

**CONTRATTO DI SERVIZIO
PER IL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO
DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE
TRA REGIONE MOLISE E TRENITALIA
ANNI 2024-2033**

ALLEGATO 3

**PIANO ECONOMICO FINANZIARIO (PEF)
E PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI (PRO)**

Aggiornamento dicembre 2024

ALLEGATO 3
PIANO ECONOMICO FINANZIARIO (PEF)
E PIANO RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI (PRO)

PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

Valori in M€	PEF DR Molise										cagr
	Piano 2024	Piano 2025	Piano 2026	Piano 2027	Piano 2028	Piano 2029	Piano 2030	Piano 2031	Piano 2032	Piano 2033	
Ricavi da Mercato	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,7	2,8	4,7%
Ricavi da Contratto di Servizio	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3	18,3	0,0%
Altri Ricavi e Prestazioni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%
Indennizzi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Ricavi Operativi	20,2	20,2	20,4	20,4	20,5	20,7	20,7	20,8	21,0	21,1	0,5%
Accesso Infrastruttura	-4,3	-2,8	-3,3	-3,4	-3,4	-3,5	-3,5	-3,6	-3,6	-3,6	-1,9%
Gestione Circolazione	-3,7	-2,4	-1,7	-1,8	-1,8	-1,8	-1,9	-1,9	-1,9	-2,0	-6,8%
Condotta e Scorta	-7,2	-6,8	-6,4	-6,5	-6,7	-6,8	-6,9	-7,1	-7,2	-7,4	0,2%
Manovra	-0,6	-0,7	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	4,1%
Manutenzione	-3,5	-2,7	-2,2	-2,6	-3,0	-3,1	-3,2	-3,3	-3,4	-3,4	-0,4%
Pulizie	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	5,7%
Commerciale	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	2,2%
Staff	-1,2	-1,3	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	-1,5	-1,5	-1,1	-1,1	-0,9%
Costi di Processo	-21,5	-17,8	-16,8	-17,5	-18,1	-18,5	-18,9	-19,3	-19,2	-19,5	-1,1%
EBITDA - Margine Operativo Lordo	-1,4	2,4	3,6	2,9	2,5	2,1	1,8	1,6	1,7	1,6	n.s.
Ammortamenti	-3,6	-1,8	-0,4	-0,4	-0,5	-0,5	-0,9	-1,8	-2,8	-2,8	-2,9%
di cui Noleggio MR	-2,8	-1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,0%
Risultato Operativo Ordinario	-5,0	0,7	3,2	2,5	2,0	1,6	0,9	-0,3	-1,0	-1,2	n.s.
Accantonam, Svalutazioni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.s.
Risultato Operativo (EBIT)	-5,0	0,7	3,2	2,5	2,0	1,6	0,9	-0,3	-1,0	-1,2	n.s.
Remunerazione CIN	-0,4	-0,1	-0,1	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,5	-0,7	-0,6	4,7%
Imposte sul Reddito	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Risultato Netto	-5,4	0,6	3,1	2,4	1,8	1,4	0,5	-0,8	-1,7	-1,8	n.s.

VAN Sovra/sottocompensazione 2024 - 2033	0,0
---	------------

	Tabelle iniziali non numerate									
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ricavi da Contratto di Servizio	18.294.772	18.294.772	18.294.772	18.294.772	18.294.772	18.294.772	18.294.772	18.294.772	18.294.772	18.294.772
PRODUZIONE TR*KM	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Totale tr*km commerciali	1.171.591	1.393.887	1.616.183	1.616.183	1.616.183	1.616.183	1.616.183	1.616.183	1.616.183	1.616.183

PRO Piano Raggiungimento Obiettivi Regolatori

1. PREMESSA.....	4
2. CRITERI UTILIZZATI PER LA REDAZIONE DEL PEF.....	5
3. LA RETE FERROVIARIA.....	6
4. DESCRIZIONE DEL SERVIZIO.....	6
5. IL PROGRAMMA DI ESERCIZIO.....	7
6. PERTINENZA DEI COSTI E DEI RICAVI.....	8
7. EFFETTI DI RETE.....	10
7.1. Sistema tariffario Regione Molise e Misura 27 delibera ART 154/2019.....	10
7.2. Gratuità.....	10
8. RICAVI DA TRAFFICO.....	10
9. COSTI DI PROCESSO.....	12
10. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA.....	20
10.1. Gli obiettivi di Efficienza ed Efficacia.....	20
10.2. Recupero di efficienza del costo operativo per treno-km.....	20
10.3. Gli obiettivi di Efficienza ed Efficacia.....	22
11. INDICATORI DI EFFICIENZA OPERATIVA.....	23
12. OBIETTIVI DI EFFICIENZA – COSTI.....	24
13. OBIETTIVI DI EFFICIENZA - RICAVI.....	25
14. INDICATORI DI PRODUTTIVITÀ.....	27
15. INDICATORI DI EFFICACIA.....	27
16. ANALISI DEI RISCHI.....	28
17. DINAMICHE INFLATTIVE E DI INDICIZZAZIONE DEI PREZZI DEL MATERIALE ROTABILE E RISPETTO DEL CRONOPROGRAMMA DI CONSEGNA.....	31
18. FATTORI DI CONTESTO CHE INFLUENZANO IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI.....	31
18.1. Caratteristiche della domanda e dell'offerta all'interno del bacino della mobilità.....	31
18.2. Caratteristiche infrastrutturali.....	32
18.3. Caratteristiche del materiale rotabile esistente.....	32
18.4. Caratteristiche del servizio.....	33
19. INVESTIMENTI PREVISTI IN MATERIALE ROTABILE E INFRASTRUTTURE.....	34
19.1. Investimenti previsti in materiale rotabile.....	34
19.2. Investimenti sulle infrastrutture da parte del GI.....	35
20. CRONOPROGRAMMA PER IL RAGGIUNGIMENTO E IL MONITORAGGIO DEGLI OBIETTIVI INDIVIDUATI.....	36
21. RESPONSABILIZZAZIONE DELL'IMPRESA FERROVIARIA PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI.....	36
22. DRIVER.....	36

1. PREMESSA

Il presente Piano Raggiungimento Obiettivi (di seguito PRO) costituisce il documento di programmazione annesso al Piano Economico Finanziario (PEF) del Contratto di Servizio (CdS) 2024 – 2033 tra la Regione Molise e Trenitalia (IF) e definisce gli obiettivi di efficacia ed efficienza nonché le azioni per il miglioramento della performance di Trenitalia.

In conformità con la Misura 2 della Delibera ART n. 120/2018, il PRO è stato predisposto dalla Regione Molise e concordato con Trenitalia, con riferimento al primo periodo regolatorio quinquennale 2024-2028, sulla base dei seguenti parametri forniti dall'ART con nota del 12 maggio 2022 Prot. 12880:

- i. valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo assunto come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza;
- ii. valore medio, minimo e massimo degli indicatori di cui alle Tabelle A e B dell'Annesso 2 della Delibera ART 120/2018, assunti come termini di confronto per la fissazione di obiettivi di efficacia ed efficienza.

Ai fini del miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle gestioni, il PRO definisce:

- gli obiettivi annuali di efficienza, tenuto conto di tutti i fattori di contesto, espressi in termini di riduzione percentuale del costo operativo per treno*km nel quinquennio considerato (2024-2028);
- gli obiettivi annuali per ognuno degli indicatori di efficienza ed efficacia (KPI) di cui all'Annesso 2 della Delibera ART n. 120/2018 e coerenti con le caratteristiche dell'affidamento;
- gli indicatori interamente o in parte riconducibili alla responsabilità di Trenitalia, sulla base di motivazioni che tengono conto anche della predefinita attribuzione dei rischi tra le Parti nell'ambito del CdS, come richiamata nello stesso PRO;
- i fattori di contesto di cui al punto 8 della Misura 2, che influenzano la determinazione dei predetti obiettivi;
- gli investimenti previsti in materiale rotabile che influenzano i servizi agli utenti;
- gli orizzonti temporali di riferimento per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi di cui ai punti precedenti, prevedendo nel CdS idonee penali per il mancato raggiungimento degli stessi in conformità con la Misura 2, punto 4, lettere c) e d).

Le previsioni contrattuali rispettano altresì i criteri di contabilità regolatoria di cui al Titolo II della delibera n. 120/2018, a cui progressivamente Trenitalia si sta adeguando.

Pertanto, il CdS prevede l'impegno annuale di Trenitalia, a partire dall'approvazione del bilancio di esercizio, di compilare i formati di contabilità regolatoria e dati tecnici relativi all'esercizio precedente, in ottemperanza a quanto disposto dalla delibera ART 120/2018 salvo successive modifiche o integrazioni. Entro lo stesso termine, Trenitalia è tenuta a trasmettere alla Regione e all'ART la certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, attestante la conformità degli schemi di contabilità regolatoria e della Relazione Illustrativa ai criteri illustrati nella medesima delibera.

2. CRITERI UTILIZZATI PER LA REDAZIONE DEL PEF

Come noto, la diffusione globale del COVID-19 ad inizio 2020 e il conflitto internazionale hanno modificato radicalmente i possibili scenari produttivi, economici e sociali, nazionali ed internazionali sia di breve che di lungo periodo.

Gli effetti della pandemia e del conflitto si sono tradotti in una sensibile riduzione dei passeggeri trasportati, con conseguenti minori ricavi da traffico, che nel 2023 si attestano in modo significativo al di sotto del 2019, con effetti negativi sull'andamento dei parametri macro-economici, sui costi del carburante, dell'energia e delle materie prime. Inoltre, si sono modificate le tendenze di mobilità, consolidate da anni, a causa ad esempio del ricorso allo smart-working.

Inoltre, in Molise ha inciso in maniera rilevante anche l'interruzione della linea ferroviaria Campobasso-Roccaravindola a partire dal 2020, la cui riattivazione è stimata nel secondo semestre del 2025.

Giova precisare che negli ultimi anni la Regione è stata interessata da una significativa diminuzione della popolazione (come meglio si dirà di seguito) con effetti anche sulla domanda di mobilità.

In questo contesto, è stato predisposto il Piano Economico Finanziario del Contratto che tiene in debita considerazione le conseguenze dei predetti eventi sul servizio e sulla politica industriale, tenuto conto delle disponibilità di Bilancio regionale.

Nella predisposizione del PEF è stato assunto a riferimento l'anno 2023, utilizzando, quale punto di partenza per la sua elaborazione, i dati di consuntivo dell'anno 2022 aggiornati per tenere conto dei fattori economici e gestionali intervenuti e stimati per il 2023; inoltre, si è tenuto conto del tasso di remunerazione del capitale investito, fissato da ART con Delibera 49/2023.

In particolare, il costo operativo a treno*km stimato per l'anno 2023 risulta superiore a quello del 2022 essenzialmente per l'adeguamento inflattivo IPCA del 5,9% nonché per l'incremento dei costi operativi e la riduzione dei treni*km programmati, questi ultimi due fondamentalmente determinati

da rilevanti ulteriori indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria, con interruzione dei servizi ferroviari – sostituiti con autoservizi – sulla linea Campobasso-Venafro, sulla linea Campobasso-Termoli e sulla linea Cassino-Roma.

Il PEF 2024-2033 e il PRO non tengono conto dei crediti vantati da Trenitalia con riferimento al contratto 2015-2023 né degli importi registrati e accantonati a fronte dei confronti PEF/CER 2017-2023, che saranno oggetto di separata regolazione tra le Parti.

3. LA RETE FERROVIARIA

La rete ferroviaria nel territorio della regione Molise è gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed ha un'estensione di 265 km, così costituita:

Tabella 1 | Linee ferroviarie in esercizio nella Regione Molise:

TIPOLOGIA	
Linee a doppio binario	23 km
Linee a semplice binario	242 km
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO	265 km

ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	60 km
- <i>Linee a doppio binario</i>	<i>23 km</i>
- <i>Linee a semplice binario</i>	<i>37 km</i>
Linee non elettrificate (diesel)	205 km
LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO	265 km

La manutenzione ordinaria e straordinaria e la regolazione dell'esercizio ferroviario sulla rete sono assicurate da RFI, che assegna la capacità sulla base di un accordo quadro stipulato con la Regione. All'1.1.2024, la rete può contare su 17 stazioni/fermate e 2 biglietterie (Campobasso e Termoli). Il perimetro dei treni del Contratto di Servizio con la regione Molise è costituito da n. 20 treni in un giorno medio feriale invernale.

