

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 3 marzo 2017.

Parere sullo schema di contratto di servizio con Trenitalia S.p.A. a regime di obbligo di servizio pubblico di interesse nazionale per il trasporto ferroviario di passeggeri a media-lunga percorrenza 2017-2026. (Delibera n. 12/2017).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

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

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

Visto il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, di recepimento della direttiva 21 novembre 2012, n. 34 (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, il quale disciplina:

i) le regole per l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi ferroviari nazionali e internazionali l'attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia;

ii) i criteri per il rilascio, la proroga o la modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte di imprese ferroviarie in Italia;

iii) i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e nell'assegnazione della capacità;

Vista la delibera 23 dicembre 2015, n. 111 (*Gazzetta Ufficiale* n. 69/2016), con la quale questo Comitato nell'esprimere parere favorevole in ordine allo schema di atto aggiuntivo ricognitivo al contratto di servizio pubblico 2009-2014 e offerta di servizi per l'anno 2015 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, (MIT) di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Trenitalia p.A., ha formulato alcune indicazioni in merito al prossimo contratto di servizio;

Vista la nota 18 luglio 2016 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso un primo schema incompleto di contratto di servizio per il perio-

do 2017-2021 e relativi allegati, non sottoponendolo in quella fase all'iscrizione all'ordine del giorno di questo Comitato, ma facendo presente nella relazione illustrativa di aver provveduto alla pubblicazione dell'avviso obbligatorio nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea in data 24 dicembre 2015;

Vista la delibera 21 luglio 2016, n. 83, dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento avviato con la delibera n. 49/2015. Avvio consultazione e differimento termini);

Vista la legge 11 dicembre 2016, n. 232 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019), che prevede il corrispettivo per il contratto di servizio in oggetto, come riportato nel capitolo 1542 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), tabella 02, missione 8, programma 1, «somma da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato S.p.A., e a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi tariffari e di servizio per il trasporto viaggiatori di interesse nazionale»;

Vista la richiesta di parere a questo Comitato sul contratto di servizio, di cui alla nota 22 dicembre 2016, n. 47491, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) ha trasmesso lo schema di contratto (CdS), in ambito di obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di passeggeri a media-lunga percorrenza 2017-2026, sottoscritto tra il MIT, di concerto con il MEF, e la società Trenitalia p.A., con i relativi allegati, ai fini dell'iscrizione dell'argomento all'ordine del giorno di questo Comitato e la nota 3 febbraio 2017, n. 690, con la quale il MIT ha integrato la documentazione inviata;

Considerato che il NARS, in data 22 febbraio 2017, ha emesso il parere n. 1/2017, pronunciandosi favorevolmente, con osservazioni e raccomandazioni, in merito allo schema di contratto e relativi allegati;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del richiamato parere del NARS, e in particolare, che:

il MIT ha inizialmente previsto un contratto della durata di cinque anni, il cui relativo avviso è stato pubblicato nella GU/S S249 del 24 dicembre 2015, per una quantità di servizi stimati in 23,5 milioni di treni per chilometro, con un importo annuo pari a circa 242,9 milioni;

successivamente il suddetto schema di contratto è stato modificato e sostituito con lo schema inviato al CIPE in data 22 dicembre 2016, all'esame di questo Comitato;

lo schema del contratto in esame prevede un affidamento diretto alla Società Trenitalia p.A. dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri, per un periodo di dieci anni, ai sensi del suddetto regolamento (CE) n. 1370/2007, durata scelta per garantirne l'equilibrio economico e finanziario e per ammortizzare il costo degli investimenti previsti;

il MIT ha comunicato, con nota 6 dicembre 2016, n. 6544, alla Commissione europea la variazione della durata del contratto di servizio, passata da 5 a 10 anni;



è, pertanto, divenuta necessaria la rettifica della pubblicazione effettuata in *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea, il cui avviso di pre-notifica è stato pubblicato in data 24 dicembre 2016, nella G.U./S S249;

il volume e la qualità dei servizi vengono migliorati, aumentando l'offerta di treni intercitty diurni e notturni del 10% circa, a 25 milioni di treni per kilometro, rafforzando la qualità;

lo schema di contratto prevede l'introduzione di un meccanismo di concorrenza e di mercato per l'assegnazione di un volume di servizi del 10% mediante la clausola contrattuale, contenuta al punto 7.7, di eventuale affidamento a terzi di servizi diversi da quelli previsti nell'offerta programmata;

