo in sede di conferenza unificata in data 28/09/2000, ha portato la percentuale di rimborso effettivo dell'IIVA a solo circa il 50% delle risorse effettivamente necessarie al ristoro completo di detta imposta per via del sistema delle decurtazioni delle quote spettanti all'UE e attribuite alle Regioni a Statuto Speciale e Province Autonome. Pertanto si rinnova la richiesta di affrontare di nuovo il problema con un intervento normativo ad hoc, come più volte fatto presente dai Presidenti delle Regioni in sede di Conferenza Unificata.
5. Infine le Regioni hanno fatto rilevare che le interruzioni di servizio per eventi non imputabili a Trenitalia sembrerebbero essere non sanzionabili anche qualora fossero causate da altre Società appartenenti al gruppo FFSS (art.8, c.1). e che sarebbe opportuno che gli esiti del monitoraggio sulla Customer Satisfaction fossero trasmessi per conoscenza anche alle Regioni.
6. La Regione Friuli Venezia Giulia richiede che nel contratto di servizio in oggetto sia poi prevista una particolare attenzione per le qualità del materiale rotabile (carrozze, viaggiatori e materiale di trazione) onde garantire un innalzamento dei livelli qualitativi del servizio a livello regionale e nazionale

Roma, 24 ottobre 2002



PER COPIA CONFORME

Fogli n. 4

31 OTT 2002

Cite su



*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

11/11/2002

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
Segreteria CICE

In corso di registrazione
alla Corte dei Conti
del 27/12/03

SCHEMA DI CONTRATTO DI SERVIZIO PUBBLICO PER GLI ANNI 2002-2003 TRA
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E LA SOCIETA'
TRENITALIA S.p.A.

ILCIPE

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. (F.S. 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 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;

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, come modificato e integrato dal decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400;

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 citato decreto n. 422/1997 (artt. 8 e 12), in materia di trasporto pubblico locale";


*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

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

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

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 tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e l'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, 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 F.S. S.p.A. e 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, I.T.F. S.p.A. ha comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la modifica della propria ragione sociale 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. S.p.A.) e l'impresa ferroviaria (Trenitalia S.p.A.);

Gi

*Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica*

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 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. S.p.A.;

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. 3139 dell'11.7.2002, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il testo del contratto di servizio pubblico per gli anni 2002-2003;

VISTO il parere favorevole espresso in data 24 ottobre 2002 dalla Conferenza unificata stato regioni e autonomie locali sullo schema di contratto di servizio 2002-2003;

PRESO ATTO che il Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), nella seduta dell'11 novembre 2002, ha espresso parere favorevole sullo schema di contratto di servizio, formulando al riguardo alcune raccomandazioni;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in ordine allo schema di contratto di servizio pubblico 2002-2003 tra il Ministero delle infrastrutture e trasporti e la Società Trenitalia S.p.A.

INVITA

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a subordinare lo schema di Contratto di servizio 2002-2003, al recepimento delle seguenti indicazioni:

- 1) che il valore relativo alla compensazione a carico dello Stato, per oneri di servizio pubblico per l'anno 2002, sia calcolato in base ad un tasso di remunerazione del capitale investito (WACC) per la produzione dei servizi oggetto del contratto di servizio 2002-2003, secondo quanto definito nell'allegato 1 del parere NARS dell'11 novembre 2002. Inoltre, che l'equivalente degli importi spettanti a Trenitalia S.p.A.

Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica

- sia predisposto in base ai dati di consuntivo 2001, ove disponibili, anziché di preconsuntivo;
- 2) che l'art. 7 sia integrato al fine di prevedere, a partire dal 2003, l'impegno di Trenitalia S.p.A. ad emanare carte dei servizi che contengano obiettivi di qualità significativamente migliorativi rispetto al 2002 e a concordare, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fattori, indicatori e *standards* di qualità tali da avvicinare le situazioni regionali e locali in cui le differenze risultano ancora elevate nell'anno 2002.
 - 3) che siano apportate alcune integrazioni al sistema degli indicatori di qualità attualmente utilizzati e al sistema di monitoraggio della qualità per il servizio viaggiatori notturno, in base alle indicazioni formulate nell'allegato 2 della raccomandazione approvata dal Nucleo di valutazione, nel corso della seduta svolta l'11 novembre 2002.
 - 4) che nella formulazione dell'art.12 sia previsto, esplicitamente, un maggior coinvolgimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella fase di predisposizione del capitolato di gara relativo all'attribuzione in *outsourcing* del servizio di rilevazione della qualità percepita (*customer satisfaction*) - per la parte direttamente finalizzata ad acquisire le informazioni utili al monitoraggio - e l'inclusione di un rappresentante dello stesso Ministero all'interno della Commissione giudicatrice della relativa gara. Inoltre, si ritiene debba essere previsto che i dati rilevati attraverso l'indagine commissionata, affluiscano - per la parte rilevante ai fini del monitoraggio - direttamente anche al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
 - 5) che il meccanismo di erogazione della compensazione previsto all'art.6 c.4 sia modificato. In particolare, si richiede che, per il secondo e ultimo anno di validità del contratto (2003), siano utilizzate le seguenti modalità di assegnazione della compensazione: l'80% dell'importo complessivo nei tempi previsti dall'articolo 10, il rimanente 20% a seguito della presentazione del rendiconto certificato.

Roma, 29 novembre 2002

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mano BALDASSARRI

Mano Baldassari

IL PRESIDENTE DELEGATO
Giulio TREMONTI

Giulio Tremonti



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**Dipartimento per i Trasporti Terrestri e per i Sistemi Informativi e
Statistici**

Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario

**Contratto di Servizio Pubblico 2002-2003 tra Ministero delle
Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia S.p.A.**

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Roma, luglio 2002

INDICE

1. - Contratti di Servizio Pubblico	4
2. - Il settore dei servizi di trasporto ferroviario: quadro normativo	5
2.1. - Lo scenario di riferimento	5
2.2. - Il quadro normativo di riferimento del settore	6
2.2.1. - La normativa comunitaria sulla liberalizzazione ferroviaria ed i provvedimenti di recepimento	6
2.2.2. - La Normativa comunitaria di riferimento in materia di obblighi di servizio pubblico	11
2.2.3. - La normativa nazionale e gli assetti trasportistici ferroviari rilevanti ai fini della definizione del Contratto di servizio Pubblico 2002-2003	12
3. - Contratti di servizio pubblico precedenti	17
3.1. - I contratti di servizio pubblico tra il 1992 e il 1996	17
3.2. - Il Contratto di servizio Pubblico 1997-1999	17
3.3 Il Contratto di servizio 2000-2001	18
4. - Il Contratto di servizio Pubblico 2002-2003	20
4.1. - L'istruttoria	20
4.2. - Obblighi di servizio pubblico previsti nel contratto	21
4.3. - Quantificazione delle compensazioni nel Contratto di Servizio 2002-2003	22
5. - I singoli obblighi di servizio	24
5.1. - Trasporto passeggeri di interesse regionale	24
5.2. - Trasporto passeggeri media e lunga percorrenza	26
5.2.1. - Trasporto passeggeri notturno	26
5.2.2. - Agevolazioni tariffarie passeggeri	27
6. La qualità dei servizi	31
6.1 La qualità nei servizi di trasporto regionale	31
6.2 La qualità nei servizi di trasporto notte	34
7. La metodologia di determinazione di costi e ricavi	37
7.1 Trasporto regionale	37

7.2 Trasporto viaggiatori notturno	42
8. - <i>Descrizione dell'articolato</i>	48
9. - <i>Osservazioni conclusive</i>	53

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.

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 2002-2003, diversamente dai precedenti contratti stipulati dopo la trasformazione delle Ferrovie dello Stato in S.p.A., recupera tale dimensione di governo *ex ante* di alcuni segmenti di politica dei trasporti giacché si riferisce, almeno in parte, ad un arco di tempo successivo alla stipula.

La presente relazione esplicita ed analizza i contenuti del Contratto di servizio 2002-2003, 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 del sistema di qualità per i servizi di trasporto regolati dal Contratto;
- All'esposizione della metodologia di calcolo di costi e ricavi;
- 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, in particolare, la liberalizzazione e la realizzazione di significativi miglioramenti della qualità dei servizi prodotti, unitamente a sostanziosi recuperi di efficienza e 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.

E' altrettanto diffusa, tuttavia, la consapevolezza che 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.

A livello nazionale, in linea con i 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 e 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 15.3.2003, 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 delle infrastrutture e dei trasporti, 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, come già evidenziato, 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) 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.

Si evidenzia da ultimo che la disciplina comunitaria in tema di obblighi di servizio, come appena descritta, è in fase di modifica; risulta infatti in discussione una proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, destinato ad abrogare il 1191/69 e a disciplinare *ex novo* la materia. Tra i punti più rilevanti della proposta si annoverano i seguenti:

1. previsione della possibilità di stipulare contratti di servizio per i soli servizi di trasporto passeggeri;
2. obbligo di gara per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, pur con la previsione di alcune eccezioni inclusa l'attribuzione di contratti in base al confronto della qualità;
3. distinzione tra obbligo di attenersi alle "regole generali", che devono essere osservate da tutti gli operatori e per le quali le autorità possono prevedere compensazioni *erga omnes*, e prestazioni (e conseguenti compensazioni) disciplinate con Contratto di servizio;
4. previsione di prescrizioni a tutela della concorrenza, della trasparenza e del principio di non discriminazione.

2.2.3. – La normativa nazionale e gli assetti trasportistici ferroviari rilevanti ai fini della definizione del Contratto di servizio Pubblico 2002-2003

- 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 conferma quanto già previsto dal CdS 2000-2001, e cioè, per i servizi che qui rilevano il contributo al trasporto passeggeri notturno, previsto nel Piano d'Impresa, che il documento documenta la non sostenibilità finanziaria e, stante l'approvazione del Piano, induce una ragionevole aspettativa, da parte dell'impresa, della contribuzione ivi prevista.

Attualmente è in corso di revisione il Piano d'Impresa di F.S. Holding e delle Società del gruppo; lo schema di nuovo Piano d'Impresa 2002-2005, pur non ancora approvato dall'azionista, conferma le previsioni di contribuzione pubblica ai fini del mantenimento dell'offerta sul segmento del trasporto passeggeri notturno, che non presenta profili redditività compatibili con l'assenza di compensazioni pubbliche.

- 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 di quanto 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. 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 alle regioni a statuto speciale e province autonome, 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. 440/1991 (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 27 imprese. Il volume di attività di questi nuovi concorrenti è per il momento esiguo, ma nel breve-medio periodo tende 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 l'individuazione e compensazione degli obblighi di servizio pubblico, per quanto

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. A.S. 1246 che prevede all'articolo 38 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 connessione con il processo di separazione societaria appena accennato 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 (G.U. n. 78 del 3.4.2002) firmato di concerto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministro dell'economia e delle finanze 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 (oltre che a talune tipologie di trasporto merci che tuttavia non sono oggetto del presente contratto).

Ai fini del Contratto di servizio 2002-2003, le disposizioni ivi contenute o richiamate riguardano, in particolare, 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.

L'articolo 2 comma 4 prevede infine l'obbligo per F.S. (oggi: Trenitalia) di rilasciare al personale, che all'atto del passaggio ad altre amministrazioni dello Stato abbia maturato diritto alla pensione, concessioni di viaggio a condizioni uguali a quanto previsto per il proprio personale in servizio. Detto obbligo comporta la compensazione degli oneri conseguenti al mantenimento delle carte di libera circolazione concesse negli scorsi anni, in attuazione del passaggio ad amministrazioni pubbliche che evidenziassero carenza di personale, secondo quanto previsto con legge n. 554 del 29.12.1988, con decorrenza dal 1° 1.1989.

- 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 2002-2003 gli oneri derivanti dal D.I. 5795/1959 (Forze armate) la cui convenzione è entrata in vigore dal 2002 e dal D.I. 4516/1962.

- Un elemento che ha inciso su tempi e contenuti del presente Contratto è costituito dal parere che il NARS-CIPE ha espresso sul Contratto di servizio 2000-2001. Nella seduta del 18 marzo 2002, infatti, detto organo consultivo ha espresso parere favorevole sullo schema di contratto 2000-2001 ed ha al contempo formulato talune raccomandazioni, prescrivendo di sottoporre al parere dello stesso Comitato, entro il 30 giugno 2002, lo schema di Contratto di servizio 2002-2003 da elaborare in funzione dei seguenti aspetti:
 - Inclusione dei soli obblighi di servizio passeggeri;
 - individuazione degli standard qualitativi minimi;
 - specificazione degli obblighi derivanti dal sistema di agevolazioni tariffarie previste dalla vigente normativa;
 - definizione dei criteri per la determinazione dei costi e l'individuazione degli oneri di servizio pubblico.