4. DESCRIZIONE DEL SERVIZIO

Il servizio ferroviario è strutturato per

- rispondere alle esigenze di mobilità espresse da una clientela pendolare sulla direttrice Campobasso-Venafro con poli attrattori principali Campobasso, Isernia, Boiano e Venafro, caratterizzata da traffico pendolare e studentesco;
- rispondere all'esigenza dei cittadini molisani di interconnettersi con le principali direttrici nazionali, ovvero verso Roma e verso Napoli;

- offrire un servizio idoneo a rispondere alla domanda stimata in crescita di mobilità turistica per turismo esperienziale, d'arte e borghi.

Il servizio ferroviario regionale si sviluppa lungo le seguenti relazioni:

Campobasso-Roma:

Offerta caratterizzata da servizi di media distanza, con treni che connettono, nell'intero arco della giornata, Campobasso con la Capitale, sia in fasce pendolari che in coincidenza con treni della lunga percorrenza, da e per il nord Italia;

Campobasso-Caserta-Napoli:

Offerta caratterizzata da servizi di media distanza, con treni che connettono, nell'intero arco della giornata, Campobasso con Napoli.

Sono, altresì, programmati servizi su gomma che collegano Campobasso con Termoli, Benevento e Vairano.

5. IL PROGRAMMA DI ESERCIZIO

Il Piano Economico Finanziario trova la sua principale fonte d'input nel Programma di Esercizio dal quale scaturisce l'offerta che Trenitalia s'impegna ad assicurare, a fronte dei corrispettivi di servizio.

Tabella 2 | Programma di Esercizio 2024

CONTRATTO DI SERVIZIO REGIONE MOLISE PROGRAMMA DI ESERCIZIO 2024	
Treno*km	1.171.591
Ore treno anno	16.081
Eventi treno	7.334
Posti km treno	232.351.231
Velocità commerciale	72,9

La produzione evolve in funzione del contesto infrastrutturale: per gli anni 2024 e 2025, la produzione risente delle interruzioni programmate dal Gestore dell'Infrastruttura (RFI) per i lavori di elettrificazione della tratta Campobasso-Roccaravindola; dal 2026 (secondo le previsioni di RFI), una volta completata l'elettrificazione della linea la produzione è costante e sarà pari a 1.616.183 treni*km.

Il Programma di esercizio prevede anche (come detto) un'offerta programmata in orario su gomma pari a 487.000 bus*km/annui per l'intera durata del Contratto, oltre ai servizi autosostitutivi pari a 521.679 (anno 2024) per far fronte ai lavori di elettrificazione.

Tenuto conto della natura temporanea di tutti i servizi su gomma, sebbene previsti per l'intero periodo contrattuale poiché il Gestore dell'Infrastruttura non ha fornito una data stimata di riattivazione, si precisa che per quanto attiene alla tratta Campobasso-Venafro/Vairano la Regione, a seguito dell'elettrificazione della linea, procederà a valutare la conversione dei servizi bus in servizi su ferro e per la quota di bus*km non riconvertiti provvederà ad affidare i servizi su gomma con la procedura ad evidenza pubblica prevista dall'art.34-*octies* del D.L. n.179/2012 e comunque nel rispetto della disciplina vigente in tema di contratti pubblici nei settori speciali. Pertanto, rimarrà in capo a Trenitalia lo svolgimento dei servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari fino al subentro del/dei nuovo/i gestore/i dei servizi. La Regione comunicherà a Trenitalia la cessazione di tali servizi con un preavviso di almeno 6 mesi e comunque con previsione di decorrenza dal cambio orario di dicembre.

6. PERTINENZA DEI COSTI E DEI RICAVI

Come sopra detto nel paragrafo 2, assumendo a riferimento l'anno 2023, le stime di cui al PEF contemplano le componenti di esclusiva pertinenza del perimetro contrattuale, sia dirette che indirette, imputate quest'ultime con l'applicazione di specifici driver.

Il PEF individua i Ricavi operativi attesi, tenendo conto:

- per le compensazioni economiche degli obblighi di servizio: delle disponibilità destinate al servizio dalla Regione Molise e dei vincoli del Bilancio regionale;
 - per i ricavi da traffico: dell'effetto positivo, in termini di viaggiatori trasportati, generato dalla riapertura della linea fino a Campobasso (chiusa nel 2020); del miglioramento del servizio per l'elettrificazione della suddetta linea e per l'impiego di materiale rotabile più performante e confortevole; degli incrementi tariffari previsti nel 2026 e nel 2028 e, quindi, negli altri anni di un adeguamento delle tariffe legato all'inflazione; dell'andamento dei viaggiatori trasportati per il miglioramento della qualità del servizio e per l'adozione di politiche incentivanti regionali.
- La crescita media annua sull'intero periodo contrattuale è pari al 4,7%.

Qualora dovessero essere consuntivati a CER ricavi inferiori rispetto a quelli previsti a PEF, sulla base della Matrice dei Rischi vanno attribuite le responsabilità in capo a ciascuna delle Parti. Qualora dovessero essere consuntivati a CER ricavi superiori rispetto a quelli previsti a PEF, i maggiori ricavi concorrono nel confronto PEF/CER a favore della Regione.

Per quanto riguarda i costi, il PEF individua le voci dei costi di produzione “pertinenti” necessari per l’assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel Contratto, secondo quanto previsto dall’ART nella Delibera 120/2018.

I costi sono imputati in funzione di Centri di Costo univoci per processo industriale.

I costi relativi al contratto di servizio vengono determinati sulla scorta di specifici “driver” di ribaltamento, determinati - nel loro valore numerico - partendo dai dati di consuntivo 2022. Al termine del PRO vengono riportati i *driver* presi a riferimento per la definizione del primo anno di PEF. L’applicazione di tali *driver* è verificata annualmente in sede di certificazione del CER a cura della società di revisione.

Nell’arco di durata del Contratto, i costi di processo diversi da quelli puntualmente regolati (Accesso Infrastruttura, Costo del gasolio per trazione, ecc.) di cui alla Matrice dei Rischi variano anche in funzione della dinamica inflattiva di cui al DEF di aprile 2023 sviluppata così come riportato nella tabella seguente:

Tabella 3 | *Dinamica inflattiva utilizzata dalle Parti per la redazione del PEF*

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Inflazione PEF	2,8%	2,1%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%

Come riportato nella tabella di cui sopra, è stato assunto il valore previsto nel 2026 “flat” anche per gli anni successivi fino al 2033. Il tutto al netto del costo unitario del lavoro che segue un andamento differente.

Nel Contratto si prevede che, in occasione delle revisioni del presente PRO, per ulteriore periodo regolatorio, il tasso di inflazione previsto a PEF sarà aggiornato secondo il tasso al momento disponibile.

Il confronto tra quanto previsto a PEF e nel PRO e quanto consuntivato a CER si effettua annualmente, confrontando i valori di PEF/PRO con quelli di CER, come previsto nella Matrice dei Rischi.

In particolare, al fine di valutare l’eventuale inefficienza, i costi di processo del PEF e del CER saranno normalizzati per effettuare un confronto omogeneo e tenere conto del tasso d’inflazione reale, delle partite straordinarie attive e/o passive non di competenza dell’anno di riferimento, nonché dell’importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse e dei livelli di servizio, come previsto nella Matrice dei Rischi. Gli eventuali scostamenti tra il risultato netto previsionale e il risultato netto consuntivato, al netto degli effetti dell’attribuzione dei rischi di cui alla Matrice dei Rischi e tenuto conto dell’eventuale inefficienza, saranno accantonati a debito o a

credito di una delle Parti verso l'altra e regolati nella revisione del PRO o nell'eventualità di una revisione del PEF, come contrattualmente previsto.

7. EFFETTI DI RETE

Relativamente agli effetti di rete, così come definiti dalla Comunicazione della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007, le tipologie individuabili sono riferibili ai proventi connessi all'attività di biglietteria per emissioni di titoli relativi ad ulteriori servizi erogati da Trenitalia che non siano oggetto del Contratto.

Di tali effetti si dà conto nel successivo paragrafo "Recupero di efficienza del costo operativo per treno*km" sezione relativa ai costi per "Commerciale", nonché nella tabella di PRO, alle voci di dettaglio del PEF allo scopo di monitorare nel tempo i valori e verificare l'andamento dei KPI.

7.1. Sistema tariffario Regione Molise - Delibera ART 154/2019

La Regione è competente in materia tariffaria per tutti i servizi di trasporto pubblico locale, sia ferro che gomma.

Allo stato attuale, il sistema tariffario prevede diversi regimi sia per la gomma che per il ferro, in termini di tipologie di titoli di viaggio e di livelli tariffari. La tariffa chilometrica della Regione contiene un criterio di progressività del costo al km. Tale principio vuole incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico su ferro rendendolo maggiormente attrattivo rispetto al mezzo privato, soprattutto in relazione alle lunghe distanze.

Le tariffe in vigore alla sottoscrizione del Contratto, per i servizi ferroviari regionali affidati a Trenitalia, sono quelle approvate dalla Regione, con DGR n. 224 del 16/06/2017 e DGR n. 129 del 25/02/2018 in recepimento della nuova definizione dell'algoritmo per la tariffa con applicazione sovraregionale.

E' obiettivo della Regione introdurre gradualmente un'integrazione tariffaria regionale, con un sistema di bigliettazione elettronica, nell'ambito del più ampio processo di digitalizzazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale.

7.2. Gratuità

Nel PEF non sono previste gratuità in quanto non disposte al 01.01.2024.

8. RICAVI DA TRAFFICO

Come sopra detto, per i ricavi da mercato sono stati previsti un recupero e una crescita la cui media annua è pari al 4,7 %.

Nella predisposizione del PEF la Regione ha previsto un incremento delle tariffe regionali del 10% nel 2026 e del 5% nel 2028 e un adeguamento inflattivo negli altri anni, mentre le tariffe regionali con applicazione sovrrregionale risentono della politica tariffaria anche delle regioni limitrofe.

Di seguito la tabella riepilogativa degli incrementi/adequamenti di cui al PEF:

Tabella 4 | Incrementi-adequamenti tariffari

<i>Anni</i>	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<i>Percentuale</i>	2,6%	2,1%	10,0%	2,0%	5,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%

Gli incrementi/adequamenti tariffari saranno applicati automaticamente da Trenitalia al 1° gennaio di ogni anno, con prevendita degli abbonamenti al 25 dicembre dell'anno precedente, ad eccezione del 2024 quando l'adequamento è previsto dal 1° febbraio, con prevendita al 25 gennaio 2024.

Relativamente agli anni 2026 e 2028 sarà applicato l'incremento nella misura derivante dal meccanismo del *price cap* da valutare entro il mese di settembre rispettivamente degli anni 2025 e 2027 (anni precedenti a quello di riferimento), sulla base delle *performance* dell'anno precedente (rispettivamente 2024 e 2026). Il meccanismo del *price cap* considera i consuntivi degli obiettivi di qualità della puntualità e regolarità (di cui all'Allegato "Condizioni minime di qualità dei servizi, penalità e premi") come indicato all'Allegato Sistema tariffario. In caso di mancato raggiungimento degli obiettivi di detti indicatori, il previsto incremento tariffario sarà ridotto dello 0,10% per ciascun mancato obiettivo.

Se la Regione disporrà di non dare seguito agli aumenti/adequamenti, provvederà ad individuare idonee soluzioni per consentire l'equilibrio del PEF e compensare il valore dell'incremento/adequamento atteso.

Con riferimento all'andamento dei passeggeri il PEF prevede:

- un incremento dei viaggiatori quale positivo effetto dei rilasci infrastrutturali (elettrificazione della tratta Campobasso-Roccaravindola);
- un incremento dei viaggiatori quale positivo effetto del miglioramento della qualità del servizio da parte di Trenitalia e della conseguente maggiore attrattività;
- un incremento dei viaggiatori dovuto all'adozione di politiche incentivanti che la Regione ritiene di porre in essere, anche con il concorso degli Enti Locali.

Nella sottostante tabella sono indicati i tassi attesi di crescita dei passeggeri*km di cui al PEF (con riferimento all'anno 2023):

*Tabella 5 | Tassi attesi di crescita passeggeri*km*

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Lavori infrastrutturali - Riattivazione servizi	0,4%	1,0%	1,3%	1,6%	1,8%	1,6%	0,8%	1,1%	1,1%	0,7%
Politica trasportistica	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,5%	0,4%	0,8%	1,2%	0,8%
Incremento qualità	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,5%	0,4%	0,8%	1,2%	0,8%
Totale	0,6%	1,2%	1,5%	1,8%	2,3%	2,7%	1,6%	2,7%	3,5%	2,2%

La dinamica dei ricavi da mercato prevista porta a un incremento degli stessi del 51,36% nel 2033 rispetto al 2024 e stima il rapporto rispetto ai ricavi totali ad un valore pari al 13,1% nell'anno 2033.