viene introdotto, nell'applicazione delle tariffe, l'obbligo per Trenitalia di utilizzare adeguati modelli di *pricing* in grado di seguire la domanda;

dall'esame del PEF, emerge, in particolare, che:

l'ammontare degli investimenti e degli interventi di manutenzione, è di circa 971,7 milioni di euro dal 2017 al 2026, destinato soprattutto ad avviare il rinnovamento del materiale rotabile con l'acquisto di nuove carrozze;

il corrispettivo proposto per Trenitalia, che trova copertura finanziaria nella suddetta legge 11 dicembre 2016, n. 232, ammonta a circa 347,9 milioni nel 2017 e a circa 365,9 milioni dal 2018 al 2026, (lordo IVA). Tali somme proposte nello schema di contratto, sono ancora comprensive della quota (0,15%) da destinarsi all'esercizio delle funzioni di monitoraggio;

il valore del costo medio ponderato del capitale (WACC), al lordo delle imposte, è pari a 5,97%;

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

Vista la nota 3 marzo 2017, n. 1068, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Ritenuto di condividere le valutazioni del NARS e di adottare le raccomandazioni dal medesimo proposte, con modifiche ed integrazioni, evidenziate nella suddetta nota n. 1068;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisito in seduta l'avviso favorevole del Ministero dell'economia e delle finanze e dei ministri e sottosegretari di Stato presenti;

Delibera:

Ai sensi dell'art. 38, comma 3, della legge 1° agosto 2002, n. 166, è formulato parere favorevole in ordine allo schema di contratto a regime di obbligo di servizio pubblico di interesse nazionale per il trasporto ferroviario di passeggeri a media-lunga percorrenza 2017-2026, sottoscritto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di

concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e la società Trenitalia p.A. subordinatamente al recepimento delle osservazioni e raccomandazioni di cui al parere del NARS 22 febbraio 2017, n. 1, riportate nell'allegato che forma parte integrante della presente delibera, come modificate e integrate di seguito. Si raccomanda in particolare di diminuire il corrispettivo annuale per l'importo destinato nell'attuale schema di contratto alle funzioni di monitoraggio (il richiamato 0,15%) e introdurre una clausola contrattuale che limiti e contemperi le funzioni di monitoraggio alle effettive risorse umane e finanziarie disponibili.

Inoltre il Comitato raccomanda le seguenti ulteriori modifiche ed integrazioni al contratto e al parere NARS:

con riferimento all'art. 7 - Programmazione dell'offerta:

al fine di evitare eventuali effetti negativi sulla finanza pubblica e ristabilire un nuovo equilibrio economico per la società, è necessario che la riformulazione dell'art. 7.7 (servizi) abbia carattere prescrittivo, prevedendo che la riformulazione stabilisca, in particolare, sin d'ora i servizi che potranno essere affidati mediante procedura ad evidenza pubblica, oppure precise modalità di previa determinazione dei servizi che dovranno essere affidati mediante procedura ad evidenza pubblica nonché la determinazione di criteri di revisione del piano economico-finanziario al fine di individuare con chiarezza gli elementi da scomputare ai fini della remunerazione e le risorse da destinare ai servizi affidati, nel limite di risorse disponibili a legislazione vigente;

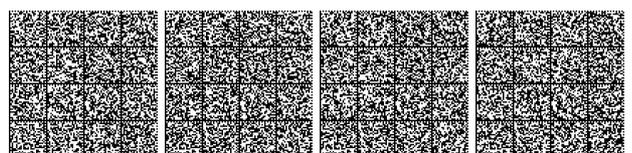
Per le medesime considerazioni l'art. 7.8 (noleggio) dovrà essere riformulato nei termini indicati nel paragrafo precedente ovvero espunto;

con riferimento all'art. 17 - Subentro nella gestione del servizio alla scadenza del contratto:

al fine di chiarire che il PEF non preveda oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica alla scadenza del contratto, l'art. 17 deve essere così riformulato: «Le parti si danno atto che la disciplina del subentro nella gestione del servizio alla scadenza del contratto verrà stabilita sulla base della normativa vigente alla data della pubblicazione del bando di gara. Pertanto il valore del Capitale investito netto regolatorio, riportato nel PEF al rigo A dell'allegato 3, rileva solo ai fini del calcolo dell'ammortamento e della remunerazione dello stesso capitale, prevista nel periodo di vigenza del presente contratto»;