Pertanto, come verrà esplicitato più oltre, il presente schema è stato impostato alla luce delle prescrizioni del NARS testè riportate. Gli obblighi di servizio inclusi riguardano anche i servizi di trasporto ferroviario nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome, poiché, nelle more dell'attuazione completa di quanto previsto dal d. lgs. 422/1997, gli stessi ricadono nella disciplina del Contratto di servizio nazionale.

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.

3.3 Il Contratto di servizio 2000-2001

Nel mese di febbraio 2002 è stata ultimata l'istruttoria relativa al Contratto di Servizio 2000-2001; lo schema di contratto deve essere attualmente sottoposto all'esame delle Commissioni Parlamentari dopo che su di esso, con alcune prescrizioni, si è espresso favorevolmente il NARS (parere del 18.3.2001); nonché il CIPE e la Conferenza Stato-Regioni. Detto schema sarà trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari non appena sarà formalizzata la relativa Delibera CIPE.

Nel Contratto 2000-2001 è disciplinata la compensazione dovuta dallo Stato a Trenitalia per gli obblighi di servizio pubblico resi nel biennio di riferimento. Detta compensazione ammonta per il 2000 a 3.123,575 miliardi di lire, e per il 2001 a 1021,5 miliardi di lire, da corrispondere a fronte di obblighi di servizio prestati nel settore sia passeggeri che merci. 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 a seguito dell'emanazione del D.P.C.M. 30.11.2000 che, a recepimento dell'Accordo quadro Stato-Regioni del 18.6.1999 e dei conseguenti Accordi di programma tra lo Stato e ciascuna Regione, attribuiva servizi e risorse alle Regioni, per complessivi 2286.5 miliardi di lire. 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.

Gli oneri a carico dello Stato si riferiscono a prestazioni di obblighi di servizio pubblico 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 1999-2003 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 sono contenute o richiamate, per il settore passeggeri, dall'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).

Gli obblighi di servizio riconosciuti dal Contratto 2000-2001 sono i seguenti:

1. trasporto passeggeri: servizi di ambito regionale nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome; servizi di trasporto notturno; agevolazioni tariffarie ex art. 2 del D.M. 1-T/1990;
2. trasporto merci: trasporti dal continente alla Sardegna e viceversa; trasporti sulle distanze superiori a 1000 km. (innaturale degressività); trasporti di prodotti siderurgici in ambito CECA; trasporti dal porto di Trieste all'Ungheria e viceversa; trasporti internazionali effettuati attraverso il porto di Trieste Marittima; trasporto intermodale da e per la Francia a supporto del traffico merci in transito attraverso il valico del Monte Bianco.

Malgrado il carattere *ex post*, 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 (in particolare, il trasporto combinato di merci su ferro) in ottica prospettica, sinergica e coerente con altri strumenti programmatori nazionali (Piano Generale dei trasporti e della logistica) e comunitari (Libro Bianco, programma "Marco Polo").

4. - Il Contratto di servizio Pubblico 2002-2003

4.1. - L'istruttoria

L'istruttoria che ha portato alla elaborazione del Contratto di servizio 2002-2003 è stata funzionale ad individuare quali prestazioni di servizi di trasporto ferroviario 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.

L'iter istruttorio ha avuto inizio nel mese di febbraio c.a.. Il 18 marzo 2002, nella seduta in cui è stato esaminato il CdS 2000-2001, il NARS-CIPE, nell'approvare lo schema di contratto sottoposto, ha altresì prescritto la presentazione dello schema 2002-2003 entro il 30 giugno 2002.

In particolare, come già accennato, le prescrizioni contenute nel parere in questione sono le seguenti:

1. limitazione dei servizi regolati ai soli servizi di trasporto passeggeri (notturno e agevolazioni tariffarie), escludendo il trasporto merci "il cui sviluppo futuro andrà regolato alla luce del nuovo piano d'impresa";
2. indicazione puntuale degli standard qualitativi cui fare riferimento nell'erogazione dei servizi collettivi;
3. specificazione degli obblighi derivanti dal sistema di agevolazioni tariffarie previste dalla vigente normativa;
4. definizione dei criteri per la determinazione contabile e individuazione degli oneri di servizio pubblico, al fine di definire ex ante i relativi costi.

Tale valutazione è peraltro coerente con quanto contenuto nel d.d.l. collegato alla finanziaria (A.S. 1246 art. 38, già art. 19 dell'A.C. 2032 recante "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti"), presentato nel novembre 2001 e tuttora all'esame del Parlamento, che da un lato prevede la possibilità di affidamento diretto, fino al 31.12.2003, del contratto di servizio per gli obblighi di servizio nel trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza, e dall'altro 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.

Alla luce di quanto contenuto nel parere NARS, è stata richiesta a Trenitalia la trasmissione di dati e informazioni utili all'istruttoria del Contratto 2002-2003 (con note del 25 febbraio, del 22 marzo, del 3 maggio e del 29 maggio c.a.).

A seguito di dette richieste, è stata avviata una serie di incontri con l'impresa ferroviaria allo scopo di definire le prestazioni e controprestazioni da includere nel Contratto.

Al contempo, sull'istruttoria (e la conseguente elaborazione) dello schema di CdS hanno inciso altre variabili, ed in particolare:

- l'assetto delle attribuzioni regionali risultanti dal vigente titolo V della Costituzione: dato, infatti il ruolo centrale assunto dalle Regioni in tema di servizi di trasporto ferroviario, anche la definizione dell'offerta notte (inclusa nei servizi a media e lunga percorrenza, in capo allo Stato) richiede un'estensione del processo decisionale con l'inclusione delle Regioni interessate. Tali istanze sono state sollevate in sede di Coordinamento interregionale del 25.3.2002 per la materia dei trasporti, nonché in sede di approvazione del Contratto 2000-2001 nella Conferenza Stato-Regioni del 18.4.2002, e confermate nell'incontro tecnico che ne è seguito, tenutosi in data 14.5.2002;
- in tema di servizi di rilievo regionale, si è inoltre posta la necessità di definire con esattezza il perimetro dei servizi da includere nel CdS 2002-2003, nelle more della completa attuazione del D. Lgs. 422/1997. Al riguardo, come sarà esposto più analiticamente in seguito, uno dei nodi da sciogliere riguarda quei servizi interregionali del Nord-Est c.d. "indivisi", che cioè, in mancanza di accordo tra Regioni e/o Province autonome co-interessate, sono *pro tempore* rimasti attribuiti alla competenza dello Stato e dunque non sono rientrati né nella ripartizione prevista dall'Accordo Quadro 18.6.1999, né nel D.P.C.M. 16.11.2000 che ha trasferito alle Regioni a statuto ordinario, con decorrenza 1.1.2001, risorse e servizi. Il 18 giugno u.s. si è tenuto un incontro tecnico presso il Ministero per acquisire la posizione delle Regioni e Province interessate, anche in merito all'inclusione di detti servizi nel CdS nazionale 2002-2003. In tale contesto, le parti hanno concordato sull'opportunità di includere detti "servizi indivisi", in ragione di circa 3,8 m.ni di treni*km, nel Contratto 2002-2003.

Da ultimo, si rileva che l'istruttoria del Contratto 2002-2003 ha presentato un ulteriore elemento di complessità, direttamente derivante alla natura *ex ante* del contratto e legato, in particolare, alla compiuta definizione di standard di qualità e del sistema di penalità che diventa fattore di primario rilievo quando si tratta di definire per il futuro le prestazioni oggetto del contratto stesso.

In data 25 giugno 2002 la Società Trenitalia ha trasmesso la propria relazione finale.

4.2. - Obblighi di servizio pubblico previsti nel contratto

Gli oneri a carico dello Stato previsti nel CdS 2002-2003 sono relativi a prestazioni di servizi ferroviari che Trenitalia si impegna a rendere -o ha reso, per quanto già prodotto nei mesi già trascorsi del 2002- sulla base:

- delle valutazioni già elaborate ai fini del CdS 2000-2001, e dei conseguenti obblighi ivi previsti;
- del Piano d'Impresa 1999-2003, per quanto riguarda il servizio passeggeri notturno; peraltro, tale Piano è attualmente in corso di revisione e nella attuale formulazione conferma la necessità di contribuzione per mantenere il livello attuale dell'offerta;
- di disposizioni normative vigenti da cui sorgono specifici obblighi di servizio per Trenitalia. Tali disposizioni sono previste o richiamate nel D.M. 1-T/1990, che richiama le agevolazioni previste dal decreto interministeriale 8 giugno 1962, n. 4516 (agevolazioni tariffarie a particolari categorie di passeggeri) e prevede la

compensazione per le carte di libera circolazione rilasciate a ex dipendenti F.S. transitati ad altre amministrazioni pubbliche;

- della clausola di continuità prevista dall'articolo 14 comma 1 del Contratto di servizio 1997-1999, che continua ad avere efficacia nelle more dell'approvazione dello schema di Contratto 2000-2001, il cui articolo 10 contiene, analogamente, l'autorizzazione a proseguire nell'erogazione dei servizi ivi disciplinati.

4.3. - Quantificazione delle compensazioni nel Contratto di Servizio 2002-2003

Trenitalia ha presentato i dati di preconsuntivo 2001 riportati nella tabella seguente, che saranno oggetto di successiva rendicontazione certificata ex art. 6 comma 3 e che sono stati assunti quali dati di previsione per il 2002 (nonché per il 2003).

Su tale base sono definite, tenuto conto degli stanziamenti del bilancio di previsione dello Stato per il 2002, le compensazioni riconosciute alla Società.

Oneri dichiarati da Trenitalia (Previsione= preconsuntivo 2001; dati in euro)

	Preconsuntivo 2001	Compensazioni
(A) Trasporto regionale, di cui:	231.483.490	218.203.040
- Servizi indivisi	30.599.143	
- Servizi nelle Regioni a statuto speciale/ Province autonome	200.884.347	
(B) Trasporto passeggeri media e lunga percorrenza, di cui:	151.558.839	143.575.018
- Trasporto passeggeri notturno	148.816.000	
- Sconti e agevolazioni tariffarie	2.742.839	
TOTALE (A+B)	380.299.490	361.778.058

Al riguardo si rende opportuno evidenziare la differenza rispetto ai dati posti a supporto del Contratto 2000-2001, basati tuttavia sul preconsuntivo 2000 salvo che per le agevolazioni tariffarie, in parte definite su dati di consuntivo 1999.

- Per le agevolazioni tariffarie comuni ai due contratti (poiché dal 1°1.2002 le agevolazioni per il personale appartenente alle Forze Armate sono disciplinate con convenzione tra il Ministero della Difesa e Trenitalia) si riscontra, da preconsuntivo 2001, una minima riduzione degli oneri per agevolazioni tariffarie e una consistente contrazione degli oneri per CLC a ex dipendenti FS transitati ad altre amministrazioni pubbliche. La causa di quest'ultimo fenomeno va ricercata nel fatto

che i dati inseriti nel CdS 2000-2001 si riferivano al consuntivo 1999; per le CLC, peraltro, il percorso di riorganizzazione aziendale determinato dal processo di societizzazione e dalla conseguente nascita di Trenitalia ha consentito il perfezionamento delle indagini relative all'individuazione dei soggetti aventi titolo. Pertanto Trenitalia, su specifica richiesta del Ministero, ha recentemente portato a termine una ricognizione dello stock di carte effettivamente in circolazione.

- Per quanto riguarda la compensazione del servizio passeggeri notturno, tra i due set di dati (inseriti, rispettivamente, nel CdS 2000-2001 e nello schema di Contratto 2002-2003) sussiste una differenza: benché, infatti, l'ammontare complessivo sia non eccessivamente disallineato (158,5 m.ni di euro rispetto ai 148,8), cambia profondamente la metodologia di determinazione di tali oneri. In sintesi, e secondo quanto verrà esposto più compiutamente nel paragrafo dedicato al trasporto notturno, nell'attuale schema di CdS l'importo della compensazione richiesta deriva da un margine operativo netto negativo di molto inferiore rispetto al precedente. Ciò in quanto, in occasione della societizzazione di Trenitalia si è avuto un riallineamento del valore netto contabile al minore valore economico di parte degli asset, che si è tradotto in un abbattimento, nel conto profitti e perdite, della quota di costi per ammortamento. Nei dati presentati a supporto del CdS 2002-2003, il metodo proposto include altresì il tasso di remunerazione del capitale investito.

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, con conseguente compensazione parziale degli oneri evidenziati.

Si evidenzia inoltre che, oltre alla possibilità di scostamenti fisiologici che per il 2002 e per il 2003 potranno emergere tra il previsto (ovvero il preconsuntivo 2001) e l'effettivo, un ulteriore fattore di incertezza è costituito dal livello e dal sistema tariffario di riferimento, che incide sui ricavi e dunque sull'entità degli oneri e delle conseguenti compensazioni. Al riguardo, l'incertezza riguarda sia il 2002 sia il 2003, stante la necessità di procedere alla modifica della Deliberazione CIPE 173/1999 che disciplina il sistema tariffario di cap-pricing.