Tabella 6 | (milioni di euro) Tabella Dinamiche dei ricavi da mercato

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Incremento/Adeguamento Tariffe	0,02	0,01	0,10	0,05	0,08	0,07	0,04	0,06	0,05	0,04
Lavori infrastrutturali: riattivazione servizi	0,03	0,04	0,03	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,02
Politica trasportistica	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,03	0,02
Incremento qualità	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,03	0,02
Totale	0,05	0,06	0,14	0,08	0,12	0,10	0,08	0,11	0,14	0,11

Le previsioni effettuate comportano nel PEF nell'arco di validità del Contratto ricavi da mercato per 22,7 milioni di euro.

Tabella 7 | Andamento ricavi da mercato

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ricavi da Mercato	1,83	1,89	2,03	2,10	2,22	2,33	2,41	2,52	2,66	2,77

9. COSTI DI PROCESSO

Di seguito è riportata la descrizione di ciascuna voce dei costi del PEF.

I costi in esame tengono conto delle quote afferenti ad attività che la Direzione Regionale Molise di Trenitalia riceve "in service" da altre direzioni regionali di Trenitalia (ad esempio: attività di scorta e condotta treno, sala operativa, manutenzione, manovra, noleggio materiale rotabile). Ove pertinenti, i costi del personale sono stati separatamente indicati in seno ai costi del processo preso di volta in volta in esame. Eventuali discordanze tra importi totali e parziali, riportati nelle tabelle, sono da ricondurre all'approssimazione decimale dei valori.

Nella Tabella 7 si riportano i costi di processo che, nell'arco temporale del PEF, si sviluppano in funzione della variazione della produzione, dell'efficientamento di alcuni processi, del tasso di inflazione (Tabella 3 – Dinamica inflattiva utilizzata dalle Parti per la redazione del PEF).

Tabella 7 | Costi di Processo (Milioni di euro)

Costi per processo	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Accesso infrastruttura	-4,3	-2,8	-3,3	-3,4	-3,4	-3,5	-3,5	-3,6	-3,6	-3,6
Gestione circolazione	-3,7	-2,4	-1,7	-1,8	-1,8	-1,8	-1,9	-1,9	-1,9	-2,0
Condotta, scorta e gestione equipaggi	-7,2	-6,8	-6,4	-6,5	-6,7	-6,8	-6,9	-7,1	-7,2	-7,4
Manovra	-0,6	-0,7	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8
Manutenzione	-3,5	-2,7	-2,2	-2,6	-3,0	-3,1	-3,2	-3,3	-3,4	-3,4
Pulizie	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5
Commerciale	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
Staff	-1,2	-1,3	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	-1,5	-1,5	-1,1	-1,1
Totale costi operativi	-21,5	-17,8	-16,8	-17,5	-18,1	-18,5	-18,9	-19,3	-19,2	-19,5

Si precisa che l'evoluzione del costo del lavoro segue le dinamiche previste dal rinnovo del CCNL in termini di costo unitario, compresa la componente inflattiva tenuta a riferimento nel rinnovo del CCNL ed i recuperi di produttività, pari al 2,5% medio annuo.

Trenitalia si impegna a programmare, porre in essere e monitorare azioni di efficientamento dei propri costi che, tenendo conto della programmazione della produzione ferroviaria e dei lavori di elettrificazione, consentono il mantenimento di un tasso di incremento dei costi operativi (al netto dei costi di Accesso Infrastruttura, di Gasolio e dei Servizi Autosostitutivi) al di sotto del tasso di inflazione atteso.

Nel seguito è riportata un'analisi dei costi di processo.

Accesso Infrastruttura

Per "Accesso infrastruttura" si intende il costo (cosiddetto costo passante) relativo ai servizi del presente Contratto, sostenuto dall'impresa ferroviaria verso il Gestore dell'Infrastruttura comprensivo del pedaggio (treni commerciali ed invii legati ai turni dei servizi per il contratto di servizio) incluse le prestazioni accessorie e complementari, del costo sostenuto per l'energia elettrica e per l'aggio dell'1% dovuto all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali.

Nel PEF l'andamento di tale costo dipende dalla produzione e sono distintamente esplicitati i costi relativi a energia, soste e parking. In particolare, si conferma che tutti i costi di accesso all'infrastruttura, ivi compresi quelli per sosta e parking, sono ricompresi nel PEF, sulla base delle tariffe attuali pubblicate dal Gestore dell'Infrastruttura.

Eventuali incrementi di costo ai servizi di pertinenza al Contratto rispetto al PEF verso il Gestore dell'Infrastruttura rilevati a consuntivo andranno riconosciuti integralmente a Trenitalia; laddove il costo verso il Gestore sarà in diminuzione, rispetto a quanto previsto a PEF, sarà riconosciuto alla Regione.

La **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**8 riporta i costi per Accesso Infrastruttura.

Tabella 8 | Costi per Accesso infrastruttura

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Accesso Infrastruttura	-4,3	-2,8	-3,3	-3,4	-3,4	-3,5	-3,5	-3,6	-3,6	-3,6

Gestione Circolazione

Per “Gestione circolazione”, si intende il costo sostenuto per:

- le attività in service svolte dal personale delle Sale Operative delle regioni limitrofe rispetto alle esigenze di esercizio. In Sala Operativa sono presenti gli operatori della circolazione, della gestione dei turni materiale rotabile e della gestione dei rientri per pulizie, della formazione dei treni, della Customer Room;
- autoservizi sostitutivi programmati e occasionali emergenziali (programmabili e non) il cui *trend* tiene conto anche del periodo di indisponibilità dell'infrastruttura per l'elettrificazione della tratta Campobasso-Roccaravindola di cui sopra detto;
- consumi di gasolio per trazione diesel che cesserà per effetto della elettrificazione.

Nella Tabella 9 sono esplicitate le diverse componenti del costo per la Gestione circolazione (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

Tabella 9 | Costi per Gestione circolazione

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Gestione Circolazione	-3,7	-2,4	-1,7	-1,8	-1,8	-1,8	-1,9	-1,9	-1,9	-2,0
Costo del lavoro	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3
Altri costi operativi	-3,5	-2,2	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5	-1,6	-1,6	-1,6	-1,7

Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi

Nella voce “Condotta, scorta e gestione equipaggi” sono indicati i costi sostenuti per il personale di condotta e di scorta (diretto ed indiretto) e i relativi costi quali formazione, pernottamenti, divise, visite mediche, buoni pasto, spostamenti per la copertura del turno. Per personale indiretto si intendono le risorse impiegate per l'assegnazione dei turni e quelle per la gestione amministrativa del personale.

Nella Tabella 10 si fornisce l'andamento del costo per Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi (Costo del Lavoro) per il periodo del contratto.

Tabella 10 | Costi Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Condotta, scorta e gestione equipaggi (costo del lavoro)	-7,2	-6,8	-6,4	-6,5	-6,7	-6,8	-6,9	-7,1	-7,2	-7,4

Manovra

Per “Manovra” si intende il costo sostenuto per i servizi di manovra esternalizzati.

Nella tabella 11 si fornisce l'andamento del costo per la Manovra (Altri costi operativi) per il periodo del contratto.

Tabella 11 | Costi di manovra

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Manovra (Altri costi operativi)	-0,6	-0,7	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8

Manutenzione e Pulizie

Per “Manutenzione” si intende il costo sostenuto per:

- il personale di manutenzione (diretto ed indiretto);
- la manutenzione corrente programmata e correttiva;
- le attività di verifica del materiale rotabile;
- i costi per i ricambi;
- i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti;
- i costi per servizio di manutenzione dei treni esternalizzato;
- i costi per l'ingegneria ed altri costi di processo;
- le locazioni.

Nel PEF l'andamento di tale costo dipende dalla produzione, dal mix della flotta in uso che prevede l'impiego del parco di carrozze Media Distanza e Loco E 464, Minuetti diesel ed elettrici e Swing e quindi l'entrata progressiva in esercizio dei nuovi materiali che hanno maggiori dotazioni tecnologiche e che quindi richiedono interventi specifici di manutenzione per il mantenimento in efficienza.

Per quanto riguarda la voce “Pulizie” si intende il costo sostenuto per il processo di pulizia appaltato e per il personale impegnato nella gestione e nel controllo del processo stesso.

Nel PEF l'andamento di tale costo dipende dalla produzione e dagli interventi straordinari per aumentare la qualità del servizio (es. rimozione dei graffiti, pulitori viaggianti su alcune relazioni).

Nella tabella 12 sono esplicitate le diverse componenti del costo per Manutenzione e per Pulizie (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

Tabella 12 | Costi di Manutenzione e pulizie

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Manutenzione	-3,5	-2,7	-2,2	-2,6	-3,0	-3,1	-3,2	-3,3	-3,4	-3,4
Costo del lavoro	-1,5	-1,1	-1,0	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,2	-1,2
Altri costi operativi	-2,0	-1,6	-1,2	-1,6	-1,9	-2,0	-2,1	-2,1	-2,2	-2,2
Pulizie	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5

Commerciale

Con la voce “Commerciale” si intende il costo sostenuto per il personale delle biglietterie, per il personale dell’assistenza e dell’informazione alla clientela, per le provvigioni ed aggi, per i sistemi informativi ed amministrativi, per i canoni di locazione ed altri costi di processo. Sono incluse nel perimetro contrattuale le biglietterie di Campobasso e Termoli.

Nella tabella 13 sono esplicitate le diverse componenti del costo per Commerciale (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

Tabella 13 | Costi per Commerciale

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Commerciale	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
Costo del lavoro	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4
Altri costi operativi	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3

Staff

Con la voce “Staff” si intende il costo sostenuto per il personale delle strutture di staff, i servizi amministrativi ed informatici.

I costi di staff includono il costo del personale e i costi collegati alla gestione dello stesso.

I costi di staff indiviso comprendono i costi delle strutture di staff della Direzione Business Regionale e Sviluppo Intermodale (principalmente costo del personale; voce “Costi interdivisionali vs Corporate”) e i costi delle Direzioni non commerciali di Trenitalia.

Tali costi di staff indiviso vengono imputati al PEF del Contratto con una metodologia di allocazione indiretta, attraverso specifici *driver* di cui alla tabella in allegato.

Nella **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** tabella 14 sono esplicitate le diverse componenti del costo per Altri Processi (suddivise in Costo del Lavoro e Altri costi operativi).

Tabella 14 | Costi per Staff

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Staff	-1,2	-1,3	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	-1,5	-1,5	-1,1	-1,1
Costo del lavoro	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,5
Altri costi operativi	-0,9	-0,9	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-0,7	-0,7

Ammortamenti

La voce “Ammortamenti” comprende gli interventi di manutenzione ciclica, il piano degli investimenti previsto ed include oltre all’acquisto dei nuovi treni, anche gli investimenti in impianti, tecnologia e informatica.

La tabella 15 riporta i dati relativi agli ammortamenti:

Tabella 15 | Ammortamenti (Milioni di euro)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ammortamenti	-3,6	-1,8	-0,4	-0,4	-0,5	-0,5	-0,9	-1,8	-2,8	-2,8

Con riferimento all’ammortamento del materiale rotabile, ciascun cespite afferente allo stesso dovrà essere soggetto all’applicazione del *component approach*. Sono stati definiti in merito quattro classi di componenti, differenziate in base alla durata della vita media utile e quindi alla relativa aliquota annua di ammortamento:

- 1) componenti da ripristinare: si tratta tipicamente di materiali serializzati a valore economico elevato, che subiscono operazioni di rigenerazione ad intervalli regolari di percorrenza e/o tempo prestabiliti (esempio: motori di trazione delle locomotive, motori termici delle automotrici, ecc.);
- 2) componenti usurati: elementi per i quali si procede alla completa sostituzione con i ricambi presenti in magazzino;
- 3) componenti soggetti a restyling per obsolescenza/senescenza tecnica/sicurezza;
- 4) componenti che non subiscono interventi nell’intero arco di vita dell’elemento rotabile.

Le percentuali di ripartizione del costo di acquisto di ciascun cespite rispetto alle componenti sopra indicate, sono in funzione della tecnologia e dell’aspettativa di vita relative alla tipologia di rotabile cui si fa riferimento:

- classi di componenti 1-2, aliquota di ammortamento 20%;
- classe 3, aliquota di ammortamento 10%;
- classe 4, aliquota di ammortamento 3,3%.

Le tipologie di componenti di cui ai punti 1) e 2), riguardanti elementi da ripristinare o usurati, fanno capo agli interventi di manutenzione straordinaria (ciclica). I due tipi di interventi manutentivi descritti permettono la capitalizzazione delle spese sostenute in quanto determinano

un incremento del valore e della vita utile del bene in oggetto, per tale ragione entrano nel computo del CIN oggetto di remunerazione.