con riferimento all'art. 20 - Disposizioni varie e generali:

rispetto alla proposta NARS, avente ad oggetto la clausola di rinuncia al contenzioso da inserire all'art. 20, al fine di evitare contestazioni con la Società relativamente ai servizi svolti in riferimento al precedente contratto e al relativo corrispettivo si ritiene necessaria una diversa formulazione nei seguenti termini: «La Società, con la sottoscrizione del presente Contratto, rinuncia ad ogni eventuale contenzioso anche futuro, ad ogni diritto, pretesa, interesse o aspettativa, anche futuri, connessi al precedente Contratto di servizio a media e lunga percorrenza, tra lo Stato e Trenitalia, valido fino a tutto il 31 dicembre



2016, anche con riferimento ai corrispettivi che risultano pertanto fissati e definitivamente accettati negli importi ivi previsti»;

con riferimento all'allegato 5 - qualità percepita e determinazione del parametro Az:

l'allegato 5, al fine di rendere maggiormente efficace il meccanismo di premialità, dovrà prevedere che il valore Az potrà assumere valore positivo purché sia stato raggiunto un valore del parametro B1, di cui all'allegato 5, maggiore o uguale all'85% per ogni relazione di traffico inserita nell'offerta programmata. In caso contrario l'Az sarà considerato pari a «0» (zero) nel calcolo dell'In di cui all'art. 10. Analogamente dovrà essere previsto per le penalità;

con riferimento al Piano economico finanziario:

in relazione alla remunerazione del capitale investito, basata sul Costo medio ponderato del capitale (WACC), l'attuale PEF annesso alla bozza di contratto, fissa un valore del WACC, al lordo delle imposte, pari a 5,97%, a cui corrisponde un valore netto di 4,54%. Tale valore, è stato determinato sulla base della delibera CIPE n. 111/2015, e risente di una componente ERP, ovvero il premio sul capitale di rischio, pari al 6,5%. In merito si richiede di applicare un valore di ERP pari al 5%;

relativamente ai criteri di determinazione del WACC (Kd costo dell'indebitamento e *Risk free*) si precisa che devono essere in linea con la disciplina e la prassi relativa ad analoghi settori regolati;

Invita

il Ministro delle infrastrutture e trasporti a trasmettere annualmente una informativa a questo Comitato circa i servizi ferroviari in regime di obbligo di servizio pubblico.

Roma, 3 marzo 2017

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il Segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 23 giugno 2017

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 884

ALLEGATO

RACCOMANDAZIONI DEL CIPE

Con particolare riferimento all'articolato contrattuale

1. Nelle premesse si suggerisce di:

espungere dalla premessa n. 11 il seguente inciso «e la necessità di un incremento delle risorse disponibili per raggiungere tendenzialmente l'equilibrio del contratto» in quanto lo stesso potrebbe dare adito a interpretazioni differenti che potrebbero addirittura lasciare intendere che rimangono a carico dello Stato oneri aggiuntivi, privi di corrispondente copertura finanziaria;

valutare la possibilità di eliminare la premessa n. 12, che fa espresso riferimento alla lettera citata e ad altre deliberazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) in considerazione della natura del Contratto e del ruolo assegnato alla parte pubblica ed alla Società Trenitalia S.p.A. nella definizione del contratto stesso;

espungere la premessa n. 13 considerata la scarsa pertinenza della stessa rispetto al contenuto contrattuale;

valutare la formulazione della premessa 19 in considerazione del contenuto della relazione del soggetto indipendente;

inserire nelle premesse il riferimento al parere NARS n.1/2017, nonché al parere che verrà adottato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica.

2. All'art. 2, lettera *u*), si suggerisce di eliminare il periodo «oltre l'eventuale proroga da effettuarsi secondo la vigente normativa per concludere la procedura del nuovo affidamento del successivo Contratto nel rispetto del regolamento (CE) n. 1370/2007», sostituendolo con il seguente: «fatto salvo quanto previsto dal successivo articolo 6, comma 2».

3. All'art. 3, comma 2, si suggerisce di espungere le parole «anche con riferimento a quelli svolti nel precedente Contratto di Servizio».

Contestualmente, all'art. 20, andrebbe inserito un ulteriore comma del seguente tenore: «La Società, con la sottoscrizione del presente Contratto, rinuncia ad ogni eventuale contenzioso anche futuro, ad ogni diritto, pretesa, interesse o aspettativa, anche futuri, connessi al precedente Contratto di servizio a media e lunga percorrenza, tra lo Stato e Trenitalia, valido fino a tutto il 31 dicembre 2016, anche con riferimento ai corrispettivi che risultano pertanto fissati e definitivamente accettati negli importi ivi previsti».