Come riportato nello schema di contratto allegato, Trenitalia dovrà, entro il mese di settembre 2003, produrre una certificazione di una Società di revisione che attesti i ricavi, i costi, gli oneri tariffari relativi agli obblighi di servizio prestati nel 2002. Per verificare e validare la correttezza dei dati 2001 (che pertanto rilevano anche ai fini del presente contratto, e in misura tanto più rilevante date le differenze accennate), analoga disposizione è contemplata, per i dati relativi allo scorso anno, dall'art. 8 dello schema di CdS 2000-2001. Gli eventuali maggiori oneri che dovessero emergere ex art. 6 del CdS allegato hanno, naturalmente, un limite invalicabile nell'ammontare dei fondi stanziati in bilancio; viceversa, laddove i documenti di revisione dovessero attestare fabbisogni di compensazione inferiori a quanto originariamente previsto nel contratto, le conseguenti eccedenze versate a Trenitalia verranno portate 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 pre-consuntivo 2001 comunicati da Trenitalia.

5.1. - Trasporto passeggeri di interesse regionale

A partire dal 1°/1/2001, con l'entrata in vigore del D.P.C.M. 16.11.2000, sono state trasferite alle Regioni a statuto ordinario i servizi e le risorse (per complessivi 2286,5 miliardi di lire), sulla base della ripartizione concordata con l'Accordo Quadro del 18.6.1999. Sono invece rimasti nel Contratto nazionale i servizi di competenza delle Regioni a statuto speciale e le Province autonome, in attesa che si completi, per esse, l'attuazione del D. Lgs. 422/1997.

Ad essi si aggiunge un ammontare di servizi c.d. "indivisi", prodotti nelle Regioni del Nord-Est e che interessano contemporaneamente almeno una Regione a statuto ordinario e una Regione a statuto speciale o Provincia autonoma (relazioni: Trieste-Portogruaro-Venezia, Trieste- Udine-Venezia, Bologna-Bolzano/Brennero, Verona-Bolzano/Brennero).

Al riguardo si evidenzia che, nelle fasi prodromiche all'Accordo Quadro del 18.6.1999, la ripartizione provvisoria dei fondi per contratti di servizio e la connessa assegnazione di treni*km facevano riferimento all'attribuzione di una quota di servizi interregionali al Friuli Venezia Giulia (0,9 m.ni di treni*km), al Veneto (2,6 m.ni di treni*km per le relazioni che qui rilevano) e alla Provincia di Bolzano (0,3 m.ni di treni*km). Per il Veneto, tale quota di servizi è stata successivamente espunta poiché per le stesse linee risultò non definito il mutuo consenso dei soggetti interessati. Pertanto, mentre 1,2 m.ni di treni*km sarebbero comunque stati inclusi nel Contratto di Servizio nazionale in attesa della completa attuazione del d. lgs. 422/1997 (art. 1 comma 3), i 2,6 m.ni di treni*km sono confluiti nel medesimo Contratto nazionale quali "servizi indivisi".

Il 18.6.2002 si è tenuta presso questo Ministero una riunione al riguardo, con i rappresentanti del Ministero stesso, delle Regioni e delle Province autonome interessate e di Trenitalia. Nella riunione in parola è emersa l'opportunità di prendere a riferimento l'intero sistema di relazioni che risultava attribuita ad almeno due delle Regioni o Province su indicate, considerando altresì che l'Accordo di programma tra il Ministero e la Regione Veneto (27.1.2000) lascia impregiudicata "l'eventuale ulteriore attribuzione di treni interregionali che attraversano anche la regione Friuli Venezia Giulia e le province autonome di Trento e Bolzano" (art. 3 comma 1).

Ai fini del Contratto di servizio statale 2002-2003, la cui definizione presuppone, tra l'altro, l'individuazione del perimetro dei servizi di interesse regionale da regolare nelle more della completa attuazione del D. Lgs 422/1997, nell'ambito della citata riunione del 18.6.2002 si è convenuto sull'inclusione dei servizi indivisi nel Contratto nazionale *in fieri*, fintanto che non verrà raggiunto un accordo sulla Regione o Provincia assegnataria.

Pertanto, per quanto attiene ai servizi di interesse regionale ancora inclusi nel CdS 2002-2003, essi si riferiscono a:

1. servizi prodotti nelle Regioni a statuto speciale e Province autonome, pari a complessivi 22.189.382 treni*km;
2. servizi indivisi per 3.820.461 treni*km.

L'obbligo di produzione minima per il 2002 corrisponde alla produzione programmata per il 2001 ed è così ripartita:

Quantità minima di servizi da erogare nelle Regioni a statuto speciale e Province autonome (treni*km)	
	2002
Valle d'Aosta	1,8
Friuli Venezia Giulia	2,9
Sardegna	3,6
Sicilia	10,8
Bolzano	1,7
Trento	1,4
Servizi indivisi	3,8
TOTALE	26,0

Per quanto attiene alla Val d'Aosta, si evidenzia che, ad oggi, circa 500.000 del totale dei treni*km programmati vengono effettuati mediante servizio sostitutivo su gomma, nelle more della conclusione degli interventi di ripristino dell'infrastruttura ferroviaria danneggiata dall'alluvione verificatasi nel novembre 2000.

L'ammontare dei fondi complessivamente destinati alla compensazione derivante da detti servizi è pari a 218.203.040 euro, corrispondente all'importo stanziato sul capitolo 1540 (stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze) del bilancio dello Stato per l'anno 2002; mentre lo sbilancio dichiarato da Trenitalia ammonta a 231.483.490 euro.

La ratio sottesa alle disposizioni contrattuali che disciplinano i servizi delle Regioni a statuto speciale e Province autonome consiste nel riconoscimento di una potestà decisionale, in capo alle Regioni, quanto più ampia possibile. Fatto salvo, infatti l'ammontare minimo di treni*km che Trenitalia si obbliga a produrre e l'obbligo di non diminuire la produzione in ciascuna Regione o Provincia rispetto al 2001 (obbligo derogabile soltanto con il previo consenso della Regione o Provincia interessata), l'articolato prevede che le Regioni e le Province autonome:

1. Concordino con Trenitalia il programma d'esercizio, ovvero definiscano il dettaglio dell'offerta, così da poter incidere direttamente sulla produzione del servizio nel modo che esse ritengono più efficace rispetto alla domanda di mobilità del bacino di riferimento;
2. Esprimano la valutazione sulla qualità dei servizi erogati, nonché sul corretto adempimento degli obblighi contrattuali da parte di Trenitalia.

5.2. - Trasporto passeggeri media e lunga percorrenza

5.2.1. - Trasporto passeggeri notturno

Come già accennato, nel Contratto 2000-2001, a seguito dell'avvenuto processo di separazione societaria, il servizio di trasporto passeggeri notturno (ad eccezione degli Intercity Notte) è stato riconosciuto quale obbligo di servizio pubblico ammesso a compensazione.

Tale previsione viene confermata con lo schema di Contratto di servizio 2002-2003. La ragione risiede nel fatto che, malgrado la insufficiente redditività del servizio notturno, esso è funzionale alla mobilità di lunga e lunghissima percorrenza, contribuendo pertanto al riequilibrio territoriale. La qualificazione di obbligo di servizio per il trasporto notturno, declinato nelle diverse caratteristiche secondo quanto in appresso descritto, è inoltre funzionale all'obiettivo di acquisire al modo ferroviario quote crescenti della domanda di mobilità, unitamente alla finalità di accessibilità del servizio anche a fasce di utenza a più contenuta capacità di spesa. Il percorso da seguire, e su cui particolarmente si è focalizzato l'impegno in sede di istruttoria ed elaborazione dello schema di Contratto allegato, consiste nel garantire livelli soddisfacenti di qualità, quale che sia il segmento di servizio di riferimento.

Il trasporto notturno presenta infatti caratteristiche di servizio differenziate perché è destinato ad un'utenza, a propria volta, con una disponibilità a pagare non omogenea. Pertanto, oltre a quote di servizio prestate con materiale essenziale e poco accessoriatato (posti seduti di prima e seconda classe e cuccette in scompartimenti a 6 posti, c.d. "T6" esso prevede altresì livelli di servizio più elevati. Le tariffe sono correlate a questa differenziazione dei servizi offerti, essendo -nel primo caso- particolarmente contenute (sia rispetto ad altri modi che rispetto ai servizi commerciali Eurostar e Intercity) e dunque accessibili anche a fasce di utenza con minore disponibilità a pagare.

I servizi per i quali è prevista la compensazione, come già nel Contratto 2000-2001, sono i servizi di trasporto notturni articolati nella seguente tipologia:

1. EXPN (Espresso Notte nazionale) – treno dedicato alle medie e lunghe distanze; è composto di carrozze con posti seduti di prima e seconda classe e cuccette di tipo T6 a sei posti. È il treno notte a minor costo, poco accessoriatato ed essenziale, per una clientela a basso profilo di spesa e senza esigenze di sofisticato comfort.
2. TH (Treno Hotel) – è commercializzato come un treno Espresso ma con materiale più confortevole (solo cuccette e vagoni letto), dedicato alle lunghe e lunghissime distanze, per le quali è molto più forte l'esigenza di dormire sdraiati. È utilizzato infatti soprattutto in Sicilia per i collegamenti verso il Nord Italia.
3. TAA (Treni Auto al seguito) – sono treni dedicati al trasporto di auto e relativi passeggeri sulle lunghe distanze; è un prodotto antieconomico dal punto di vista industriale, ma con evidenti vantaggi ambientali, sia per il grosso risparmio di

carburante e quindi di inquinamento, sia in termini di decongestionamento stradale nei periodi di grosso traffico stagionale.

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).

Lo schema di contratto 2002-2003 include altresì i treni c.d. "straordinari programmati", ovvero prodotti da Trenitalia per fronteggiare aumenti di domanda che si riscontrano in particolari periodi dell'anno (es. festività, periodo estivo). In effetti i treni notte "straordinari programmati", che recano il post-fisso "bis" rispetto al numero che denota il treno notte ordinario cui sono abbinati, corrispondono *tout court* ad un adeguamento dell'offerta, come individuata ai fini del Contratto di Servizio, a picchi della domanda; pertanto, essi costituiscono un'estensione dei servizi contrattualizzati, finalizzati ad aumentare la capacità di risposta alla domanda collettiva di tale tipologia di servizio.

I servizi di trasporto notturno inseriti nello schema di contratto 2002-2003 corrispondono ad un ammontare complessivo di treni*km pari a 16.891.814, inferiore al programmato 2001 essenzialmente a motivo della riqualificazione di alcuni espressi in Intercity notte, che come sopra accennato non vengono inclusi nel CdS. L'onere dichiarato da Trenitalia per la produzione di tale offerta è pari a 148.816.000 di euro.

5.2.2. - Agevolazioni tariffarie passeggeri

Il Contratto di Servizio 2002-2003 disciplina le compensazioni dovute a Trenitalia per l'applicazione di agevolazioni tariffarie previste dalla normativa vigente. Il NARS-CIPE, nel parere espresso nella seduta del 18.03.2002 sullo schema di Contratto di servizio 2000-2001, ha raccomandato per il contratto successivo di "specificare gli obblighi derivanti dal sistema di agevolazioni tariffarie previste dalla vigente normativa".

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 gratuità tariffarie, è stato abrogato dal decreto interministeriale 118/T del 20.11.2001.

L'abrogazione dell'articolo 1, peraltro, ha fatto seguito alla contrattualizzazione delle gratuità in parola tra Trenitalia e le Amministrazioni interessate.

Il presupposto normativo del D.M. 1-T/90 consiste nella legge 41/1986 che, all'art. 10 delega il Ministro dei Trasporti a individuare con decreto, secondo quanto prescritto dalla legge 210/1985 (art. 16 e art. 18, che prescrive il concerto con il Ministro del Tesoro) le gratuità e agevolazioni tariffarie.

Gli obblighi di servizio di cui all'articolo 2 del DM 2.01.1990, in questione reca le seguenti due tipologie di agevolazioni a favore di determinate categorie professionali e figure istituzionali o di particolari fasce della popolazione:

1. le agevolazioni riconosciute a vantaggio di categorie di viaggiatori socialmente meritevoli di tutela (non vedenti, invalidi di guerra o per servizio, ecc) o di viaggi correlati a istituzioni a riconosciuta utilità collettiva (addetti FAO e CRI), nonché le riduzioni applicate a viaggi per conto dello Stato (detenuti e persone di accompagnamento);
2. le concessioni di titoli di viaggio (carte di libera circolazione, c.d. CLC) attribuite alle condizioni previste per il personale FS a riposo, a ex dipendenti F.S. che sono passati ad Amministrazioni statali avendo maturato diritto alla pensione. Le CLC a ex ferrovieri, nonché ai familiari di ex ferrovieri, risultano essere state introdotte dal DM 73-T/1987 e la legge 554/1988 (art. 4) sancisce, per i dipendenti F.S. che passano ad Amministrazioni pubbliche, l'applicazione del DPCM 325/1988 che a sua volta dispone che il dipendente trasferito conserva, ove più favorevole, il trattamento economico in godimento all'atto del trasferimento.