I componenti di cui al punto 3) rappresentano gli elementi soggetti alle attività di revamping, qualora si tratti di interventi di messa a nuovo o messa in sicurezza del rotabile, o restyling del rotabile. Anche tali interventi fanno riferimento a spese di natura incrementativa.

Il componente definito al punto 4) si riferisce alla struttura base del rotabile, carpenteria ed impiantistica.

Il trattamento del *component approach*, oltre a rispondere ai principi contabili IAS/IFRS è consentito anche dai criteri ITAGAAP (principio OIC 16 “Componenti aventi vite utili diverse dal cespite principale”).

Relativamente agli investimenti relativi alle manutenzioni incrementative, quali restyling e revamping, le aliquote di ammortamento sono rispettivamente 10% e 5,5%. Con riferimento alla manutenzione di secondo livello l’aliquota è pari al 20%.

Con riferimento al valore degli ammortamenti riportati nel PEF, si esplicita che lo stesso è stato valutato facendo riferimento ai cespiti di pertinenza del Contratto ed ai service resi dai territori limitrofi.

Le quote di ammortamento rotabili oggetto di cofinanziamento si riferiscono esclusivamente alla parte dei beni a carico di Trenitalia.

Remunerazione Capitale Investito Netto (CIN)

La metodologia di individuazione del CIN è quella prevista dalle deliberazioni ART citate ed è riferita al singolo esercizio.

Con riferimento alla valorizzazione delle voci impiegate per il calcolo della remunerazione del CIN, si fa riferimento ai previsionali esposti nella tabella 16 (“Dati di Stato patrimoniale”).

Tabella 16 | Dati di stato patrimoniale

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1.a	Immobilizzazioni immateriali	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.b	Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria	13,41	12,35	5,58	0,61	0,76	1,27	2,03	2,65	4,56	7,15	8,67	7,16
1.b.i	di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)	0,08	0,12	0,16	0,43	0,56	0,66	0,74	0,66	0,55	0,42	0,27	0,06
1.b.ii	di cui: impianti e macchinario	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1.b.ii.1	di cui: materiale rotabile autofinanziato *	13,33	12,23	5,42	0,18	0,19	0,61	1,28	1,99	4,01	6,73	8,39	7,10
1.b.iii	di cui: attrezzature industriali e commerciali	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1.b.iv	di cui: altre	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Totale immobilizzazioni	13,42	12,35	5,58	0,61	0,76	1,28	2,03	2,66	4,56	7,16	8,67	7,16
2.a	Rimanenze	1,3	1,3	1,43	1,44	1,49	1,50	1,55	1,56	1,62	1,63	1,68	1,73
2.b	Crediti	67,388	24,42	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01
2.b.i	di cui: commerciali **	67,08	24,42	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01
2.b.ii	di cui: altri crediti	0,308	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005
2	Totale attivo circolante	68,70	25,77	4,45	4,46	4,50	4,52	4,56	4,58	4,63	4,64	4,69	4,75
3.a	Debiti	7,29	5,24	4,65	3,96	3,80	4,02	4,18	4,21	4,70	5,14	4,50	3,78
3.a.i	di cui: debiti verso fornitori	5,79	3,74	3,15	2,46	2,30	2,52	2,68	2,72	3,21	3,64	3,00	2,28
3	Totale debiti	7,29	5,24	4,65	3,96	3,80	4,02	4,18	4,21	4,70	5,14	4,50	3,78
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	74,84	32,88	5,38	1,11	1,46	1,77	2,42	3,02	4,49	6,66	8,86	8,13

Note:

* Include il materiale rotabile acquisito in leasing/noleggino da imputare sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS n. 16 laddove il leasing/noleggino in questione presenti le caratteristiche previste dallo stesso IFRS 16 (da indicare separatamente).

** In coerenza con altri provvedimenti dell’Autorità, i crediti commerciali sono ammessi nel limite del 30% dei costi regolatori ammessi dati dalle voci 3, 5 e 7 dello schema 1.

CIN è costituito da capitale circolante (crediti al netto dei debiti) ed immobilizzazioni (principalmente treni ed impianti). Sono state escluse dal computo delle passività le voci “Altri fondi” e “TFR” (lettere B e C) dell’art. 2424 c.c., così come previsto dalla delibera 154/2019 che prevede per il Passivo la sola quota Debiti come definita dall’art. 2424 del codice civile alla lettera D) Debiti.

La remunerazione del CIN prevede l’applicazione del WACC recependo quanto definito con la delibera ART 65/2020, come aggiornata dalla delibera ART n. 49/2023, il cui allegato A è di seguito riportato.

Tabella 17 | Stima WACC

Risk Free Rate Nominale	3,17%
Premio al debito	1,77%
Costo del Debito Nominale	4,94%
IRES	24,00%
IRAP	4,82%
Aliquota fiscale	28,82%
scudo fiscale	24,00%
Costo del Debito Nominale pre-tax	5,27%
Equity Risk Premium	6,01%
Leva Finanziaria (D/E)	0,620
Gearing (D/(D+E))	0,383
Asset Beta	0,350
Equity Beta	0,515
Costo Nominale dell'Equity post-tax	6,26%
Costo Nominale dell'Equity pre-tax	8,80%
Wacc Nominale post-tax	5,76%
Wacc Nominale pre-tax	7,45%
Inflazione	4,30%
Wacc Reale pre-tax	3,02%

Il PEF ha previsto la seguente remunerazione del CIN:

Tabella 18 | Remunerazione Capitale Investito Netto (Milioni di euro)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Remunerazione CIN	-0,4	-0,1	-0,1	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,5	-0,7	-0,6

10. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI EFFICACIA ED EFFICIENZA

10.1. Gli obiettivi di Efficienza ed Efficacia

Gli obiettivi sono misurati attraverso gli indicatori (KPI) di cui all'annesso 2 della Delibera ART 120/2018.

Per la definizione degli obiettivi, l'ART ha considerato le performance relative al quinquennio 2015-2019: per ciascuno dei KPI, l'ART ha comunicato i valori in termini di valori massimi, medi e minimi, che rappresentano statistiche descrittive delle prestazioni registrate nel periodo 2015-2019, da utilizzare come termini di confronto per la fissazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza da applicare al PEF.

I valori obiettivo di ART sono stati indicizzati a valori 2023 al fine di renderli confrontabili con i valori di PEF al netto degli effetti inflattivi, anch'essi calcolati a valori 2023 per omogeneità rispetto ai dati di periodo presi a riferimento per la definizione degli obiettivi.

L'anno preso a riferimento per la determinazione degli obiettivi è il 2023.

Si riportano di seguito i livelli obiettivo degli indicatori di efficienza ed efficacia di cui all'Annesso 2 della misura 2 della delibera ART 120 / 2018.

10.2. Recupero di efficienza del costo operativo per treno*km

ART con nota n. 88165/2022 del 18 maggio 2022 ha fornito alla Regione il valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo "Valore di Periodo", da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza.

Tale valore, come indicato da ART, "*segnala la distanza percentuale del costo operativo totale attribuibile al CdS dalla frontiera del costo operativo efficiente, stimata con la metodologia illustrata nell'Annesso 1 della delibera ART n. 120/2018.*"

Il Valore di Periodo comunicato da ART è 5,80%, con un tasso di efficientamento annuale, costante nei cinque anni 2024-2028 pari a 1,19%. Tale valore rappresenta il riferimento per la fissazione dell'obiettivo di efficienza relativo al primo periodo regolatorio del Piano Economico Finanziario.

Tabella 19 | ART valore percentuale relativo al recupero di efficienza del Costo Operativo

Valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo	
valore di periodo	5,80%
valore annuale (T=5)	1,19%

Le Parti, sulla base dei valori dell'anno 2023, hanno condiviso un obiettivo di Recupero di efficienza del costo operativo dei processi (quindi esclusi gli ammortamenti e la remunerazione del capitale investito, tenendo conto di tutti i costi inerenti all'offerta di servizio, esclusi i costi sostenuti per i servizi sostitutivi), anche in considerazione dei fattori di contesto successivamente descritti, pari a 50,3% (si veda la tabella allegata relativa al PEF deflazionato) corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale medio nei cinque anni pari a 7,5% (CAGR 2024-2028).

Tabella 20 | Efficienza Costi di Processo

COSTI DI PROCESSO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	CAGR
CONDOTTA, SCORTA, GESTIONE EQUIPAGGI	- 8,6	- 7,1	- 6,5	- 6,0	- 6,0	- 6,0	-7,0%
Costo del lavoro	- 8,6	- 7,1	- 6,5	- 6,0	- 6,0	- 6,0	
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	
GESTIONE E CIRCOLAZIONE	- 2,6	- 1,0	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	-31,2%
Costo del lavoro	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	
altri costi operativi	- 2,4	- 0,8	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	
MANOVRA	- 0,2	- 0,6	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	25,6%
Costo del lavoro	-	-	-	-	-	-	
altri costi operativi	- 0,2	- 0,6	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	
MANUTENZIONE	- 4,1	- 3,4	- 2,6	- 2,0	- 2,4	- 2,6	-8,4%
Costo del lavoro	- 0,9	- 1,5	- 1,0	- 0,9	- 0,9	- 0,9	
altri costi operativi	- 3,2	- 1,9	- 1,6	- 1,1	- 1,5	- 1,7	
PULIZIA MATERIALE ROTABILE	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,4	- 0,4	- 0,4	6,4%
COMMERCIALE	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	0,3%
Costo del lavoro	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	
altri costi operativi	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	
STAFF	- 1,2	- 1,2	- 1,2	- 1,3	- 1,3	- 1,3	0,8%
Costo del lavoro	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	
altri costi operativi	- 0,9	- 0,8	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9	
TOTALE COSTI	- 17,5	- 14,1	- 12,3	- 11,3	- 11,7	- 11,9	-7,5%
Treni km (M)	1,18	1,17	1,39	1,62	1,62	1,62	6,4%
COSTI UNITARI/TRKM (€)	-14,81	-12,03	-8,82	-6,98	-7,21	-7,36	-13,1%
COSTI UNITARI/VKM (€cent/UT)	-24,8	-19,8	-17,1	-15,5	-15,7	-15,7	-8,8%

INDICATORI	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
Treni km (M)	1,18	1,17	1,39	1,62	1,62	1,62	
Incremento % costo del Lavoro	0,00%	4,01%	3,00%	3,00%	3,00%	2,00%	
Incremento % prezzi	0,00%	2,80%	2,10%	2,00%	2,00%	2,00%	
deflattore costo del lavoro	1,00	1,04	1,07	1,10	1,14	1,16	
deflattore altri costi	1,00	1,03	1,05	1,07	1,09	1,11	
costo del lavoro deflazionato	-10,34	-9,41	-8,40	-7,79	-7,79	-7,79	
costi operativi deflazionati	-7,18	-4,68	-3,90	-3,50	-3,87	-4,10	
costo operativo/ tr*km	-14,81	-12,03	-8,82	-6,98	-7,21	-7,36	
recupero efficienza su costo operativo	11,9%	-18,8%	-26,6%	-20,8%	-30,8%	-45,5%	-50,3%

Di seguito le principali motivazioni dell'andamento delle principali voci di costo espresse nel PRO e nel PEF:

- **Condotta, Scorta e Gestione Equipaggi:** i costi diminuiscono contestualmente alla riapertura della tratta tra Campobasso e Roccaravindola, per effetto dell'efficientamento del processo dovuto all'impiego progressivo di materiale elettrico;
- **Gestione Circolazione:** il *trend* positivo è da attribuire principalmente al completamento dei lavori di elettrificazione con conseguente riduzione dei consumi di gasolio per il passaggio dalla trazione diesel a quella elettrica e cessazione dei relativi servizi sostitutivi;
- **Manovra:** i costi crescono in seguito alla riapertura dell'impianto di manovra di Campobasso alla riapertura della linea;
- **Manutenzione:** i costi diminuiscono in ragione del rinnovo del materiale rotabile e consistente riduzione dell'età media della flotta;
- **Pulizie:** si stima un incremento dei costi delle pulizie per incremento della produzione e per l'attivazione (prevista da RFI) delle attività di lavaggio treni presso l'impianto di Campobasso ;
- **Commerciale:** l'andamento risulta costante;
- **Staff:** l'andamento risulta pressoché costante.

10.3. Gli obiettivi di Efficienza ed Efficacia

Sono riportati di seguito gli indicatori (KPI) di cui All'annesso 2 della Delibera ART 120/2018.

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA		
Nome	Formulazione	Note
Costo operativo per treno-km	costi operativi/treni-km	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.