4. Si suggerisce di sostituire il testo dell'art. 4.5 con il seguente: «La Società si obbliga ad applicare tariffe all'utenza nei limiti di quanto disciplinato all'art. 10 e secondo adeguati modelli di *pricing* in grado di seguire la domanda di servizi ferroviari passeggeri a media e lunga percorrenza, dando evidenza anticipatamente ai Ministeri dei criteri alla base delle politiche di *pricing* adottate, le quali dovranno tendere a massimizzare i coefficienti di riempimento dei treni, fermo restando l'invarianza di corrispettivo la Società si assume il rischio delle politiche commerciali adottate. Inoltre, ferma restando la necessità che la Società garantisca l'equilibrio della gestione del servizio e l'assetto dell'offerta e comunque senza che si determini un incremento del corrispettivo a carico dello Stato, la Società è delegata ad autorizzare riduzioni tariffarie e rilasciare allo scopo tessere o sconti ad apposite categorie di utenti o di associazioni richiedenti, previa intesa con i ministeri. La Società si assume il rischio derivante dall'adozione di politiche di *pricing*, riduzioni tariffarie, sconti o rilascio di tessere ed eventuali minori ricavi restano a carico della Società».

All'art. 4.6 si suggerisce di chiarire che le informazioni ivi disciplinate devono essere fornite sia al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia al Ministero dell'economia e delle finanze.

5. Si suggerisce di espungere l'art. 5.1, lettera *o*). Contemporaneamente, si raccomanda in particolare di diminuire il corrispettivo annuale per l'importo destinato nell'attuale schema di contratto alle funzioni di monitoraggio (il richiamato 0,15%) e introdurre una clausola contrattuale che limiti e contemperì le funzioni di monitoraggio alle effettive risorse umane e finanziarie disponibili. [come modificato dal CIPE]

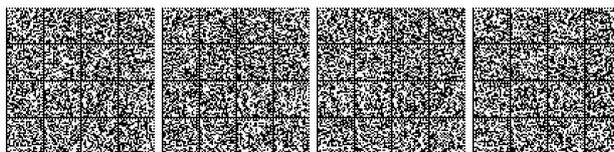
6. All'articolo 6.2 si suggerisce di sostituire le parole «e nel rispetto delle previsioni del regolamento CE n. 1370/2007», con «per un congruo periodo di tempo, comunque non superiore a 24 mesi, nel rispetto delle previsioni del regolamento CE n. 1370/2007».

7. Al fine di evitare eventuali effetti negativi sulla finanza pubblica e ristabilire un nuovo equilibrio economico per la società, è necessario che la riformulazione dell'articolo 7.7 (servizi) abbia carattere prescrittivo, prevedendo che la riformulazione stabilisca, in particolare, sin d'ora i servizi che potranno essere affidati mediante procedura ad evidenza pubblica, oppure precise modalità di previa determinazione dei servizi che dovranno essere affidati mediante procedura ad evidenza pubblica nonché la determinazione di criteri di revisione del piano economico-finanziario al fine di individuare con chiarezza gli elementi da scomputare ai fini della remunerazione e le risorse da destinare ai servizi affidati, nel limite di risorse disponibili a legislazione vigente. [come modificato dal CIPE]

Per le medesime considerazioni l'art. 7.8 (noleggio) dovrà essere riformulato nei termini indicati nel paragrafo precedente ovvero espunto. [come modificato dal CIPE]

8. All'articolo 8.5 sarebbe opportuno chiarire che in relazione alle interruzioni del servizio dovute a disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria, il corrispettivo erogato alla società debba essere ridotto in misura pari al pedaggio non corrisposto da quest'ultima al Gestore medesimo.

9. All'art. 9.8 si valuti se prevedere la sottoposizione della revisione ivi inserita alla previa valutazione del NARS, ciò sia ai fini della tutela della finanza pubblica sia in virtù di quanto disposto dal recente art. 165, comma 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. L'art. 9.9



andrebbe espunto in considerazione dell'eliminazione dell'articolo 5.1 lettera o). All'art. 9.10 si propone di specificare meglio il concetto di «ragionevole utile di impresa» avendo al riguardo dati empirici e legandolo, ove possibile, ai dati inseriti nel PEF allegato. Si suggerisce, inoltre, di espungere il periodo «Previo recupero delle eventuali sotto compensazioni delle annualità precedenti rientranti». Tale clausola dovrebbe inoltre esplicitare in concreto le attività che il Ministero vigilante deve attuare al fine di garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato ai sensi del regolamento (CE) 1370/2007.