L'articolo 2 del D.M. 1-T/1990 disciplina altresì talune agevolazioni tariffarie per il trasporto merci; tuttavia esse, come già evidenziato, non rilevano in questa sede.

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:

- 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.

L'onere complessivo riferito alle categorie di viaggiatori compresi nell'art. 2 punto 2 del DM 1/T 1990 (indigenti, detenuti, corrigendi minorenni, viaggi FAC, non vedenti e accompagnatori, mutilati, invalidi, personale CRI) ammonta, da pre-consuntivo 2001, a 1.692.860,95 euro.

Tale importo è stato assunto come previsione per il 2002 e 2003; in realtà l'ammontare dell'onere (corrispondente a percentuali differenziate di sconto sui biglietti venduti, da applicare alle categorie individuate) dipende dal livello tariffario di riferimento. Pertanto tale importo potrebbe richiedere un adeguamento, in funzione di eventuali variazioni delle tariffe nei mesi residui del 2002 o, *a fortiori*, dall'eventuale diversa struttura tariffaria che possa derivare dalle previste modifiche della Deliberazione CIPE 173/1999.

Quanto alle tessere di libera circolazione, la determinazione dell'onere deriva dalla valore commerciale di:

- a) n. 513 tessere di concessione di viaggio in 1^a classe;
- b) n. 404 concessioni di viaggio di 2^a classe.

L'onere lordo di ciascuna tessera di libera circolazione, calcolato sulla base del valore commerciale riferito al 2001, è pari a 6.817,23 euro per quella di 1^a classe e 4.338,24 euro per quella di seconda classe. L'onere netto per il 2001 (pari a 1.049.977,59 euro) è stato determinato sulla base della riduzione, sancita dal DPR 411 del 25 giugno 1959, dell'80% dell'onere lordo.

L'onere netto pari a 1.049.977,59 Euro è stato determinato sulla base della riduzione, sancita dal DPR n.411 del 25.06.59, dell'80% dell'onere lordo.

L'onere netto sopra evidenziato è stato posto alla base della quantificazione del contributo per ciascuno degli anni di vigenza del contratto (2002-2003) sulla base delle attuali regolamentazioni tariffarie.

Pertanto l'onere complessivo riferibile alle agevolazioni e gratuità tariffarie viene così determinato:

1. riduzioni tariffarie di cui all'art. 2 punto 2 del DM 1/T 1990: 1.692.860,95 euro;
 2. trasporti gratuiti di cui all'articolo 2 punto 4 del DM 1/T 90 (CLC): 1.049.977,59 euro;
- per complessivi 2.742.838,54 EURO.

La tabella di seguito allegata mostra la sintesi economica delle considerazioni sopra esposte.

CONCESSIONE DI RIDUZIONI TARIFFARIE (di cui all'art. 2 punto 2 DM 1/T 1990)	BENEFICIARI	% DI SCONTO	ONERE 2001	ONERE 2002	ONERE 2003
Concessione B	Indigenti viaggianti per rimpatrio, detenuti internati e correggendi minorenni	20	0	0	0
Concessione G	Viaggi FAO	10	10.850,81	10.850,81	10.850,81
Concessione II	Indigenti inviati in istituti di cura	20	20.631,21	20.631,21	20.631,21
Concessione III	Non vedenti e loro accompagnatori Viaggi con accompagnatore	1 bigl. valido x due persone	1.360.838,98	1.360.838,98	1.360.838,98
	Viaggi isolati	20			
Concessione VIII	Mutilati ed invalidi di guerra e per servizio e loro accompagnatori		299.349,81	299.349,81	299.349,81
	Grandi Invalidi con accompagnamento	30+ gratuità x acc.			
	Grandi Invalidi senza accompagnamento	30			
	Invalidi 2°, 3°, 4° cat.	10			
Concessione IX	Viaggi degli invalidi per accertamenti sanitari	30	928,33	928,33	928,33
Concessione XI	Viaggi del personale della CRI	10	261,81	261,81	261,81
TOTALE			1.692.860,95	1.692.860,95	1.692.860,95

TIPOLOGIA DI AGEVOLAZIONI	ONERE 2001 €	ONERE 2002 €	ONERE 2003 €
Riduzioni Tariffarie di cui all'art. punto 2 DM 1/T 90	1.692.860,95	1.692.860,95	1.692.860,95
Trasporti gratuiti di cui all'art. 2 punto DM 1/T 90	1.049.977,59	1.049.977,59	1.049.977,59
Totale €	2.742.838,54	2.742.838,54	2.742.838,54

6. La qualità dei servizi

Dato il carattere *ex ante* del Contratto 2002-2003, diventa centrale l'impostazione di un sistema di obiettivi, monitoraggio, valutazione e penalità relativi alla qualità dei servizi commissionati.

Il sistema prescelto è differenziato, per il trasporto regionale e il trasporto notturno, dal punto di vista della variabile rilevante ai fini dell'individuazione e verifica degli obiettivi:

- nel caso del regionale, si fa riferimento alla qualità erogata e il *target* è individuato a partire dagli standard previsti nelle Carte dei servizi emanate da Trenitalia relative alle Regioni o Province interessate;
- per il trasporto notturno, invece, si è scelto di attenersi alla qualità percepita, e l'individuazione degli obiettivi è funzione della necessità di conseguire, nel tempo, miglioramenti del livello di gradimento da parte dell'utenza. Ciò in quanto, ai fini del monitoraggio degli standard di qualità di cui alla Delibera CIPE 173/1999, tale segmento è incluso nel coacervo dei treni a media e lunga percorrenza; pertanto le performance del servizio notte sono comunque monitorate nell'ambito della M.L.P. e, a tutt'oggi, non sono impostati dati su tale specifica tipologia di servizio.

Nell'ambito di questa diversa impostazione, la valutazione del conseguimento degli obiettivi presuppone tipologie differenziate di informazioni da acquisire poiché nel caso del trasporto notturno i dati consistono nella rilevazione della soddisfazione della clientela, mentre per il regionale oggetto del monitoraggio sono direttamente i risultati di performance.

Al di là di tali differenze, la previsione contrattuale della scansione temporale del processo di monitoraggio e valutazione è analoga per le due tipologie di servizi regolate: il monitoraggio avviene semestralmente mentre la valutazione è annuale. Peraltro, entrambi i processi hanno ad oggetto non soltanto la verifica del conseguimento degli obiettivi di qualità dei servizi erogati, ma anche il corretto adempimento degli altri obblighi contrattuali, inclusi quelli inerenti alla quantità dei servizi da erogare.

Diverso è, invece, il ruolo spettante a Stato e Regioni ai fini della valutazione: per il trasporto notturno, è il Ministero che verifica il corretto adempimento degli obblighi contrattuali; nel caso del trasporto regionale, sono le Regioni / Province interessate che esprimono detta valutazione, che sarà poi formalizzata dal Ministero.

6.1 La qualità nei servizi di trasporto regionale

Per il trasporto di ambito regionale o provinciale disciplinato con il presente CdS, il sistema di qualità è riferito alla qualità erogata e fa leva su fattori, indicatori e standard desunti dalle Carte dei Servizi emanate per il 2002 da Trenitalia nelle Regioni e Province di riferimento.

Al set di fattori / indicatori desunto dalle Carte dei Servizi è stato inoltre aggiunta l'affidabilità (treni soppressi o limitati per guasto tecnico, escluse cause di forza maggiore), che costituisce un dato rilevante ai fini della qualità dei servizi. Inoltre gli indicatori relativi

alla pulizia sono stati integrati includendo, in aggiunta alla percentuale di ditte certificate e alla pulizia esterna delle carrozze, il riferimento ai cicli di pulizia previsti a livello di divisione regionale, ancorando l'indicatore (e la relativa penalità) all'eseguito rispetto al programmato. Ad oggi, è in corso il processo di rinnovo dei contratti di pulizia; pertanto i dati relativi a tali indicatori sono in fase di acquisizione e nello schema di Contratto allegato –che sarà conseguentemente integrato a breve- i relativi standard di qualità non sono ancora indicati.

La logica seguita spiega altresì la differenza di standard riscontrabile tra le diverse Regioni / Province autonome, nella misura in cui tali standard sono desunti dalla Carte regionali.

I fattori e gli indicatori fissati per il 2002 per le Regioni e Province autonome (all. 7 del Contratto) sono i seguenti:

Fattori di qualità e relativi indicatori per i servizi di trasporto nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome per l'anno 2002

Fattori di qualità e indicatori	Standard per Regione/Prov. Sardegna	Standard per Regione/Prov. Sicilia	Standard per Regione/Prov. V.Aosta	Standard per Regione/Prov. F.V.Giulia	Standard per Regione/Prov. Trento	Standard per Regione/Prov. Bolzano
Puntualità						
1) % treni entro 5' di ritardo	1) 93%	1) 83%	1) 89%	1) 90%	1) 92%	1) 90%
2) % treni entro 15' di ritardo	2) 97%	2) 94%	2) 96%	2) 96%	2) 96%	2) 96%
Affidabilità						
Treni soppressi o treni limitati per guasto tecnico escluse cause di forza maggiore	≤ 0,5% dei treni programmati	≤ 0,5% dei treni programmati	≤ 0,5% dei treni programmati	≤ 0,5% dei treni programmati	≤ 0,5% dei treni programmati	≤ 0,5% dei treni programmati
Pulizia e comfort:						
1. Affidabilità: n. ditte certificate	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2. pulizia esterna: n. treni circolanti senza graffiti	99%	99%	99%	99%	97%	99%
3. nelle vetture	in corso di acquisizione	in corso di acquisizione	in corso di acquisizione	in corso di acquisizione	in corso di acquisizione	in corso di acquisizione
Comfort del viaggio						
1. Carrozze climatizzate	88,5%	66,7%	20%	9,4%	15%	15%
2. Carrozze con sedili rinnovati	92,9%	68%	20%	91,6%	90%	100%
Livello di servizio:						
1. Staz. con possibilità acquisto biglietto	25	60	7	40	19	13
2. Emittitrici automatiche	15	20	6	36	18	12
3. Punti vendita esterni	80	170	12	45	5	11
Stazioni con servizi per disabili/su stazioni presenziate da Trenitalia	36%	29%	20%	50%	66%	25%

Per il 2002, gli standard sono invariati rispetto alle Carte dei Servizi; per il 2003, il Contratto rinvia a un successivo Decreto del Direttore Generale della D.G. del Trasporto ferroviario, che individuerà detti standard, tenuto conto di quanto previsto nelle Carte dei Servizi e sentita Trenitalia.

In sostanza, le Carte regionali 2003 costituiranno a loro volta punto di riferimento cardine per individuare gli obiettivi di qualità da conseguire; tuttavia, la necessità di non vincolare i contenuti del Contratto ad un documento non ancora emanato ha indotto ad optare per la modalità sopra descritta, che appare più corretta perché potrà consentire di fissare obiettivi migliorativi rispetto al 2002, anche qualora le Carte regionali risultino invariati rispetto agli obiettivi fissati per il 2002.

Il sistema impostato per la qualità del trasporto regionale appare condivisibile sotto diversi profili. In primo luogo, il riferimento alla qualità erogata è il sistema che risulta, di norma, adottato dalle Regioni a statuto ordinario nei rispettivi contratti di servizio: pertanto il metodo è in linea con l'approccio generalmente seguito a livello regionale. In secondo luogo, l'adozione di un sistema basato sulla qualità percepita si sarebbe associato alla difficoltà di individuare l'obiettivo per il 2002 poiché i dati sulla *customer satisfaction* sono disponibili solo in forma aggregata per il 2000, mentre per il 2001, pur essendo stati disaggregati a livello regionale, essi non sono tuttavia disponibili per ciascuna delle Regioni autonome.

Il sistema delle penalità è costruito in modo identico per tutte le Regioni e Province considerate, ovvero il mancato raggiungimento dell'obiettivo è sanzionato nella stessa misura per ciascuna Regione o Provincia.