EFFICIENZA – COSTI		
Nome	Formulazione	Note
Costo operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.
Costo operativo per passeggero-km	costi operativi/pax-km	
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	costi di manutenzione/ore servizio treni	Il costo di manutenzione include quello del personale addetto alla manutenzione.
Costi Manutenzione per treno-km	costi di manutenzione/treni-km	
Costi Manutenzione per costi operativi	costo di manutenzione/costi operativi	

EFFICIENZA – RICAVI		
Nome	Formulazione	Note
Ricavi da Traffico per treno km	ricavi da traffico/treni-km	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio al netto dell'IVA.
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	
Ricavi da Traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	I ricavi totali sono dati dalla somma dei corrispettivi da contratto di servizio, dei ricavi da traffico e da altri ricavi.
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km	
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	

PRODUTTIVITA'		
Nome	Formulazione	Note
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	costi del lavoro totale/n. addetti totali	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni.
Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units.

EFFICACIA		
Nome	Formulazione	Note
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	Numero dei treni con ritardo inferiore ai 5 minuti (solo causa IF) in rapporto al numero dei treni effettivamente circolati
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	Il tempo è espresso in minuti
Regolarità Treni (solo causa IF)	n. treni circolati/n. treni programmati	Numero di treni effettivamente circolati nell'anno di riferimento in rapporto al numero di treni programmati.

Si riportano di seguito i livelli obiettivo degli indicatori di efficienza ed efficacia di cui all'Annesso 2 della Misura 2 della Delibera ART 120/2018.

11. INDICATORI DI EFFICIENZA OPERATIVA

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2015-2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficienza operativa:

Tabella 21a | Efficienza operativa – Indicatori ART Molise a valori attualizzati con indice IPCA al 2019

Efficienza operativa ART	media ART	min ART	max ART
Costo operativo per treno-km	6,716	6,281	7,000

A tali indicatori è stato applicato l'adeguamento inflattivo IPCA cumulato per il periodo 2019-2023, al fine di renderli confrontabili con i valori del PEF, deflazionati al 2023.

Tabella 21b | Efficienza operativa – Indicatori ART Molise a valori attualizzati con indice IPCA al 2023

Efficienza operativa ART	media ART	min ART	max ART
Costo operativo per treno-km	7,870	7,360	8,203

Il PRO, tenendo a riferimento i suddetti valori attualizzati al 2023 (Tabella 21 b), individua i seguenti target per ciascun anno del primo periodo regolatorio. I valori sono al di sopra degli indicatori forniti da ART per i primi due anni in ragione dei costi nel biennio legati ai lavori sull'infrastruttura. Negli anni successivi i valori si posizionano al di sotto del minimo rispetto agli obiettivi forniti da ART.

Tabella 22 | Efficienza operativa Target primo periodo regolatorio

Efficienza operativa PEF 24-33	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Media PEF
Costo operativo per treno-km	14,810	12,027	8,823	6,985	7,214	7,357	8,258

I dati economici a consuntivo saranno confrontati annualmente con quelli previsti a PEF così da verificare eventuali scostamenti e individuare le eventuali azioni al fine di perseguire gli obiettivi di efficienza condivisi.

12. OBIETTIVI DI EFFICIENZA – COSTI

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2015-2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficienza-costi:

Tabella 23a | Efficienza Costi – Indicatori ART Molise a valori attualizzati con indice IPCA al 2019

Efficienza - Costi ART	media ART	min ART	max ART
Costi Manutenzione per treno-km	1,583	1,436	1,678
Costi Manutenzione per costi operativi	23,55%	22,78%	24,14%
Costo operativo per posto-km	0,049	0,042	0,061
Costo operativo per passeggero-km	0,102	0,097	0,108
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	109,559	100,137	116,128

Tabella 23b | Efficienza Costi – Indicatori ART Molise a valori attualizzati con indice IPCA al 2023

Efficienza - Costi ART	media ART	min ART	max ART
Costi Manutenzione per treno-km	1,855	1,683	1,966
Costi Manutenzione per costi operativi	23,55%	22,78%	24,14%
Costo operativo per posto-km	0,057	0,049	0,071
Costo operativo per passeggero-km	0,120	0,114	0,127
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	128,385	117,344	136,082

Le Parti, hanno concordato valori obiettivo per il periodo regolatorio 2024-2028 che tengono conto dell'incidenza dei costi conseguenti ai lavori di elettrificazione con termine nel 2025.

Alla definizione degli obiettivi concorrono i progetti di sviluppo dell'offerta, in termini di incremento di produzione, per la riapertura della linea Campobasso/Roccaravindola, che, impattano sugli indicatori di efficienza dei costi.

Di seguito i target per ciascun anno del periodo regolatorio.

Tabella 24 | *Efficienza Costi - Target primo periodo regolatorio*

Efficienza - Costi PEF 24-33	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Media PEF
Costi Manutenzione per treno-km	3,676	3,157	2,075	1,487	1,712	1,859	1,992
Costi Manutenzione per costi operativi	24,82%	26,25%	23,51%	21,28%	23,74%	25,27%	24,12%
Costo operativo per posto-km	0,102	0,066	0,024	0,021	0,022	0,023	0,027
Costo operativo per passeggero-km	0,248	0,198	0,171	0,155	0,157	0,157	0,167
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	267,786	230,031	151,137	108,310	124,758	135,431	145,094

I target del primo periodo regolatorio risentono come detto dei lavori all'infrastruttura, della produzione e pertanto negli anni 2024 e 2025 non si raggiungono i valori obiettivo concordati relativamente a Costi Manutenzione per treno*Km, Costi Manutenzione per costi operativi e Costi Manutenzione per ore. Con riferimento ai Costi operativi per passeggero* Km non si raggiungono i valori obiettivo forniti da ART per l'incidenza della domanda rispetto al load factor, in rapporto ai costi operativi.

13. OBIETTIVI DI EFFICIENZA - RICAVI

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2015-2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficienza-ricavi:

Tabella 25 | *Efficienza Ricavi – Indicatori ART Regione Molise*

Efficienza - Ricavi ART	media ART	min ART	max ART
Ricavi da Traffico per treno km	1,051	0,985	1,141
Ricavi da Traffico per posto-km	0,008	0,007	0,009
Ricavi da Traffico per passeggero- km	0,016	0,015	0,017
Ricavi totali per treno-km	12,576	10,505	14,067
Ricavi totali per posto-km	0,092	0,068	0,117
Ricavi totali per passeggero-km	0,192	0,158	0,212
Coverage Ratio	16%	14%	17%

Tenuto conto di tali valori ed in considerazione dei fattori di contesto (par. 18), le Parti hanno concordato gli obiettivi per il periodo di riferimento 2024-2028, che consentono di raggiungere e

superare i valori indicati da ART, fatto salvo per i Ricavi da traffico per posto*km e i Ricavi totali per posto*km in ragione dell'incremento di produzione su ferro.

Di seguito i target per ciascun anno del primo periodo regolatorio e le sottese motivazioni:

Tabella 26 | *Efficienza Ricavi - Target primo periodo regolatorio*

Ricavi	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Media PEF
Ricavi da Traffico per treno km	1,501	1,560	1,352	1,254	1,302	1,376	1,358
Ricavi da Traffico per posto-km	0,010	0,009	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004
Ricavi da Traffico per passeggero- km	0,025	0,026	0,026	0,028	0,028	0,029	0,028
Ricavi totali per treno-km	22,232	17,200	14,499	12,592	12,640	12,714	13,716
Ricavi totali per posto-km	0,153	0,095	0,040	0,039	0,039	0,039	0,044
Ricavi totali per passeggero-km	0,373	0,284	0,281	0,279	0,275	0,271	0,278
Coverage Ratio	10%	13%	15%	17%	16%	17%	15%

Il trend di incremento dei ricavi da traffico è determinato sostanzialmente dalle seguenti componenti:

- adeguamento/incremento delle tariffe;
- crescita dei viaggiatori per incremento dell'offerta commerciale ferroviaria;
- politica trasportistica;
- incremento della qualità.

Il trend di crescita previsionale dei viaggiatori*km alla base del Piano Economico-Finanziario è pari al 2,2 % medio annuo per l'intero periodo contrattuale. Si prevede un aumento in ragione del miglioramento della qualità erogata dovuta all'immissione in esercizio di nuovi treni e del completamento dei lavori infrastrutturali pianificati.

Per raggiungere l'obiettivo di incremento dei viaggiatori, sono inoltre previsti investimenti di Trenitalia sull'attività di vendita, che rappresenta a tutti gli effetti parte fondamentale dell'esperienza di viaggio. In particolare, sono previsti investimenti in sviluppi tecnologici digitali nell'intero arco di piano per rendere semplice e capillare l'utilizzo del treno. Verrà a tal fine adottato il nuovo sistema di vendita diretta, denominato TAP&TAP, con il quale sarà possibile acquistare il proprio titolo di viaggio direttamente con la carta di credito, con un TAP nella stazione di partenza e un TAP nella stazione di arrivo, utilizzando sia le validatrici sia le biglietterie self-service.

L'incremento dei viaggiatori atteso risente delle politiche di pianificazione dei trasporti nonché dei livelli di qualità e servizio erogati da Trenitalia, opportunamente declinato nella Matrice dei Rischi, allegata al Contratto di Servizio.

14. INDICATORI DI PRODUTTIVITÀ

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2015-2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di produttività:

Tabella 27a | Produttività – Indicatori ART Molise a valori attualizzati con indice IPCA al 2019

Produttività ART	media ART	min ART	max ART
Costo del lavoro totali per numero addetti totali*	63.614,43	62.724,63	64.280,12
Treni-km per numero addetti operativi	20.858,57	19.033,68	22.955,76
Treni-km per numero addetti totali*	16.474,04	15.766,18	17.702,62

* I valori totali (costo del lavoro e numero addetti) non includono quelli relativi alla manutenzione.

Tabella 27b | Produttività – Indicatori ART Molise a valori attualizzati con indice IPCA al 2023

Produttività ART	media ART	min ART	max ART
Costo del lavoro totali per numero addetti totali*	74.545,39	73.502,70	75.325,47
Treni-km per numero addetti operativi	20.858,57	19.033,68	22.955,76
Treni-km per numero addetti totali*	16.474,04	15.766,18	17.702,62

* I valori totali (costo del lavoro e numero addetti) non includono quelli relativi alla manutenzione.

Le Parti hanno concordato per il primo periodo regolatorio i seguenti obiettivi degli indicatori, di cui è riportato di seguito l'andamento nel periodo di riferimento, secondo la dinamica di efficientamento prevista dal Piano Economico-Finanziario 2024-2033 (rispetto all'anno base 2023).

Tabella 28 | Produttività – Target primo periodo regolatorio

Produttività PEF 24-33	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Media PEF
Costo del lavoro totali per numero addetti totali*	82.214,19	81.593,80	81.266,65	80.894,85	80.920,73	80.920,73	81.134,58
Treni-km per numero addetti operativi	11.855,75	14.322,63	18.425,47	23.254,43	23.254,43	23.254,43	20.259,67
Treni-km per numero addetti totali*	10.277,20	12.062,21	15.320,97	19.052,24	19.052,24	19.052,24	16.751,26

* I valori totali (costo del lavoro e numero addetti) non includono quelli relativi alla manutenzione.

Come risulta dalla precedente tabella, l'indice "Costo del lavoro totali per numero addetti totali" supera i parametri massimi indicati dall'Autorità. A tal proposito si rileva che tali costi includono anche altri oneri collegati al personale (spese sanitarie, vestiario, buoni pasto, ecc) in *service* dalle altre direzioni regionali di Trenitalia.

15. GLI ALTRI INDICATORI SONO IN LINEA CON I VALORI OBIETTIVO FORNITI DA ART. INDICATORI DI EFFICACIA

Sulla base dei valori statistici osservati nel periodo 2015-2019, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha fornito come termini di confronto i seguenti indicatori di efficacia:

Tabella 29 | Efficacia – Indicatori ART Regione Molise

Efficacia ART		media ART	min ART	max ART
Puntualità		77,83%	75,91%	80,32%
Scostamenti da orario		1,88%	1,25%	2,39%
Regolarità Treni		97,79%	97,01%	98,26%

Le Parti hanno concordato per il primo periodo regolatorio i seguenti valori obiettivo degli indicatori di efficacia, che per l'indicatore "scostamento da orario" rientrano nell'ambito dell'intervallo min/max indicato dall'Autorità, mentre per gli altri due indicatori gli indicatori risultano migliori rispetto ai valori ART.

Gli indicatori sono calcolati attraverso il sistema di monitoraggio della circolazione del GI disponibile al momento della valutazione. Fino al termine della sperimentazione del nuovo applicativo da parte del Gestore dell'Infrastruttura (RFI) dei sistemi di monitoraggio della circolazione e della revisione della programmazione oraria che dovrà essere condivisa tra le Parti e RFI, gli obiettivi di puntualità sono determinati nella località di destinazione dei treni, anche qualora questa sia situata al di fuori del perimetro contrattuale.

Di seguito l'andamento dei suddetti indicatori nel periodo di riferimento 2024-2028 (rispetto all'anno base 2023).

Tabella 30 | Efficacia - Target primo periodo regolatorio

Efficacia PEF 24-33	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Media PEF
Puntualità IF	98,41%	95,2%	95,3%	95,4%	95,5%	95,6%	95,40%
Scostamenti da orario	0,78%	0,85%	2,10%	2%	1,98%	1,96%	1,77%
Regolarità Treni	99,63%	99,69%	99,69%	99,69%	99,69%	99,69%	99,69%

Le performance in termini di efficacia degli indicatori individuati nella delibera ART 120/2018 misurano le prestazioni unicamente riconducibili all'impresa ferroviaria. Gli obiettivi sono stati determinati secondo la stessa metodologia utilizzata da ART per la determinazione del valore massimo, medio e minimo.

Come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018, l'allegato al contratto "Condizioni Minime di Qualità" prevede ulteriori indicatori di qualità relativi anche alla puntualità e regolarità.

16. ANALISI DEI RISCHI

Nel Contratto di Servizio si prevede la definizione delle modalità di ripartizione del rischio tra la Regione e Trenitalia.

Trattandosi di un affidamento ai sensi dell'art. 5 comma 6 del Regolamento comunitario 1370/2007, l'attribuzione dei rischi di cui si è tenuto conto nel PEF è stata valutata e condivisa

dalle Parti anche tenendo conto della gestione degli effetti della pandemia e dei conflitti internazionali.

Il monitoraggio di quanto previsto nel presente documento si effettua annualmente confrontando i valori di PEF e di CER normalizzati, secondo quanto previsto nella Matrice dei Rischi, per rendere omogenei i dati del PEF e del CER a confronto. Si tiene inoltre conto, per la valutazione dell'efficienza/inefficienza e per un confronto omogeneo, del tasso di inflazione reale e dei livelli di produzione stimati a PEF e consuntivati a CER. Pertanto, l'inflazione reale (+/- rispetto a quella stimata) concorre nella quantificazione dello scostamento annuale PEF/CER.

Gli eventuali scostamenti saranno rendicontati, procedendo alle eventuali rettifiche sulla quantificazione dello scostamento finale tra il Risultato netto PEF e consuntivato CER, secondo quanto previsto alla Matrice dei Rischi, per essere poi compensati alla fine del periodo di PEF ovvero in occasione delle revisioni intermedie del PRO, agendo ad esempio sull'entità dei corrispettivi, piuttosto che sul livello di produzione o sulla politica tariffaria.

La Matrice dei Rischi prevede tra l'altro che i costi dei processi, come effettivamente sostenuti e rendicontati nel CER, siano riconosciuti dalla Regione nella misura complessiva prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da servizi/interventi richiesti dalla Regione o sostenuti per ottemperare a disposizioni normative/regolamentari sopravvenute, fatto salvo che l'applicazione della modifica sia imputabile alla responsabilità di Trenitalia. I costi di processo ricomprendono i costi di condotta, scorta e gestione degli equipaggi, costi di gestione della circolazione, costi di manovra, costi di manutenzione, costi di pulizia materiale rotabile, costi commerciali e vendita e costi per altri processi. Il costo unitario del personale effettivamente sostenuto e indicato nel CER è riconosciuto dalla Regione nella misura prevista dal PEF (fatti salvi i maggiori costi determinati da servizi/interventi richiesti dalla Regione).

Con riferimento ai ricavi da mercato, si illustra di seguito la procedura di applicazione della Matrice dei Rischi, che prevede che l'attribuzione dei rischi dei ricavi operativi sia effettuata solo in caso di scostamento negativo tra quanto previsto a PEF e consuntivato a CER, secondo il seguente ordine:

1. eventuale mancato raggiungimento dei livelli stimati di ricavi per lavori infrastrutturali e riattivazione servizi;
2. qualora venga deliberato dalla Regione un adeguamento/incremento tariffario diverso da quello definito in Contratto di servizio, i minori ricavi saranno considerati a carico della Regione; la differenza tra l'incremento previsto a PEF e quello attuato per applicazione del meccanismo del *price cap* sarà considerato a carico di Trenitalia;

3. l'eventuale dinamica negativa dei ricavi da traffico dovuti ad alterazioni non prevedibili delle condizioni di svolgimento del servizio, non già computati a PEF, è a carico di Trenitalia laddove ad essa imputabile. Se non imputabile al fatto di Trenitalia (quali a titolo esemplificativo effetti di emergenza epidemiologiche, vincoli e restrizioni alla circolazione, crisi energetiche o internazionali), laddove non trovino copertura a consuntivo in eventuali altri maggiori ricavi o eventuali minori costi, sono a carico della Regione;
4. la riduzione dei ricavi da mercato, così come gli eventuali maggiori costi, conseguenti all'effetto stimato di politiche tariffarie (quali agevolazioni e gratuità non previste nel PEF) della Regione non saranno a carico di Trenitalia;
5. l'eventuale riduzione dei ricavi conseguente a strategie di marketing messe in atto da Trenitalia è considerata a carico di Trenitalia;
6. una volta scorporate le quote di rischio di cui ai punti precedenti, l'eventuale quota residuale di scostamento attribuita ai viaggiatori*km è a carico nella misura del 50% tra le Parti; tale ripartizione del rischio è stata definita considerando le stime di incremento determinate dal miglioramento dell'attrattività del servizio, dalle azioni ipotizzate dalla Regione, nonché dalla forte influenza di più ampie politiche e di fattori esogeni alle Parti (quale ad esempio il prezzo del carburante o la qualità delle caratteristiche dell'infrastruttura).

Eventuali maggiori ricavi, a perimetro costante e a valle dell'applicazione della Matrice dei Rischi anche ai costi, saranno riconosciuti alla Regione nel confronto PEF/CER, secondo i meccanismi di rendicontazione già descritti che evitano una possibile sovracompensozione ai sensi del predetto Regolamento comunitario.

Con riferimento al KPI "Coverage Ratio", la ripartizione del rischio segue l'attribuzione delle singole voci che concorrono alla determinazione dei costi e dei ricavi posti alla base del calcolo dello stesso indicatore.

Il valore obiettivo per il suddetto indicatore sarà considerato inoltre nelle attività di aggiornamento della programmazione del servizio che, partendo dall'attuale offerta, saranno definite tenendo conto della domanda soddisfatta, così come della domanda potenzialmente attraiabile, nelle diverse fasce orarie, perseguendo soluzioni di offerta efficienti dal punto di vista del "load factor" e del "coverage ratio". A tale scopo, il contratto di servizio prevede meccanismi di flessibilità nella programmazione, in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda e delle complessive esigenze di mobilità regionali.

17. DINAMICHE INFLATTIVE E DI INDICIZZAZIONE DEI PREZZI DEL MATERIALE ROTABILE E RISPETTO DEL CRONOPROGRAMMA DI CONSEGNA

Nel Contratto di Servizio il valore dei rotabili di cui al PEF è stato indicizzato allo scopo di tenere già conto di quello che potrà essere l'effettivo costo dei treni al momento della consegna. Il Piano Economico Finanziario è stato predisposto stimando il prezzo dei rotabili, anno per anno, sulla base dell'indice inflattivo presunto.

Con l'affidamento dei servizi è definito l'importo economico degli investimenti complessivi in capo a Trenitalia e alla Regione, sul quale è costruito il PEF e sul quale si fonda l'equilibrio del contratto secondo il Reg. CE 1370/2007.

In caso di riduzione del costo effettivo del materiale rotabile rispetto a quello stimato nel PEF, il maggior importo degli investimenti inserito a PEF potrà essere destinato ad altri ulteriori investimenti da definire congiuntamente ovvero determinare un riequilibrio del PEF, secondo le diverse modalità previste dal Contratto di Servizio.

Nella circostanza di indicizzazione oltre il *trend* già stimato nel PEF, il maggior costo a carico della Regione sarà valutato nell'ambito del confronto PEF/CER, per essere compensato con eventuali poste di segno inverso e, se necessario, sarà attivata la procedura di riequilibrio del PEF, secondo le diverse modalità previste dal Contratto di Servizio.

È importante sottolineare che nel caso di abbassamento dei prezzi del materiale rotabile, il delta potrebbe generare un incremento degli investimenti o una rendicontazione a favore della Regione. Qualora si dovessero riscontrare ritardi nella consegna del materiale rotabile rispetto al cronoprogramma degli investimenti contrattualmente previsto, gli eventuali costi emergenti sono in capo a Trenitalia, salvo che i ritardi siano imputabili a cause esogene, nel qual caso tali costi saranno verificati nel confronto PEF/CER.

18. FATTORI DI CONTESTO CHE INFLUENZANO IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI

18.1. Caratteristiche della domanda e dell'offerta all'interno del bacino della mobilità

In generale il sistema della mobilità molisana è caratterizzato da una forte convergenza degli spostamenti pendolari tra la città di Campobasso, Isernia e Venafro, nonché verso Napoli e Roma anche per la connessione ai servizi di lunga percorrenza.

La Regione Molise ha identificato il bacino di mobilità del TPL, specificatamente ferroviario, coincidente con il territorio regionale e sulla base delle analisi della domanda potenziale di mobilità, della struttura orografica, del grado di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio, tenuto conto delle evoluzioni della normativa nazionale e regionale di settore e dell'approvazione

degli atti di pianificazione e programmazione regionali (Piano Regionale dei Trasporti 2021-2031 approvato in Giunta Regionale con Delibera n. 75 del 18 marzo 2022 ed in corso di ratifica da parte del Consiglio Regionale).

La Regione ha proceduto con un'analisi della domanda di mobilità, sia “manifesta” che “potenziale”, che il sistema stesso deve soddisfare e, eventualmente, attrarre.

Da un lato il TPL deve soddisfare la domanda attuale e manifesta, cioè servire, nel miglior modo possibile, gli spostamenti di chi già utilizza il sistema di TPL, dall'altro, deve cercare di attrarre un maggior numero di passeggeri, che ad oggi utilizzano il mezzo privato per gli spostamenti extraurbani, vero “competitor” del TPL sulle relazioni extraurbane.

18.2. Caratteristiche infrastrutturali

L'infrastruttura ferroviaria della Regione è stata descritta al precedente paragrafo 3. Gli interventi previsti sull'infrastruttura da parte del Gestore RFI riguardano principalmente l'elettrificazione della tratta Campobasso-Roccaravindola, da completarsi per giugno 2025, consentendo il ripristino dell'offerta ferroviaria in luogo dell'offerta sostitutiva con bus attivata dal giugno 2020.

L'impatto positivo sull'attrattività del servizio è stato considerato prevedendo che tali interventi vengano realizzati secondo i tempi e gli standard previsti.

Il PEF tiene inoltre conto della disponibilità e della stabilità delle caratteristiche dell'infrastruttura in termini di qualità, per cui un loro eventuale degrado potrà determinare un sensibile impatto sia sull'attrattività del servizio che su trend dei ricavi da traffico (variabili esogene considerate nel paragrafo 16 Ripartizione dei rischi), così come dei costi.

18.3. Caratteristiche del materiale rotabile esistente

La flotta in asset per i servizi di cui al presente Contratto prevede i seguenti rotabili:

Tabella 31 | Asset Rotabili Regione Molise

ASSET ROTABILI MOLISE	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
POP 4 casse	2	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Minuetto diesel	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Swing	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Minuetto elettrico	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Locomotrice E464	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Carrozze MD	8	4	0	0	0	0	0	0	0	0

Nel PEF per i servizi di cui al presente Contratto si è tenuto conto di materiale rotabile in asset al Contratto di Servizio tra Trenitalia e la Regione Molise nonché dei service resi alla Regione Molise da altre direzioni regionali di Trenitalia.

L'età delle singole tipologie di mezzi nel 2023 è riportata nella successiva tabella 32.

Il Piano di investimenti per il rinnovo della flotta è uno degli elementi portanti su cui si fonda il miglioramento del servizio offerto e l'incremento dell'attrattività.

Oltre alle nuove dotazioni e al miglioramento del comfort di viaggio, va evidenziato che tali nuovi treni garantiranno l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta per l'intera offerta ferroviaria provinciale rientrante nel perimetro del Contratto di Servizio.