La penale è graduata a seconda dei diversi obiettivi ed è generalmente espressa come importo dovuto per ogni punto percentuale di scostamento, su base annua, dal raggiungimento dello standard; la mancata puntualità è sanzionata con una penale di 12.000 euro per ogni punto percentuale di scostamento; l'insufficiente affidabilità, con una penale di 10.000 euro per ogni decimo di punto percentuale; per la pulizia delle vetture, ogni infrazione è sanzionata con il pagamento di 250 euro mentre tutti gli altri standard prevedono, in caso di mancato raggiungimento, il pagamento di 7.000 euro per punto percentuale di scostamento. L'ammontare delle penalità è stato determinato mantenendo il rapporto tra compensazioni erogate e importo unitario della penale in linea con quanto previsto, di norma, dalle Regioni a Statuto ordinario.

6.2 La qualità nei servizi di trasporto notte

Il sistema di qualità per il trasporto notturno è impostato sulla qualità percepita, che Trenitalia fa rilevare in *outsourcing*, con un'indagine di *customer satisfaction* a partire dal 2000. Segnatamente, nel luglio 2000 e nel maggio 2001 sono state svolte due edizioni di ricerca; nel 2002, l'indagine verrà effettuata nel mese di luglio e, a decorrere dal 2003, dette rilevazioni avranno cadenza semestrale.

Per gli indicatori che qui rilevano, l'errore è compreso in un *range* di +/- 5% con una probabilità del 95,5%.

A verifica della correttezza dei processi di rilevazione, è sancito nel Contratto 2002-2003 (art. 12) che il Ministero partecipi alla valutazione delle procedure di rilevazione della

qualità percepita. Ai fini del Contratto di Servizio, sono stati selezionati 6 fattori di qualità, articolati ciascuno in quattro indicatori corrispondenti a ognuna delle tipologie di servizio offerte (posto a sedere, cuccetta comfort, cuccetta tradizionale, vagone letto), in relazione ai quali verrà rilevata la percentuale di clienti soddisfatti, che cioè esprimeranno sul servizio un giudizio compreso tra 6 e 9, su una scala numerica a nove punti (1= massima insoddisfazione, 9= massima soddisfazione). Quale obiettivo per l'anno 2002 è stato posto il più alto dei risultati rilevati nelle indagini del 2000 e 2001; per il 2003, il *target* è stato fissato, per ciascun indicatore, pari all'obiettivo 2002 incrementato di un punto percentuale. Per il 2002, i fattori e gli obiettivi sono dunque individuati come nella tabella seguente, che peraltro consente una prima valutazione delle criticità più evidenti (in particolare, la pulizia):

Fattori di qualità	Indicatori	% soddisfatti (≥ 6 - 9)
1) Giudizio complessivo sul viaggio	Posto a sedere (Espresso)	66,8
	Cuccetta Comfort	73,4
	Cuccetta tradizionale	78,3
	VL	79,9
2) Sicurezza personale e patrimoniale	Posto a sedere (Espresso)	58,2
	Cuccetta Comfort	73,5
	Cuccetta tradizionale	53,2
	VL	79,7
3) Livello di servizio (sportello)	Posto a sedere (Espresso)	75,0
	Cuccetta Comfort	63,4
	Cuccetta tradizionale	85,0
	VL	73,4
4) Pulizia e condizioni igieniche del treno	Posto a sedere (Espresso)	41,1
	Cuccetta Comfort	46,1
	Cuccetta tradizionale	50,7
	VL	64,1
5) Pulizia del posto o del letto / lenzuolo	Posto a sedere (Espresso)	49,6
	Cuccetta Comfort	54,3
	Cuccetta tradizionale	57,9
	VL	70,3
6) Comfort	Posto a sedere (Espresso)	54,0
	Cuccetta Comfort	66,6
	Cuccetta tradizionale	48,8
	VL	70,5

Il conseguimento dell'obiettivo è misurato rispetto al fattore di qualità e con riferimento all'anno, a partire dai dati semestrali: per la determinazione degli scostamenti, e dunque ai fini dell'applicazione delle penali, si considera la somma algebrica degli scostamenti di ciascun indicatore relativo al rispettivo fattore. La scelta di declinare l'applicazione delle penali rispetto al fattore anziché rispetto agli indicatori risulta coerente con la considerazione che le quattro tipologie di servizio in cui è articolato ciascun fattore sono commercializzate nell'ambito dello stesso *brand* (Espresso notte).

Le penali sono differenziate tra il primo fattore, che consistendo in una valutazione complessiva sul viaggio ha una maggiore rilevanza e dunque è maggiormente penalizzato in caso di mancato raggiungimento dell'obiettivo, e tutti i successivi, che si riferiscono ciascuno a uno specifico elemento di *focus*. Pertanto la penalità per punto percentuale di scostamento è, per il primo fattore pari a 100.000 euro, e per ciascuno degli altri a 50.000 euro.

Il sistema di qualità per il trasporto notturno introduce altresì un sistema incentivante, mediante la previsione di un "premio" assegnato in caso di superamento degli standard fissati per ciascun fattore di qualità. Il "premio", pari a 100.000 euro per punto percentuale di scostamento positivo per il primo fattore e 50.000 per i fattori successivi, viene attribuito solo per scostamenti positivi che eccedono due punti percentuali.

7. La metodologia di determinazione di costi e ricavi

7.1 Trasporto regionale

La metodologia di determinazione dei costi e ricavi per il trasporto regionale, e delle conseguenti compensazioni spettanti, è in tutto simile a quella adottata dalle Regioni a statuto ordinario, risultante da quanto concordato in una serie di incontri tenutisi a Tivoli nel 1998 (prodromici all'Accordo Quadro 18.6.1999), e validata pertanto dalla Conferenza Stato-Regioni. Tale metodologia è attualmente adottata dalle Regioni a statuto ordinario nell'ambito dei rispettivi Contratti di servizio. Nell'ambito dei costi è incluso altresì il costo del capitale investito, che nella metodologia concordata a Tivoli è individuata come voce di costo ma non è quantificata ed è sottoposta alla definizione dell'azionista "in funzione dei piani d'investimento approvati dallo stesso azionista".

Il tasso di remunerazione del capitale utilizzato, sulla base della proposta elaborata da Trenitalia (esposta nel paragrafo successivo), è pari nel presente Contratto all'11.53% sia per il trasporto regionale che per il trasporto notturno.

Per quanto attiene ai ricavi, essi sono calcolati sulla base dei viaggiatori*km del singolo treno e del rendimento medio a viaggiatore*km. I viaggiatori*km del singolo treno sono rilevati puntualmente due volte all'anno (a luglio e a novembre), per un periodo complessivo di due settimane. Il rendimento medio del viaggiatore/km viene calcolato, per treni delle singole regioni in base al mix tariffario (gratuità ed evasione, abbonati ed ordinari) e in base al livello tariffario della regione. Per semplicità, si attribuisce ai treni della regione di tipo metropolitano, diretto e regionale il livello tariffario della regione stessa, mentre ai treni di tipo interregionale si attribuisce il livello tariffario nazionale.

Il costo per treno è pari alla somma delle tredici voci di costo di seguito elencate, la cui imputazione ai soli servizi di ambito regionale è stata impostata a seguito del processo di divisionalizzazione di Trenitalia:

- costi di macchina
- costi di scorta
- costi di manutenzione corrente
- costi di manutenzione ciclica
- costi di pulizia
- costi di energia di trazione
- costi di distribuzione dei titoli di viaggio
- costi di manovra
- altri costi
- pedaggio
- ammortamento
- costo del capitale investito
- IRAP

Ognuna di tali voci di costo è a sua volta in genere composta da una quota preponderante di costi diretti, dovuti al personale e ai costi operativi direttamente assegnati alla struttura, e una quota derivante dalla differenza fra costi e introiti dovuti alle prestazioni infragruppo (lavori eseguiti dalle strutture della Divisione Trasporto Regionale a favore dei treni di altre Divisioni e viceversa)

A loro volta le varie componenti di costo sono calcolate come di seguito descritto.

Costo macchina, pari al costo delle ore uomo di macchina, dipende dalla velocità commerciale del treno e dal modulo di macchina.

Costo della scorta, pari al costo delle ore uomo di scorta, dipende dalla velocità commerciale del treno e dal modulo di scorta.

Costi di manutenzione corrente, dipendono dalla tipologia del materiale e dalla sua composizione. L'unità di misura è il costo per ora di manutenzione che tiene conto sia dei costi di personale diretto e indiretto, sia dei costi operativi e dei consumi di materiale.

Costi di manutenzione ciclica, dipendono dalla tipologia del materiale e dalla sua composizione. Una parte preponderante della manutenzione ciclica è capitalizzata (consiste infatti, a tutti gli effetti, in investimento). Qui si tiene conto solo della quota residua di manutenzione ciclica. L'unità di misura è il costo residuo per ora di manutenzione ciclica.

Costo di pulizia. Il costo di pulizia del rotabile è ripartito ad elemento*km.

Costo di manovra. Il costo di manovra, valutato a partire dal costo di manovra all'ora, tiene conto sia della tipologia del materiale, sia dell'attrezzaggio delle stazioni di inizio della corsa del treno e del tempo richiesto dalle differenti azioni di manovra. Nel costo unitario sono compresi tutti i costi di manovra, dovuti sia al lavoro sia alle macchine utilizzate.

Energia di trazione. Viene calcolata separatamente per energia elettrica e carburante e riportata rispettivamente per treno*km elettrico e diesel.

Costi di distribuzione. I costi di distribuzione vengono attribuiti come percentuale sugli introiti da traffico.

Altri costi. Comprensivi dei costi di struttura locale e centrale, vengono attribuiti a treno*km.

Pedaggio. Il Pedaggio, ridotto dello sconto "K2" per tener conto dei maggiori costi in termini di modulo di macchina dovuti alle inefficienze tecnologiche dell'infrastruttura, viene calcolato per ogni treno in base alla tipologia della linea, delle stazioni utilizzate e del treno stesso.

Ammortamento. I costi di ammortamento del materiale vengono riportati a elemento*km.

Costo del capitale investito, pari all'11,53%, pre-tax, della media del valore delle immobilizzazioni nette più il capitale circolante. La media è quella aritmetica tra la situazione del 1 gennaio e quella al 31 dicembre, dell'anno di riferimento. Il costo del capitale per singola regione si ottiene dividendo il valore nazionale per il totale nazionale dei treni*km regionali e Interregionali e moltiplicando il valore ottenuto per il totale degli stessi treni*km della Regione.

IRAP = Imposta regionale sulle attività produttive, secondo legge (al momento, pari all'aliquota di legge sulla somma algebrica del risultato operativo netto e del costo del lavoro). L'IRAP per singola regione si ottiene dividendo il valore nazionale per il totale nazionale dei treni*km Regionali e Interregionali e moltiplicando il valore ottenuto per il totale degli stessi treni*km della Regione.

Sulla base della metodologia riportata, gli importi spettanti a Trenitalia per i servizi di rilievo regionale inclusi nel presente contratto (servizi delle Regioni a statuto speciale e Province autonome e servizi indivisi) sono determinati nelle tabelle di seguito riportate; si specifica, al riguardo, che i bus*km riportati per le Regioni a statuto speciale e Province autonome si riferiscono ai servizi prestati in Valle d'Aosta in forma sostitutiva, a seguito dei danni occorsi all'infrastruttura ferroviaria per l'alluvione verificatasi a fine anno 2000.

PRECONSUNTIVO ESERCIZIO 2001	
VALORIZZAZIONE DEI PARAMETRI ECONOMICI - Servizi nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome	
Parametro di costo	Quantità
ore condotta	659.450
ore scorta	407.918
ore manutenzione corrente	232.182
ore manutenzione ciclica	90.032
Elementi.km per pulizia	65.390.963
ore di manovra	24.829
treni.km elettrici	10.638.642
treni.km diesel	11.016.823
bus.km	2.395.353
Introiti da traffico	36.460.757
treni.km per altri costi	21.655.464
Elementi.km per ammortamenti	65.390.963
treni.km per costo capitale investito	21.655.464
treni.km per irap	21.655.464

Parametro di costo	Valorizzazione (€)
---------------------------	---------------------------

condotta	61.467.582
scorta	27.585.857
manutenzione corrente	23.622.340
manutenzione ciclica	18.744.113
pulizia	7.589.618
Manovra	7.083.575
Energia elettricità	3.642.800
Energia gasolio	10.384.935
Vendita	6.276.392
altri costi (al netto di altri ricavi)	32.221.784
Ammortamenti	7.499.841
costo capitale investito	17.546.567
Irap	5.294.392
Totale costi escluso pedaggio	228.959.796
Pedaggio	35.891.703
Sconto K2	8.762.281
Pedaggio netto	27.129.422
Totale costi compreso pedaggio	256.089.217

Ricavi da tariffa	(€)/quantità
Viaggiatori.km frequentanti	1.047.742.752
Percentuale gratuità	
Percentuale evasione	
Viaggiatori.km paganti	943.196.332
Rendimento unitario	
Introiti da tariffa	36.460.757
Costi-ricavi	(€)
Totale costi compreso pedaggio	256.089.217
Introiti da tariffa	36.460.757
Capitalizzazioni	18.744.113
Costi-ricavi	200.884.347

PRECONSUNTIVO ESERCIZIO 2001

VALORIZZAZIONE DEI PARAMETRI ECONOMICI – Servizi interregionali indivisi

Parametro di costo	Quantità
ore condotta	105.858

ore scorta	105.662
ore manutenzione corrente	63.655
ore manutenzione ciclica	23.012
elementi.km per pulizia	27.712.150
ore di manovra	1.475
treni.km elettrici	3.820.46
treni.km diesel	
introiti da traffico	19.971.31
treni.km per altri costi	3.820.46
elementi.km per ammortamenti	27.712.150
treni.km per costo capitale investito	3.820.46
treni.km per irap	3.820.46

Parametro di costo	Valorizzazione (€)
condotta	9.867.06
scorta	7.145.50
manutenzione corrente	6.476.69
manutenzione ciclica	4.790.98
pulizia	3.216.41
manovra	421.94
energia elettricità	1.308.17
energia gasolio	
vendita	3.437.88
altri costi (al netto di altri ricavi)	5.026.15
ammortamenti	3.178.37
costo capitale investito	3.095.56
irap	934.03
Totale costi escluso pedaggio	48.898.79
Pedaggio	8.425.18
Sconto K2	1.962.54
Pedaggio netto	6.462.64
Totale costi compreso pedaggio	55.361.44

Ricavi da tariffa	(€)/quantità
Viaggiatori.km frequentanti	621.913.24
Percentuale gratuita	
Percentuale evasione	
Viaggiatori.km paganti	583.597.11
Rendimento unitario	
Introiti da tariffa	19.971.31
Costi-ricavi	(€)
Totale costi compreso pedaggio	55.361.44
Introiti da tariffa	19.971.31

Capitalizzazioni	4.790.980
Costi-ricavi	30.599.143

7.2 Trasporto viaggiatori notturno

Nel CdS 2000-2001 l'ammontare ammesso a compensazione per il trasporto notturno corrispondeva al margine operativo netto (differenza tra ricavi e costi) preconsuntivato nel 2000 per gli espressi notte contrattualizzati. Detto ammontare corrispondeva a 307,449 m.di di lire.

Nell'ambito del processo di separazione societaria, e segnatamente del processo di acquisto del ramo d'azienda di trasporto di F.S. S.p.A. da parte di Trenitalia, un' apposita perizia ha rideterminato il valore di acquisto degli *asset*, evidenziando la presenza di un *badwill*, ovvero di un'eccedenza del valore netto contabile rispetto al valore economico di specifici cespiti patrimoniali, inclusi gli *asset* utilizzati per il trasporto notturno.

Ne è seguita la rideterminazione del valore netto contabile degli *asset*, in diminuzione rispetto ai precedenti esercizi, e la conseguente riduzione dei costi a motivo del minore ammortamento annuo.

Pertanto, il valore del margine operativo netto è aumentato (in quanto i costi sono diminuiti) ovvero, nel caso del trasporto notturno, il valore del MON negativo è diminuito, passando a 94.873 migliaia di euro (preconsuntivo 2001).

In aggiunta a quanto esposto, la soluzione di continuità rispetto al passato consiste in un ulteriore elemento estremamente rilevante in ottica regolatoria. Si tratta della metodologia proposta da Trenitalia, che tiene conto, ai fini della determinazione degli oneri sostenuti dall'impresa ferroviaria per gli obblighi di servizio, del costo del capitale investito. La remunerazione del capitale investito, pari all'11.53%, è del resto inclusa nella determinazione dei costi per i servizi ferroviari di ambito regionale, come evidenziato nel paragrafo precedente.

Dal 1°1.2000 l'attribuzione dei ricavi alla Divisione Trasporto regionale e alla Divisione Passeggeri avviene sulla base dell'analisi dei titoli venduti. Tuttavia le condizioni di accesso vigenti e le caratteristiche di alcune poste di ricavo -in particolare: accordo commerciale sull'utilizzo di treni Espresso nell'ambito regionale- non rendono possibile determinare direttamente, dall'analisi dei titoli venduti, il fatturato imputabile alle singole famiglie di prodotto (nel caso di specie, agli Espressi notte).

I ricavi imputati al trasporto notte in obbligo di servizio vengono pertanto stimati da Trenitalia a partire dall'applicazione della seguente formula che la Società utilizza per valorizzare il trasportato di ciascun gruppo di prodotti:

$$V.T.P.n = \sum_{k=1}^{k=2} (Vkm_{k,n} \times \alpha_{k,n} \times C_{i,k,n} \times L_{i,k,n} \times Q_{i,n} + Vkm_{k,n} \times (1-\alpha_{k,n}) \times C_{e,k,n} \times L_{e,k,n} \times Q_{e,n}) + \sum I_{pn}$$

Dove per ogni famiglia di prodotti "n", per ogni classe "k" vengono caratterizzati:

- $Vkm_{k,n}$: quantità di viaggiatori chilometri rilevati sul prodotto "n"
- $\alpha_{k,n}$: percentuale di viaggiatori km generati da viaggiatori in possesso di titoli di viaggio nazionale nella classe k sul prodotto n,

- $(1-\alpha_{k,n})$: percentuale di viaggiatori km generati da viaggiatori in possesso di titoli di viaggio internazionale nella classe k sul prodotto n,
- $C_{k,n}$: percentuali di Vkm in possesso di un titolo di viaggio gratuito (CLC) o evasore in servizio (differenziato per i viaggiatori in possesso di titoli di viaggio interni e internazionali),
- $L_{k,n}$: lira media da applicare per la valorizzazione dei Vkm paganti nella classe k sul prodotto n (differenziata per i viaggiatori in possesso di titoli di viaggio interni e internazionali),
- I_{pn} : eventuali poste non direttamente collegate al Vkm (Carte, prenotazioni posti, Bonus, ecc.)

Dato, inoltre, il carattere statistico delle rilevazioni dei viaggiatori*km, del fenomeno di gratuità/evasione e della possibile sfasatura temporale che può esistere tra il momento dell'acquisto e il momento del viaggio la valutazione del fatturato richiede l'introduzione di un fattore " $Q_{k,n}$ " di quadratura per evitare delle distorsioni rispetto al fatturato accertato a livello di Divisione (il coefficiente è differenziato per i viaggiatori in possesso di titoli di viaggio interni e internazionali).

Per quanto attiene alla metodologia di determinazione dei costi, laddove questi ultimi non siano immediatamente ed integralmente imputabili al *brand* (come accade, ad esempio, per alcune voci di costo imputabili direttamente agli Eurostar, non rilevante ai fini del presente CdS), il sistema di contabilità industriale adottato da Trenitalia consiste nel valorizzare detti costi, per ciascun prodotto, tramite driver, che declina la quota dei costi generati da ciascun processo in relazione al prodotto considerato. I driver, per ciascun processo, sono individuati come segue:

Vendita : il costo viene allocato in base al numero dei viaggi secondo la seguente formula:

$$(\text{Costo processo Vendita} / \text{n}^\circ \text{ viaggi totali}) * (\text{n}^\circ \text{ viaggi di prodotto})$$

Provvigioni agenzie di viaggio: il costo viene attribuito ai prodotti come percentuale sul fatturato realizzato in agenzia.

Assistenza ed informazione: il costo viene attribuito ai prodotti come percentuale sugli introiti da traffico.

Scorta: il driver è costituito dalle "ore scorta" e dipende, per ciascun prodotto, dalla velocità, dal modulo scorta e dalla percentuale di ore scorta pura rispetto al totale (pura + accessoria).

Cuccettisti: il costo viene attribuito ai prodotti notte sulla base delle ore scorta dei cuccettisti calcolate con lo stesso criterio della scorta.

Costo accompagnamento a bordo (VL): il costo viene attribuito come percentuale del fatturato generato dai supplementi vl:

Costo parure per cuccette (Tessuto non Tessuto): il costo viene attribuito come percentuale del fatturato generato dai supplementi cuccette.

Altri costi generali bordo: attribuiti in base agli eventi treno.

Gestione parco: il costo viene attribuito sulla base dei treni km.

Manutenzione: il costo, a livello di processo dipende dalla tipologia del materiale, dal costo del lavoro e dal consumo di materiale. Esso viene ribaltato sui prodotti sulla base dei treni km, ove non direttamente imputabile (es. manutenzione Eurostar).

Manovra: il costo della manovra viene attribuito mediante il driver "treni pesati":

$(\text{Costo Manovra} / \underbrace{\text{n}^\circ \text{ totale treni pesati}}) * (\text{treni pesati di prodotto})$

$\text{eventi treno} * \text{peso manovra}$

Il coefficiente di pesatura della manovra tiene conto della tipologia del materiale, dell'attrezzaggio delle stazioni di inizio della corsa del treno e del tempo richiesto dalle azioni di manovra.

Pulizia: attribuito ai prodotti ad evento treno

Energia: il costo è attribuito ai prodotti sulla base dei treni km e di un costo unitario per tipologia di treno.

Gasolio per trazione: il costo viene attribuito ai prodotti IC, Espresso giorno ed Espresso notte in base ai treni* km effettuati con locomotore diesel.

Pedaggio: il pedaggio è ridotto dello sconto K2 per tener conto dei maggiori costi in termini di modulo di condotta dovuti alle inefficienze tecnologiche dell'infrastruttura; il costo è calcolato per ciascun prodotto in base ai treni km e ad un costo unitario, che tiene conto delle diverse tipologie di treno.

Traghettonamento

Il costo è attribuito ai prodotti IC, ICN, Exp N, Auto al seguito, Treno Hotel, Straordinari sulla base degli eventi treno traghettati.

Assicurazione: attribuito ai prodotti in base ai viaggiatori km presenti.

Condotta: il driver è costituito dalle "ore condotta" e dipende, per ciascun prodotto, dalla velocità, dal modulo scorta e dalla percentuale di ore scorta pura rispetto al totale (pura + accessoria).

Gestione treno: attribuito ai prodotti ad evento treno.

Marketing: attribuiti ai prodotti ad evento treno.

Oneri centrali e IRAP: trattasi di costi generali della Società attribuiti ai prodotti con ripartizione dei costi attraverso parametri fisici relativi ai diversi brand.

Ammortamento: i costi di ammortamento di ciascun prodotto riguardano: il materiale rotabile, la manutenzione ciclica e le altre tipologie di asset (officine, informatica, arredi, etc). Il calcolo è effettuato in base agli asset equivalenti di ciascun prodotto tenuto conto delle composizione medie utilizzate. Come più sopra evidenziato, il valore degli assets è quello risultante a valle della definizione del valore di acquisto del ramo d'azienda di trasporto di FS SpA da parte di Trenitalia, definito da un'apposita perizia. Tale valutazione ha evidenziato la presenza di un *badwill*, ovvero di un valore del capitale economico inferiore rispetto al valore netto contabile risultante nel bilancio FS. Il occasione del bilancio 2000 tale *badwill* è stato attribuito agli specifici assets inventariati, inclusi quelli utilizzati per i servizi notturni, con l'effetto di una correlativa riduzione del loro valore di libro ed una conseguente diminuzione dell'Ammortamento annuo.

Costo del capitale investito: l'innovazione metodologica più rilevante rispetto ai precedenti Contratti di servizio nazionali consiste nell'introduzione della remunerazione degli asset utilizzati per la produzione del servizio commissionato. Peraltro, tale principio è già recepito nei contratti di servizio delle Regioni a statuto ordinario.

Dal punto di vista metodologico l'introduzione, tra i costi determinanti la compensazione, della remunerazione del capitale investito deriva dal riferimento ad un modello di *pricing* che combina le caratteristiche dell'*internal rate of return* con il *price cap*.

In sostanza, partendo dalla riflessione in atto presso le Autorità di regolazione di diversi Paesi su alcuni limiti dei due modelli¹, Trenitalia propone di utilizzare una metodologia risultante dalla combinazione dei due approcci, che parte dalla determinazione del livello dei corrispettivi secondo il criterio del rate of return, così da individuare il livello dei corrispettivi corrispondente agli attuali costi incluso un equo margine di utile ("prezzi di equilibrio"). Tali "prezzi di equilibrio" vanno poi confrontati con quelli effettivamente praticati all'inizio del periodo dai soggetti regolati ("prezzi effettivi") e infine, secondo la logica del price-cap, viene individuata una dinamica pluriennale dei "prezzi effettivi", in funzione sia della loro convergenza verso i "livelli di equilibrio", sia della convergenza di questi ultimi verso livelli corrispondenti a costi efficienti.