Tabella 32 | Età materiale rotabile al 1° gennaio 2024

ASSET ROTABILI MOLISE	0-5 anni	6-10 anni	11-15 anni	>15 anni
POP 4 casse				
Minuetto diesel				2
Swing		1		
Minuetto elettrico				4
Loco E464				4
Carrozze MD				8

18.4. Caratteristiche del servizio

Il servizio ferroviario regionale di cui al presente Contratto presenta alcuni elementi di peculiarità. Dal punto di vista orografico, la Regione Molise si estende quasi interamente sul versante Adriatico dell'Italia centro-meridionale, con una superficie di soli 4.438 kmq, ripartita in 1.529 kmq nella provincia di Isernia e quasi il doppio (2.909kmq) in quella di Campobasso.

I rilievi montuosi caratterizzano il 55,3% del suo territorio, e se si esclude l'esigua fascia pianeggiante in prossimità del litorale costiero di circa 35 km, il resto del suo territorio si presenta collinare.

La Regione Molise è composta da 136 comuni (86 della provincia di Campobasso e 52 della provincia di Isernia), con una popolazione residente censita al 2021 di 292.150, con una diminuzione del 6,9% rispetto al 2011 (fonte ISTAT). Nessuno dei 136 comune della regione Molise supera i 50.000 abitanti.

La decrescita della popolazione molisana - per effetto delle dinamiche demografiche - dovrà essere quantomeno bilanciata dall'incremento dei fattori di competitività infrastrutturale rispetto alla sua componente "fisica" e trasportistica, qualitativa e sociale (prescindendo dalla mera "dotazione" e puntando agli aspetti delle reticolarità, accessibilità ed attrattività); le infrastrutture ferroviarie in particolare dovranno svolgere un ruolo di facilitatore degli spostamenti, compensando in termini di risparmio di tempo e qualità.

Inoltre, a parziale compensazione, oggi le prospettive connesse al crescente ricorso allo *smart working* e formazione a distanza, nonché una recente domanda turistica – *leisure*, fanno intravedere

una possibile inversione di tendenza, con un conseguente possibile e atteso incremento di domanda di mobilità.

19. INVESTIMENTI PREVISTI IN MATERIALE ROTABILE E INFRASTRUTTURE

19.1. Investimenti previsti in materiale rotabile

Il Contratto di Servizio prevede investimenti in materiale rotabile da parte della Regione che permetteranno il completo rinnovo della flotta in uso.

Nell'ambito del Contratto è previsto un investimento complessivo di risorse da parte della Regione pari a 65,2 Mln di euro per il rinnovo della flotta, mentre la quota a carico di Trenitalia prevede 15,5 Mln di euro.

Gli investimenti di Trenitalia sono così suddivisi:

- 1,2 Mln di euro per revamping della flotta esistente;
- 1,7 Mln di euro per gli impianti;
- 0,2 Mln di euro per sviluppi informatici;
- 12,4 Mln di euro per la manutenzione ciclica dei treni.

Gli investimenti della Regione per nuovo materiale rotabile consentiranno di acquistare n. 10 POP a 4 casse che verranno messi in esercizio entro il 2026 e verranno ceduti in comodato d'uso a Trenitalia per svolgere il servizio.

La messa in esercizio dei nuovi treni permetterà di migliorare gli standard di qualità sui principali indicatori di performance, come puntualità, regolarità, composizione e di garantire alla clientela innovative tecnologie di bordo.

L'investimento in nuovi treni permetterà il totale rinnovo della flotta entro il 2026, con una riduzione dell'età media del materiale rotabile.

L'immissione di nuovo materiale porterà un significativo miglioramento del livello qualitativo raggiunto. In dettaglio si avrà:

- maggiore comfort legato ai nuovi sistemi di climatizzazione;
- piena accessibilità ai treni per le persone a ridotta mobilità;
- incremento della sicurezza a bordo, attraverso una maggiore diffusione delle telecamere di videosorveglianza interna *live*;
- per i treni la dotazione di prese elettriche;
- per i nuovi treni dotazione di video in ogni carrozza, per informazioni e comunicazioni alla clientela.

Dal punto di vista economico, la maggiore qualità del servizio consente di stimare un incremento dei viaggiatori, per cui nel PEF è stato previsto un *trend* di crescita dei viaggiatori*km con un impatto positivo sui ricavi da mercato.

19.2. Investimenti infrastrutturali

RFI nel Piano Commerciale (edizione luglio 2023) prevede, nell'ambito della regione Molise e con ricadute sul servizio, interventi nell'arco temporale 2024-2027 che riguardano sia la rete sia l'infrastruttura ferroviaria.

I progetti infrastrutturali e di upgrade tecnologico previsti in Molise consentiranno di migliorare e ampliare l'offerta del servizio di trasporto ferroviario. Gli interventi più rilevanti previsti riguardano:

- l'elettificazione della tratta Roccaravindola-Isernia-Campobasso che consentirà la rieffettuazione dei servizi ferroviari per Roma e Napoli con materiale rotabile più performante e conseguente diminuzione dei tempi di percorrenza; la riattivazione del servizio è stata prevista nel PEF da giugno 2025;
- upgrading Venafro-Campobasso-Termoli: Il progetto rientra negli interventi finalizzati alla velocizzazione ed elettificazione della trasversale molisana. La linea Venafro-Termoli ha un'estensione totale di 171 km, con semplice binario non elettrificato. I nuovi interventi prevedono:
 - upgrade tecnologico (ACC-M) della linea Venafro-Matrice-Termoli, con upgrading della linea a standard ERTMS;
 - elettificazione della tratta Termoli-Matrice e riclassificazione della tratta (adeguamento a massa assiale cat. C3);
 - modifiche mirate ai PRG delle stazioni sull'intero itinerario Venafro-Termoli, aggiuntive rispetto a quelle già previste, per velocizzazione degli itinerari e realizzazione movimenti contemporanei.

Il PEF non ha previsto servizi sulla direttrice Campobasso-Termoli, fermo restando la possibilità per la Regione di apportare modifiche alla programmazione oraria, come contrattualmente previsto.

20. CRONOPROGRAMMA PER IL RAGGIUNGIMENTO E IL MONITORAGGIO DEGLI OBIETTIVI INDIVIDUATI

Fermo restando quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018 in merito alla verifica al termine del periodo regolatorio, si conferma l'adozione di un modello di gestione e monitoraggio annuale, basato sul confronto per ciascun anno tra il Piano Economico-Finanziario e il consuntivo risultante dal Conto Economico Regionale, che permette una gestione conforme ai principi del Regolamento CE 1370/2007.

Per gli indicatori del PRO, così come per le Condizioni Minime di Qualità di cui alla Delibera ART 16/2018, si realizza un sistema di monitoraggio che a cadenze prestabilite consente, nell'ambito del Comitato tecnico di gestione del Contratto e dei tavoli periodici di confronto con il territorio ed i soggetti portatori di interesse, l'esame delle performance e l'individuazione di eventuali opportune azioni correttive, nonché, laddove possibile, di azioni preventive. Gli incontri del Comitato tecnico si prevedono di norma almeno con cadenza trimestrale mentre quelli con il territorio ed i soggetti portatori di interesse almeno con cadenza annuale.

21. RESPONSABILIZZAZIONE DELL'IMPRESA FERROVIARIA PER IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI

All'interno del Contratto sono previste penali, forme di mitigazione delle penali e premi, in relazione al raggiungimento o meno degli obiettivi di efficienza ovvero in caso di over-performance.

Quanto sopra in perfetta coerenza con le previsioni di cui alla delibera ART 120/2018, Misura 2, art. 4 lettera b) punti iii).

22. DRIVER

Sono riportati di seguito i Driver di Conto Economico adottati da Trenitalia per l'elaborazione del Conto Economico Regionale.

RIEPILOGO DRIVER 1

Tabella 33 | Driver adottati da Trenitalia per l'elaborazione del Conto Economico Regionale

Processo	Allocazioni	Descrizione allocazione costi	Formula attribuzione costi
Accesso Infrastruttura	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Accesso Infrastruttura Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Accesso Infrastruttura Regione A}}{\sum \text{Accesso Infrastruttura}}$
Gestione Circolazione	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Gestione Circolazione Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$
Condotta	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Condotta Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Condotta Regione A}}{\sum \text{FTE Condotta}}$
Servizi di Bordo (Scorta)	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Scorta Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Scorta Regione A}}{\sum \text{FTE Scorta}}$
Gestione Equipaggi	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Gestione Equipaggi Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Gestione Equipaggi Regione A}}{\sum \text{FTE Gestione Equipaggi}}$
Manovra	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Manovra Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Manovra Regione A}}{\sum \text{FTE Manovra}}$
Manutenzione	Manutenzioni e Corrente	Diretta+ Quota indiretta	$\text{Manutenzioni Corr. Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzioni Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzioni Corr.}}$
	Pulizia	Diretta+ Quota indiretta	$\text{Pulizia Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzioni Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzioni Corr.}}$
	Verifica	Diretta+ Quota indiretta	$\text{Verifica Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzioni Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzioni Corr.}}$
	Manutenzioni e Ciclica	Diretta+ Quota indiretta	$\text{Manutenzioni Ciclica Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzioni Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzioni Corr.}}$
Vendita	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\text{Vendita Diretta Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Ricavi da Traffico Regione A}}{\sum \text{Ricavi da Traffico}}$
Staff	Industriali	Diretta+ Quota indiretta	$\text{Staff di Supporto Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Totale FTE Regione A}}{\sum \text{Totale FTE}}$
	Supporto	Diretta+ Quota indiretta	
	Commerciali	Diretta+ Quota indiretta	$\text{Staff Commerciali Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Ricavi da Traffico Regione A}}{\sum \text{Ricavi da Traffico}}$
Altri processi	Diretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale: Accantonamenti per Penali da CdS	$\text{Ammortamenti Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$
Ammortamenti	Materiale rotabile	Diretta+ Quota indiretta	$\text{Gestione Parco Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Eventi Treno Regione A}}{\sum \text{Eventi Treno}}$
	Altri: beni / mobili / immobili / immateriali	Diretta+ Quota indiretta	$\text{Altri Amm. di Processo Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Costi Processo II Regione A}}{\sum \text{Costi Processo II}}$
Svalutazioni	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Altre Svalutazioni Regione A} + \text{Quota Indiritta} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$
Imposte e Tasse	Quota indiretta	Quota di Imposte e Tasse attribuita attraverso driver calcolato in funzione del peso della base imponibile formata da R.O.O	$\text{Imposte DPR} \cdot \frac{\text{Risultato Operativo Ordinario Regione A}}{\text{Risultato Operativo Ordinario DPR}}$

COSTI DI PROCESSO

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	CAGR
COSTI DI PROCESSO												
CONDOTTA, SCORTA, GESTIONE EQUIPAGGI	- 8,6	- 7,2	- 6,8	- 6,4	- 6,5	- 6,7	- 6,8	- 6,9	- 7,1	- 7,2	- 7,4	0,2%
Costo del lavoro	- 8,6	- 7,2	- 6,8	- 6,4	- 6,5	- 6,7	- 6,8	- 6,9	- 7,1	- 7,2	- 7,4	
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ACCESSO INFRASTRUTTURA	- 4,3	- 4,3	- 2,8	- 3,3	- 3,4	- 3,4	- 3,5	- 3,5	- 3,6	- 3,6	- 3,6	-1,9%
GESTIONE E CIRCOLAZIONE	- 2,6	- 1,0	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,5	-7,8%
Costo del lavoro	- 0,2	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	
altri costi operativi	- 2,4	- 0,8	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	
MANOVRA	- 0,2	- 0,6	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	4,1%
Costo del lavoro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
altri costi operativi	- 0,2	- 0,6	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	- 0,8	
MANUTENZIONE	- 4,1	- 3,5	- 2,7	- 2,2	- 2,2	- 2,6	- 3,0	- 3,1	- 3,2	- 3,3	- 3,4	-0,4%
Costo del lavoro	- 0,9	- 1,5	- 1,1	- 1,0	- 1,1	- 1,1	- 1,1	- 1,1	- 1,1	- 1,2	- 1,2	
altri costi operativi	- 3,2	- 2,0	- 1,6	- 1,2	- 1,6	- 1,9	- 2,0	- 2,1	- 2,1	- 2,2	- 2,2	
PULIZIA MATERIALE ROTABILE	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,5	- 0,5	- 0,5	5,7%
COMMERCIALE	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	2,2%
Costo del lavoro	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,4	- 0,4	
altri costi operativi	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	
STAFF	- 1,2	- 1,2	- 1,3	- 1,4	- 1,4	- 1,4	- 1,4	- 1,5	- 1,5	- 1,1	- 1,1	-0,9%
Costo del lavoro	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	
altri costi operativi	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 0,7	- 0,7	
TOTALE	-21,8	-18,8	-15,8	-15,5	-16,2	-16,8	-17,2	-17,5	-17,8	-17,8	-18,0	-0,5%