Pertanto il primo *step* consiste nella determinazione dei "prezzi di equilibrio". Allo scopo, la proposta da Trenitalia per individuare il tasso di remunerazione del capitale investito, che contribuisce a determinare i "prezzi di equilibrio", utilizza il WACC (weighted average cost of capital, costo medio ponderato del capitale)².

¹ In particolare, per l'i.r.r.:

- a) la mancanza di incentivazione all'efficienza, configurandosi come un "ripiamento anticipato" dei costi;
- b) la tendenza alla sovracapitalizzazione, e dunque a una combinazione non ottimale fra i fattori produttivi, posto che l'utile garantito è in funzione del capitale investito; il problema viene meno se il regolatore deve autorizzare i programmi di investimento, ciò che tuttavia aumenta la complessità per il regolatore stesso;
- c) l'esistenza di asimmetrie informative a favore dell'impresa e a scapito del regolatore.

Per il price cap, la riflessione riguarda la scarsa trasparenza circa gli effettivi livelli di costo, di produttività dei fattori e di redditività del capitale investito.

$$^2 WACC = r_k \frac{E}{D+E} + r_d(1-t) \frac{D}{D+E}$$

con:

Il WACC viene di norma elaborato e utilizzato allo scopo di fornire elementi di valutazione per gli investitori; pertanto esso stima la redditività presente e futura dell'azienda tenendo conto di tutti i fattori che possono incidere sulla *performance*, inclusi quelli derivanti dalle scelte del *management*.

In questo caso però, in cui il WACC è funzionale a scelte di regolazione, si può valutare l'opportunità di fare riferimento ai soli costi efficienti, sterilizzando l'impatto esercitato sui costi da scelte che rientrino nella discrezionalità del *management* e riferendosi, pertanto, non alle condizioni effettive dell'azienda ma a condizioni medie di settore.

Nella proposta di Trenitalia il WACC è stimato derivando i parametri da altri settori a motivo della difficoltà di rilevare parametri finanziari di imprese ferroviarie esercenti servizi comparabili agli obblighi di servizio disciplinati dal Contratto; esso corrisponde, sempre secondo l'analisi svolta da Trenitalia, all'11.53% pre-tax e 6.775% post-tax.

Per la remunerazione del capitale investito, ai fini della determinazione delle compensazioni spettanti, viene proposta l'applicazione del WACC pre-tax, anche se con ciò viene neutralizzato l'effetto positivo per i costi dell'azienda derivante da un minor onere fiscale generato dalla quota di debito.

Il quadro riassuntivo dei costi e ricavi del servizio notturno, calcolati secondo quanto sopra riportato, sono esposti nello schema seguente:

r_k , tasso di rendimento del capitale di rischio

E , capitale di rischio

D , indebitamento

r_d , tasso di rendimento sull'indebitamento

t , aliquota fiscale

e con:

$$r_k = r_s + \beta(r_m - r_d)$$

r_s , tasso *risk free*;

$(r_m - r_d)$, *market risk premium*, differenziale medio di rischio sistematico fra gli impieghi privi di rischio e quelli relativi al mercato azionario;

β , *levered beta*, che esprime il rischio operativo e il rischio finanziario associati agli investimenti in uno specifico settore (o impresa) ed è misurato dal coefficiente di correlazione tra il rendimento atteso dal capitale di rischio del settore (o dell'impresa) e il rendimento atteso dal mercato azionario.

Costi e ricavi dei servizi viaggiatori notturni

(preconsuntivo 2001)

	<i>migliaia di Euro</i>	2001
RICAVI		226.935
COSTI		(304.809)
MOL		(77.874)
Ammortamenti		(16.999)
MON		(94.873)
ONERI CENTRALI TRENITALIA		(6.051)
MON CON ONERI CENTRALI TRENITALIA		(100.924)
COSTO DEL CAPITALE INVESTITO		(40.915)
IRAF		(6.977)
SBILANCIO COSTI RICAVI DEI SERVIZI VIAGGIATORI NOTTURNI		(148.816)

8. - Descrizione dell'articolato

ARTICOLO 1: oggetto e periodo temporale

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 2002 al 31 dicembre 2003 e qualificati dal Ministero come rispondenti a servizio pubblico ai sensi di quanto disposto dal Regolamento CEE 69/1191 (modificato dal Regolamento CEE 91/1893) che costituisce la normativa comunitaria di riferimento ai fini del Contratto di Servizio.

I servizi individuati sono i seguenti: a) Servizi di trasporto regionale nelle Regioni a statuto speciale e nelle provincie autonome; b) Servizi di trasporto notturno; c) Agevolazioni tariffarie passeggeri.

ARTICOLO 2: Servizi ferroviari di ambito regionale

L'articolo 2 fa riferimento ai servizi di ambito regionale da erogare nelle Regioni a statuto speciale e nelle Provincie autonome. L'ammontare minimo di produzione non potrà essere inferiore alla quantità programmata per il 2001, come riportata nell'allegato n. 1. Complessivamente, tale ammontare non sarà inferiore a 26,0 milioni di treni*km, distinto in servizi regionali e servizi interregionali "indivisi", cioè non ancora attribuiti alle Regioni o Provincie interessate. Ogni eventuale aumento della quantità di treni*km prodotta in una o più Regioni o Provincie autonome non comporterà ulteriori oneri finanziari per lo Stato e inoltre l'ammontare della compensazione per treno*km, ai fini dell'applicazione di penali derivanti dal mancato rispetto dell'obbligo di produzione minima, è determinata in euro 8.4.

La Società si impegna inoltre a concordare con ciascuna Regione o Provincia autonoma interessata il programma di esercizio annuale, che trova riscontro nell'orario ufficiale della stessa Trenitalia.

ARTICOLO 3: Servizio viaggiatori notturno per ferrovia

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 e lunghissima percorrenza, segnatamente tra il Nord e il Sud del territorio nazionale. La produzione che la Società si impegna ad erogare, riportata nell'allegato 2, include altresì i c.d. "treni straordinari programmati", che cioè vengono prodotti per far fronte a prevedibili picchi di domanda in determinati giorni o periodi.

La Società può riprogrammare l'offerta, in modo da renderla funzionale agli obiettivi di cui al comma 4 (incremento del livello qualitativo dei servizi e della domanda soddisfatta, riequilibrio territoriale, razionalizzazione dell'offerta), con i vincoli procedurali di cui al comma 5 che prevede l'autorizzazione del Ministero, previa comunicazione al Ministero stesso e alle Regioni e Provincie autonome interessate.

ARTICOLO 4: Agevolazioni tariffarie per determinate categorie di viaggiatori

L'articolo 4 contempla, quale obbligo di servizio incluso nel presente contratto, le agevolazioni tariffarie di cui all'articolo 2 comma 2 del D.M. 2.1.1990 n. 1-T, come riportate nell'allegato 3.

ARTICOLO 5: Ulteriori obblighi della Società

Nell'articolo 5 la Società si impegna a programmare e coordinare tutte le attività accessorie alla fornitura dei servizi con particolare riferimento alla manutenzione straordinaria e ordinaria e alla revisione periodica del materiale rotabile, al livello ottimale delle condizioni di sicurezza e alle attività amministrative e commerciali a supporto della gestione. Inoltre la Società per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti il trasporto, può avvalersi di altre aziende o operatori, nel rispetto della normativa vigente ed in particolare delle normative sulla sicurezza, ferma restando la responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali verso il Ministero.

ARTICOLO 6: Compensazioni

L'articolo 6 ricapitola il complesso della contribuzione assegnata a Trenitalia S.p.a. in ragione degli obblighi di servizio disciplinati nel presente contratto. Per ciascun anno, a fronte dell'obbligo di produzione di cui all'articolo 2 (servizi regionali), alla società è riconosciuta una compensazione pari a 218.203.040 euro, pari all'importo stanziato sul capitolo 1540 del bilancio di previsione dello Stato per il 2002 (U.P.B. 3.1.2.8.) e coerente con lo sbilancio costi-ricavi di cui all'allegato 4.

A fronte degli obblighi di servizio di cui agli articoli 3 e 4 alla società è riconosciuta una compensazione massima di 143.575.018 euro, pari all'importo stanziato sul capitolo 1542 del Bilancio di previsione annuale dello Stato e coerenti con la differenza tra costi e ricavi riportata negli allegati 3 (agevolazioni tariffarie) e 5 (trasporto notturno).

I commi 3, 4 e 5 disciplinano gli obblighi di rendicontazione a carico di Trenitalia. Entro il mese di giugno dell'anno successivo, la Società fornisce al Ministero, sia in forma cartacea che su supporto informatico, i dati annuali preconsuntivati sull'andamento dei parametri fisici ed economico-gestionali (all. 6). Entro il mese di settembre dell'anno successivo a quello di riferimento la società si impegna a trasmettere al Ministero una rendicontazione certificata da parte di una Società di Revisione che attesti l'entità dei ricavi, dei costi e degli oneri sopportati dalla società per la prestazione degli obblighi di servizio oggetto del contratto. Detta rendicontazione non potrà comportare conguagli a vantaggio della Società qualora non vi sia ulteriore capienza sui rispettivi capitoli del bilancio. Ove, viceversa, risulti che la Società abbia percepito un ammontare superiore allo sbilancio rendicontato dei costi rispetto ai ricavi, l'ammontare corrispondente verrà portato a detrazione degli importi dovuti per gli obblighi di servizio relativi all'anno successivo.

L'eventuale modifica degli in aumento degli importi stanziati, in sede di assestamento di bilancio per l'anno 2002 o in sede di bilancio di previsione per l'anno 2003, saranno destinati all'incremento della quantità o, fermi restando i fattori e gli standard di qualità definiti nell'art. 7, al miglioramento della qualità dei servizi prestati.

Eventuali riduzioni dei fondi stanziati, se superiore al 5% dell'importo attualmente stanziato per l'anno 2002, potranno dare luogo a una corrispondente ridefinizione dell'ammontare dei servizi da erogare.

ARTICOLO 7: Qualità dei Servizi

L'articolo 7 contiene disposizioni in materia di qualità dei servizi in regime di servizio pubblico.

In merito Trenitalia si impegna a garantire per il servizio di trasporto regionale ex art. 2 e notturno a media e lunga percorrenza di cui all'art. 3, il rispetto di fattori, indicatori e standard secondo quanto riportato rispettivamente negli allegati 7 e 8 ove sono altresì indicate le penalità da applicare in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi definiti.

L'allegato all'articolo in parola introduce inoltre un meccanismo incentivante, che consente di attribuire un "premio" alla Società in caso di superamento, in misura superiore al 2%, degli obiettivi di qualità predeterminati.

ARTICOLO 8: Variazioni e interruzioni dei servizi per cause eccezionali

L'articolo 8 disciplina le variazioni e interruzioni di servizio per cause eccezionali e lo sciopero. Il servizio non può essere interrotto per nessun motivo salvo eventi eccezionali non imputabili alla società né evitabili con l'applicazione della normale diligenza, o a eventi di forza maggiore stabiliti dalla Legge o nei casi disposti dall'Autorità per motivi di ordine e sicurezza pubblica. In tali casi, sempre che Trenitalia assicuri la continuità del servizio anche in forma sostitutiva, le compensazioni resteranno invariate e le variazioni o interruzioni non sono rilevanti ai fini del rispetto degli standard qualitativi.

In caso di sciopero, la Società Trenitalia garantisce l'erogazione della quantità di servizio minimo riportato nell'Orario Ufficiale

ARTICOLO 9: Monitoraggio dei servizi prestati

L'articolo disciplina le attività concordate con la Società per il Monitoraggio del servizio prestato, in particolare per quanto attiene alla scansione temporale –determinata come semestrale- dell'obbligo di trasmissione dei dati di monitoraggio sul corretto adempimento degli obblighi (anche di qualità) fissati nel Contratto.

La relazione semestrale verrà trasmessa da Trenitalia al Ministero, per quanto riguarda il servizio notturno e le agevolazioni tariffarie, e alle Regioni / Province interessate per quanto riguarda i servizi di ambito regionale.

ARTICOLO 10: Valutazione dei servizi prestati - penalità

La valutazione del corretto adempimento degli obblighi contrattuali avviene con cadenza annuale.

Entro i 45 giorni successivi alla ricezione della II relazione semestrale ex art. 9 (riferita all'intero anno), il Ministero- ai fini della determinazione delle compensazioni spettanti- valuta l'adempimento degli obblighi contrattuali da parte della Società. Per i

servizi di ambito regionale, il Ministero procede previa acquisizione della valutazione da parte delle Regioni e Province autonome interessate.

Il meccanismo delle penalità è definito come segue. Per il mancato rispetto degli obblighi di produzione minima è prevista una penalità massima di 50.000 euro, cui si somma una decurtazione della compensazione spettante determinata in ragione dei treni*km di minor produzione moltiplicati, per ciascun tipo di servizio (regionale o notturno), per un importo unitario individuato come rapporto tra il totale delle compensazioni attribuite e la produzione programmata.