COSTI DI PROCESSO DEFLAZIONATI E AL NETTO DEGLI EFFETTI DEI RINNOVI DEI CCNL STIMATI

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	CAGR
COSTI DI PROCESSO												
CONDOTTA, SCORTA, GESTIONE EQUIPAGGI	- 8,6	- 7,1	- 6,5	- 6,0	- 6,0	- 6,0	- 6,0	- 6,0	- 6,0	- 6,0	- 6,0	-1,8%
Costo del lavoro	- 8,6	- 7,1	- 6,5	- 6,0	- 6,0	- 6,0	- 6,0	- 6,0	- 6,0	- 6,0	- 6,0	
altri costi operativi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ACCESSO INFRASTRUTTURA	- 4,3	- 4,2	- 2,7	- 3,1	- 3,1	- 3,1	- 3,1	- 3,1	- 3,0	- 3,0	- 2,9	-3,8%
GESTIONE E CIRCOLAZIONE	- 2,6	- 1,0	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	-9,8%
Costo del lavoro	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	
altri costi operativi	- 2,4	- 0,8	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	- 0,2	
MANOVRA	- 0,2	- 0,6	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	2,0%
Costo del lavoro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
altri costi operativi	- 0,2	- 0,6	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	
MANUTENZIONE	- 4,1	- 3,4	- 2,6	- 2,0	- 2,4	- 2,6	- 2,7	- 2,8	- 2,7	- 2,7	- 2,7	-2,5%
Costo del lavoro	- 0,9	- 1,5	- 1,0	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9	
altri costi operativi	- 3,2	- 1,9	- 1,6	- 1,1	- 1,5	- 1,7	- 1,8	- 1,8	- 1,8	- 1,8	- 1,8	
PULIZIA MATERIALE ROTABILE	- 0,3	- 0,3	- 0,33	- 0,38	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	
COMMERCIALE	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	- 0,6	0,1%
Costo del lavoro	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	
altri costi operativi	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	- 0,3	
STAFF	- 1,2	- 1,2	- 1,2	- 1,3	- 1,3	- 1,3	- 1,2	- 1,2	- 1,2	- 0,9	- 0,9	-3,0%
Costo del lavoro	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	- 0,4	
altri costi operativi	- 0,9	- 0,8	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,9	- 0,6	- 0,6	
TOTALE COSTI	- 21,8	- 18,3	- 15,0	- 14,4	- 14,7	- 15,0	- 15,0	- 15,1	- 15,0	- 14,7	- 14,6	-2,5%
TOTALE COSTI NETTO ACCESSO INFRASTRUTTURA	- 17,5	- 14,1	- 12,3	- 11,3	- 11,7	- 11,9	- 11,9	- 12,0	- 12,0	- 11,7	- 11,7	-2,1%
Treni km (M)	1,18	1,17	1,39	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62	3,6%
Passeggeri KM (M)	71	71	72	73	74	76	78	79	81	84	86	3,2%
COSTI UNITARI/TRKM (€)	-18,4	-15,6	-10,8	-8,9	-9,1	-9,3	-9,3	-9,3	-9,3	-9,1	-9,0	-5,9%
COSTI UNITARI/TRKM NETTO ACCESSI INFRASTRUTTURA (€)	-14,8	-12,0	-8,8	-7,0	-7,2	-7,4	-7,4	-7,4	-7,4	-7,2	-7,2	-5,5%
COSTI UNITARI/VKM (€cent/UT)	-30,8	-25,7	-20,9	-19,7	-19,9	-19,7	-19,3	-19,0	-18,5	-17,4	-17,0	-4,5%
COSTI UNITARI/VKM NETTO ACCESSI INFRASTRUTTURA (€cent/UT)	-24,8	-19,8	-17,1	-15,5	-15,7	-15,7	-15,3	-15,2	-14,7	-13,9	-13,5	-4,2%

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
INDICATORI											
Treni km (M)	1,18	1,17	1,39	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62
Incremento % costo del Lavoro	0,00%	4,01%	3,00%	3,00%	3,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
Incremento % prezzi	0,00%	2,80%	2,10%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%
deflattore costo del lavoro	1,000	1,040	1,071	1,103	1,136	1,159	1,182	1,206	1,230	1,255	1,280
deflattore altri costi	1,0000	1,0280	1,0496	1,0706	1,0920	1,1138	1,1361	1,1588	1,1820	1,2056	1,2298
costo del lavoro deflazionato	- 10,3	- 9,4	- 8,4	- 7,8	- 7,8	- 7,8	- 7,8	- 7,8	- 7,8	- 7,8	- 7,8
costi operativi deflazionati	- 7,2	- 4,7	- 3,9	- 3,5	- 3,9	- 4,1	- 4,2	- 4,2	- 4,2	- 3,9	- 3,9
costo operativo/ tr*km	-14,81	-12,027	-8,82334	-6,98491	-7,21402	-7,35743	-7,39364	-7,4319	-7,41651	-7,22465	-7,2106
recupero efficienza su costo operativo	11,9%	-18,8%	-26,6%	-20,8%	-30,8%	-45,5%	-50,3%				

Tabella 34 | Conto Economico Regolatorio

Schema 1 - Conto Economico Regolatorio

L'obiettivo del presente schema è quello di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica sostenuti per l'adempimento degli OSP, non coperti dai ricavi generati dall'assolvimento degli stessi (inclusi gli effetti positivi di rete *).

Schema 1 - Conto Economico Regolatorio	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1.a Ricavi da traffico	1,83	1,89	2,03	2,10	2,22	2,33	2,41	2,52	2,66	2,77
1.b Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
1 Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	1,86	1,91	2,06	2,13	2,25	2,36	2,44	2,55	2,69	2,80
2 Effetti positivi di rete indotti *	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07
3.a Costi di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0,63	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.b Costi per servizi di terzi	8,38	6,40	6,29	6,38	6,49	6,63	6,74	6,84	6,95	7,01
3.c Costi per godimento beni di terzi	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13	0,13	0,14	0,14	0,14	0,14
3.d Costo del personale	8,16	7,78	7,38	7,53	7,69	7,84	8,00	8,16	8,32	8,48
3.d.i di cui: personale operativo **	7,02	6,61	6,17	6,29	6,42	6,55	6,68	6,81	6,95	7,09
3.e Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	n.d.									
3.f Oneri diversi di gestione	4,30	3,55	3,06	3,53	3,86	4,00	4,15	4,20	3,91	3,96
3 Totale costi operativi ***	21,59	17,85	16,84	17,57	18,16	18,60	19,01	19,34	19,32	19,60
4 = 1+2-3 Risultato operativo lordo (EBITDA)	- 19,67	- 15,87	- 14,72	- 15,37	- 15,84	- 16,17	- 16,51	- 16,72	- 16,56	- 16,73
5 Totale ammortamenti	3,62	1,77	0,42	0,44	0,46	0,47	0,93	1,84	2,78	2,78
6 = 4-5 Risultato operativo netto (EBIT)	- 23,29	- 17,64	- 15,14	- 15,81	- 16,30	- 16,65	- 17,44	- 18,56	- 19,34	- 19,52
7 Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP ****	n.d.									

Note:

* Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2

** Per i servizi di trasporto su strada si intendono gli addetti al servizio di guida e circolazione; per i servizi di trasporto ferroviari regionali si intendono gli addetti al servizio di manovra, condotta e scorta.

*** Tutti i costi operativi riportati nel prospetto devono essere al netto dei costi capitalizzati, al netto dei costi capitalizzati.

**** In relazione agli accantonamenti e rischi [voce A12 - A13]), sono rilevanti ai fini della contabilizzazione dei costi operativi solo gli utilizzi dei relativi fondi di cui alla voce del Passivo B4) dello Stato Patrimoniale di cui all'art. 2424 del codice civile.

Tabella 35 | Stato Patrimoniale Regolatorio

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
1.a Immobilizzazioni immateriali	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.b Immobilizzazioni materiali con separata indicazione di quelle concesse in locazione finanziaria	13,41	12,35	5,58	0,61	0,76	1,27	2,03	2,65	4,56	7,15	8,67	7,16
1.b.i di cui: terreni e fabbricati (ad es. depositi, officine)	0,08	0,12	0,16	0,43	0,56	0,66	0,74	0,66	0,55	0,42	0,27	0,06
1.b.ii di cui: impianti e macchinario	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1.b.ii.1 di cui: materiale rotabile autofinanziato *	13,33	12,23	5,42	0,18	0,19	0,61	1,28	1,99	4,01	6,73	8,39	7,10
1.b.iii di cui: attrezzature industriali e commerciali	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1.b.iv di cui: altre	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1 Totale immobilizzazioni	13,42	12,35	5,58	0,61	0,76	1,28	2,03	2,66	4,56	7,16	8,67	7,16
2.a Rimanenze	1,3	1,3	1,43	1,44	1,49	1,50	1,55	1,56	1,62	1,63	1,68	1,73
2.b Crediti	67,388	24,42	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01
2.b.i di cui: commerciali **	67,08	24,42	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01	3,01
2.b.ii di cui: altri crediti	0,308	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,005
2 Totale attivo circolante	68,70	25,77	4,43	4,46	4,50	4,52	4,56	4,58	4,63	4,64	4,68	4,75
3.a Debiti	7,29	5,24	4,65	3,96	3,80	4,02	4,18	4,21	4,70	5,14	4,50	3,78
3.a.i di cui: debiti verso fornitori	5,79	3,74	3,15	2,46	2,30	2,52	2,68	2,72	3,21	3,64	3,00	2,28
3 Totale debiti	7,29	5,24	4,65	3,96	3,80	4,02	4,18	4,21	4,70	5,14	4,50	3,78
4=1+2-3 Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	74,84	32,88	5,38	1,11	1,46	1,77	2,42	3,02	4,49	6,66	8,86	8,13

Note:

* Include il materiale rotabile acquisito in leasing/noleggato da imputare sulla base di quanto previsto dai principi contabili IFRS n. 16 laddove il leasing/noleggato in questione presenti le caratteristiche previste dallo stesso IFRS 16 (da indicare separatamente).

** In coerenza con altri provvedimenti dell'Autorità, i crediti commerciali sono ammessi nel limite del 30% dei costi regolatori ammessi dati dalle voci 3, 5 e 7 dello schema 1.

Di seguito si riporta il Piano Finanziario Regolatorio Simulato.

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Rif. incrociati
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	1,86	1,91	2,06	2,13	2,25	2,36	2,44	2,55	2,69	2,80	Schema 1
B	Effetti positivi di rete indotti -	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	Schema 1
C=A+B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE	1,93	1,99	2,13	2,21	2,32	2,43	2,51	2,62	2,76	2,87	
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	25,22	19,63	17,26	18,01	18,62	19,07	19,95	21,18	22,09	22,38	Schema 1: 3+5
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	5,38	1,11	1,46	1,77	2,42	3,02	4,49	6,66	8,86	8,13	Schema 2: 4
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)	7,45%										Valore ART
G=F*E	Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	0,40	0,08	0,11	0,13	0,18	0,22	0,33	0,50	0,66	0,61	
H=D+G	USCITE + UTILE RAGIONEVOLE	25,62	19,71	17,37	18,14	18,80	19,30	20,28	21,68	22,75	22,99	
I=H-C	EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VARIABILE)	23,69	17,72	15,24	15,94	16,48	16,87	17,77	19,06	20,00	20,12	
L=C+I	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENSAZIONE VARIABILE	25,62	19,71	17,37	18,14	18,80	19,30	20,28	21,68	22,75	22,99	
M	VAN L	141,78 €										
N	VAN H	141,78 €										
O	VAN I	125,86 €										
P	COMPENSAZIONE COSTANTE	18,29										
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE	5,40 €	-0,57 €	-3,05 €	-2,36 €	-1,82 €	-1,42 €	-0,52 €	0,76 €	1,70 €	1,83 €	
CONDIZIONI DI EQUILIBRIO												
G	M = N	SI										
H	VAN Q = 0	SI										
I	WACC = TIR	SI										
		7,45%										

Note:

** Effetti finanziari positivi quantificabili sulle reti dell'operatore in questione di cui al Regolamento n. 1370/2007, Allegato, paragrafo 2, punto 2

** Condizione di equilibrio:

G) Il PEF deve assicurare per tutta la durata del contratto, l'equivalenza finanziaria tra il flusso dei ricavi attesi e dei costi attesi, attualizzati utilizzando il WACC Conseguentemente, il valore attuale netto (VAN) dei RICAVI deve risultare pari al valore attuale netto (VAN) dei COSTI.

H) Il valore attuale netto (VAN) delle poste figurative deve risultare pari a zero (da verificarsi in caso di compensazione costante).

I) Il Tasso di congrua remunerazione del capitale investito netto (CIN) corrisponde, in fase di elaborazione del piano, con il Tasso Interno di rendimento (TIR) dei flussi operativi pre-tax (WACC=TIR).