Il mancato conseguimento degli obiettivi di qualità è sanzionato con le penali previste negli allegati specifici (cfr. art. 7), mentre l'inadempimento agli altri obblighi contrattuali è sanzionato con una penale massima di 50.000 euro. In caso di inottemperanze di particolari gravità, il Ministero potrà risolvere il Contratto.

ARTICOLO 11: Clausole fiscali

L'articolo 11 contiene previsioni di carattere fiscale: in particolare, esso 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.

Su tale articolo è stato, peraltro, richiesto parere al Ministero dell'Economia e Finanze, poiché il carattere ex ante del CdS 2002-2003 potrebbe richiedere una diversa interpretazione. Pertanto la definitiva formulazione dell'articolo 11 farà seguito all'emissione del parere citato.

ARTICOLO 12: vigilanza e penalità

L'articolo 12 disciplina i contenuti 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. E' previsto altresì che il Ministero partecipi alla valutazione delle procedure di rilevazione della qualità percepita che è alla base del sistema di qualità per il trasporto notturno.

Il comma 3 sancisce che, per consentire l'espletamento delle funzioni di vigilanza (con particolare riferimento alle 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,) Trenitalia rilascerà a proprio carico titoli di viaggio nominativi ai dirigenti e funzionari della Direzione Generale Trasporto Ferroviario in servizio presso la medesima struttura.

ARTICOLO 13: clausola di continuità

L'articolo 13 disciplina l'autorizzazione per la Società a proseguire, oltre la scadenza del Contratto, nell'erogazione dei servizi ivi disciplinati, fino alla stipula del CdS

successivo e salvo comunicazione, da parte del Ministro e con un preavviso di almeno 30 giorni, di cessazione di tutti o alcuni obblighi di servizio.

E' inoltre fissato un limite alle compensazioni erogabili sotto la vigenza della clausola di continuità, individuato in 1/12 degli importi definiti per l'anno 2002.

Qualora, infine, sopravvengano norme incompatibili con l'autorizzazione a proseguire nell'erogazione dei servizi, la Società potrà sospendere la produzione dei servizi stessi secondo le modalità definite dal Regolamento CEE 1191/69, modificato dal Regolamento 1893/1991.

9. - Osservazioni conclusive

Lo schema di Contratto di servizio 2002-2003 ha natura ex ante -tranne che per i mesi del 2002 già trascorsi-, e pertanto ha una valenza programmatoria e di regolazione di alcuni segmenti rilevanti dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri.

Il perimetro dei servizi ivi inclusi, nonché talune indicazioni metodologiche, sono coerenti con quanto prescritto nel parere emesso dal NARS-CIPE nella seduta del 18.3.2002.

Pertanto gli obblighi di servizio disciplinati dallo schema di Contratto 2002-2003 sono i seguenti:

1. servizi di trasporto regionale nelle Regioni a statuto speciale e Province autonome, cui vanno aggiunti taluni servizi interregionali c.d. "indivisi", per i quali cioè, negli accordi prodromici all'Accordo Quadro 18.6.1999 e al D.P.C.M. 16.11.2000, non fu definita consensualmente la Regione o Provincia autonoma attributaria. Si tratta di 3,8 m.ni circa di treni*km annui, prodotti nel Nord-Est e relativi a linee che interessano, allo stesso tempo, almeno una Regione a statuto ordinario e una Regione o Provincia autonoma. Tali servizi, come concordato in una riunione tenutasi presso il Ministero il 18 giugno scorso alla presenza dei rappresentanti delle Regioni e Province interessate, sono pro-tempore inclusi nel CdS nazionale;
2. servizi di trasporto notturno (Espressi notte), inclusi i treni "straordinari programmati" che vengono allestiti per far fronte a picchi di domanda in determinati periodi dell'anno;
3. agevolazioni tariffarie a particolari categorie di viaggiatori ex D.M. 1-T/1990.

Le compensazioni da erogare corrispondono a circa 361,8 milioni di euro, di cui 218,2 destinati al trasporto regionale (Regioni a statuto speciale e province autonome) e 143,6 complessivamente al trasporto notturno e alle agevolazioni tariffarie. Lo sbilancio dichiarato da Trenitalia ammonta a 231,5 m.ni di euro per i servizi regionali e 151,6 m.ni di euro tra trasporto notturno e agevolazioni tariffarie.

Tale Contratto si colloca in uno scenario complesso e in mutamento: l'apertura crescente dei servizi di trasporto alla concorrenza, anche con riferimento agli strumenti normativi (comunitari e nazionali) *in fieri*; l'individuazione di ruoli e competenze di Stato e Regioni alla luce del nuovo Titolo V della Costituzione; il ruolo dell'impresa ferroviaria a capitale pubblico, in termini di definizione di confini tra autonomia imprenditoriale e regolazione o, in senso più ampio, vincoli posti dall'autorità pubblica.

Alla luce di tali fattori, il Cds 2002-2003:

- 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 e non più concessionario esclusivo);
- conferma le politiche di intervento dello Stato, finalizzate a favorire tutto il complesso di attività rientranti nelle strategie di progressivo passaggio a modi di trasporto a minori esternalità negative;

- 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 congruente con le linee di fondo contenute in recenti iniziative legislative (d.d.l. collegato alla finanziaria: A.S. 1246, "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti" - art. 38);
- definisce fattori, indicatori e standard della qualità dei servizi contribuiti, in modo che le caratteristiche di servizio pubblico ad essi riconosciute si associno ad un percorso di crescente attrattività di tali servizi per l'utenza;
- riconosce la correttezza delle linee generali di programmazione imprenditoriale di F.S. S.p.A. (Piano d'Impresa), che trovano conferma negli impegni assunti dal Governo ad essa correlati (stanziamenti contenuti nella legge di bilancio 2002);
- 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.

Con ogni probabilità il prossimo Contratto di servizio verrà affidato previo esperimento di gara, tanto più che in tal senso sembrano orientarsi la Comunità Europea (presso la quale è in discussione il testo di un Regolamento destinato a sostituire il 69/1191) e il legislatore nazionale, in base al testo attualmente all'esame del Senato dell'art. 38 dell'A.S. 1246 che prevede dal 1.1.2004 l'affidamento, previa gara, degli obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza.

Il Contratto 2002-2003 ha pertanto anche ruolo di elemento connettivo tra la situazione attuale, di mercato dominato dall'impresa a capitale pubblico, e la progressiva apertura del mercato stesso ad altre imprese ferroviarie.

Alla luce di quanto precede è stata messa a punto la bozza di Contratto di servizio 2002-2003, finalizzato all'obiettivo di incrementare il livello qualitativo dei servizi offerti e acquisire quote crescenti di viaggiatori, unitamente al perseguimento del riequilibrio territoriale soprattutto tra Nord e Sud del Paese e nel quadro di una progressiva razionalizzazione dell'offerta.

Rispetto ai contenuti del CdS 2000-2001, il presente schema di Contratto contiene elementi di profonda innovazione ma anche alcune forme di continuità e, a motivo dei tempi di istruttoria estremamente ristretti, presenta alcuni nodi ancora da sciogliere.

Riguardo agli elementi di innovazione, essi consistono in particolare:

1. nell'estensione del potere decisionale delle Regioni a statuto speciale e Province autonome, che si sostanzia nella definizione del programma d'esercizio annuale e nella valutazione sul corretto adempimento degli obblighi contrattuali da parte di Trenitalia;
2. nella espressa previsione del coinvolgimento delle Regioni interessate, in merito a eventuali variazioni dell'offerta di servizi a media e lunga percorrenza disciplinati dal Contratto (trasporto passeggeri notturno): previsione che, pur in attesa che si definiscano le effettive modalità di attuazione dell'assetto di competenze statali e regionali alla luce del vigente Titolo V, costituisce un primo meccanismo che tiene conto di ruoli e attribuzioni derivanti dalle nuove disposizioni costituzionali;

3. nella definizione di un articolato sistema di qualità, basato su fattori, indicatori e standard che per il trasporto regionale è impostato, pur con alcune integrazioni, sulla base di quanto previsto dalle Carte dei servizi emanate in ciascuna delle Regioni e Province autonome interessate, e per il trasporto notturno fa leva sul giudizio della clientela (indagini di "customer satisfaction"), che, in generale, costituisce un elemento cardine nell'erogazione dei servizi;
4. nella proposta di una metodologia di determinazione degli oneri da compensare, che include anche la remunerazione del capitale investito nella produzione dei servizi acquistati dallo Stato.

In merito agli elementi di continuità, si sottolinea che le agevolazioni tariffarie incluse nel Contratto 2002-2003 sono quelle previste o richiamate dal D.M. 1-T/1990. Esse richiedono in realtà un profondo lavoro di revisione, sia dal punto di vista dei contenuti previa verifica della sussistenza -per le agevolazioni esistenti- di un concreto e significativo interesse collettivo, sia dal punto di vista dei soggetti titolari a curare detti interessi collettivi, che probabilmente sarebbe più corretto identificare nelle Amministrazioni ad esso istituzionalmente preposte. Tale processo di revisione potrà trovare attuazione mediante regolamento governativo "delegato" attualmente previsto dall'art. 38 del d.d.l. A.S. 124 più sopra citato.

Per quanto riguarda, infine, taluni elementi non ancora definiti dello schema del Contratto 2002-2003 si fa presente quanto segue:

1. resta da definire la questione relativa all'applicabilità dell'IVA al Contratto allegato che, avendo (diversamente dai passati Contratti di servizio) natura programmatica potrebbe richiedere un approccio diverso rispetto al passato, allorché la natura meramente ricognitiva unitamente alla determinazione ex lege degli importi dovuti ne sviliva la caratteristica di atto definitorio di prestazioni e controprestazioni delle parti. All'uopo, è stata formulata richiesta di parere al Ministero dell'Economia e delle Finanze e l'impostazione della questione, pertanto, verrà determinata allorché il citato Ministero si esprimerà in merito;
2. rimangono da acquisire alcuni dati per la completa definizione di alcuni obblighi contrattuali, funzionali ad individuare gli standard dei programmi di pulizia del materiale rotabile per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome: tali dati sono in fase di acquisizione e saranno resi disponibili nel breve periodo, in tempi utili per la sottoscrizione del Contratto.

A quanto esposto va aggiunto che il presente schema di contratto viene sottoposto oltre che ai competenti organi centrali, anche alla sede deputata a rappresentare le Regioni nel loro complesso, nonché a ciascuna delle Regioni a statuto speciale e Province autonome; pertanto sui contenuti definitivi potrà incidere l'esito della dialettica con i soggetti citati.

A conclusione delle precedenti considerazioni, si evidenzia che il Cds 2002-2003 è un elemento rilevante di impostazione di un sistema di trasporti che media tra l'esigenza di evitare drastiche riduzioni dei servizi offerti nel passato (quali deriverebbero dalla politica di risanamento tout court dell'impresa ferroviaria con conseguenti tagli dei servizi a minor redditività) con la necessità di avviare un percorso di crescente attrattività dei servizi regolati (mediante il sistema di monitoraggio e valutazione della qualità), in funzione dell'obiettivo di aumentare la quota di viaggiatori che utilizzano il modo ferroviario. Il tutto va riletto alla luce della re-impostazione in progress dei rapporti tra Stato e Regioni.

relazione (anche) ai servizi ferroviari, quale consegue dalla recenti modifiche costituzionali e che in questo schema di Contratto si è inteso tenere presente.

I nodi che rimangono da sciogliere nel breve-medio periodo, e che rispetto al Contratto 2002-2003 sono rimasti un vincolo o un elemento a latere, possono essere sintetizzati come segue:

1. 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 (nonché, per quanto non rilevante ai fini del presente contratto, delle merci);
2. provvedere a definire, a specificazione del punto precedente, un sistema tariffario che componga nel modo più soddisfacente le esigenze espresse dalla domanda collettiva con la logica di efficienza e sostenibilità economica delle scelte produttive cui l'impresa ferroviaria, anche per impulso delle normative comunitarie, tende ad attenersi. Questo task, in particolare, dovrà essere svolto nei prossimi mesi, tenuto conto della necessità di modificare la Deliberazione CIPE 173/1999, che dal 2003 verrà a naturale scadenza;
3. determinare nuove norme, in termini di soggetti preposti e di contenuti, a tutela di determinate categorie di viaggiatori, mediante la modifica del D.M. 1-T/1990;
4. verificare se sussistano, e se siano di opportuna o necessaria attuazione, margini di razionalizzazione dell'offerta di alcuni servizi ferroviari (ad esempio, lo stesso trasporto notturno) sulla base di analisi specifiche di impatto socio-economico sulla popolazione.