10. Alla fine dell'art. 10.1 si suggerisce di inserire il seguente periodo: «Eventuali minori ricavi derivanti dall'attuazione di politiche di *pricing* differenziate restano a carico della Società». All'art. 10.2 andrebbe inserito un meccanismo di valutazione delle sostituzioni dei servizi da parte della Società con altri, al fine di verificare l'effettivo miglioramento degli stessi in termini di qualità e di congruità dei costi. Si suggerisce, inoltre, di considerare, ai fini della formula ivi prevista, il tasso di inflazione programmata (Δp_z) definito nel Documento di economia e finanza (DEF).

11. Con riferimento all'art. 11 si suggerisce di coordinare e omogeneizzare la terminologia utilizzata nel testo convenzionale con gli allegati. La clausola ivi contenuta, inoltre, potrebbe essere rinominata facendo riferimento più propriamente alla revisione dell'equilibrio. La stessa, altresì, dovrebbe specificare e declinare puntualmente le circostanze «non riconducibili a comportamenti della Società», come ad esempio la forza maggiore o l'entrata in vigore di norme legislative e regolamentari che incidano sui termini e sulle condizioni di realizzazione, di gestione economica e/o funzionale del servizio oggetto del Contratto. Al riguardo sarebbe opportuno fornire elementi definitivi maggiormente puntuali nell'ambito delle «Premesse» e delle «Definizioni» del Contratto in esame rispetto alle questioni maggiormente rilevanti in tema di equilibrio contrattuale, presupposti ed elementi di base del riequilibrio e piano economico-finanziario. Con riferimento alla diminuzione registrata tra il valore consuntivato e quello previsto dei ricavi da traffico superiore al 6%, l'ipotesi di collegare la revisione dell'equilibrio contrattuale alla riduzione dei ricavi della Società, rispetto a quanto preventivato nel PEF, sembrerebbe determinare un erroneo trasferimento sulla parte pubblica del rischio derivante da errori previsionali da parte della Società, circa l'evoluzione dei ricavi da traffico: si propone pertanto di eliminare tale specifica possibilità, valutando conseguentemente una riformulazione del comma 2 dell'art. 11.

12. Con riferimento all'art. 12: al fine di escludere che la revisione contrattuale possa essere avviata per il verificarsi di fattori esogeni incidenti sull'equilibrio del Contratto, diversi dalle cause di forza maggiore, si suggerisce di inserire all'inizio del primo comma la seguente formulazione: «Fermo restando quanto stabilito agli articoli 4.5, 10.1 e 11». Risulta inoltre opportuno che la revisione di cui trattasi sia preventivamente comunicata al CIPE per verifica, previo parere NARS.

13. Con riferimento all'art. 14, si rimanda a quanto previsto dal capitolo 7 del suddetto parere NARS.

14. Con riferimento all'art. 17 - Subentro nella gestione del servizio alla scadenza del contratto: al fine di chiarire che il PEF non preveda oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica alla scadenza del contratto, l'art. 17 deve essere così riformulato: «Le parti si danno atto che la disciplina del subentro nella gestione del servizio alla scadenza del contratto verrà stabilita sulla base della normativa vigente alla data della pubblicazione del bando di gara. Pertanto il valore del Capitale investito netto regolatorio, riportato nel PEF al rigo A dell'allegato 3, rileva solo ai fini del calcolo dell'ammortamento e della remunerazione dello stesso capitale, prevista nel periodo di vigenza del presente contratto». [come modificato dal CIPE]

15. Con riferimento all'allegato 2, punto 6, lettera c), punto i., si suggerisce di sostituire la definizione in lettera inserita tra parentesi riportante la cifra «quaranta» con la cifra «trenta».

16. Con riferimento all'allegato 5 - qualità percepita e determinazione del parametro Az: l'allegato 5, al fine di rendere maggiormente efficace il meccanismo di premialità, dovrà prevedere che il valore Az potrà assumere valore positivo purché sia stato raggiunto un valore del parametro B1, di cui all'allegato 5, maggiore o uguale all'85% per ogni relazione di traffico inserita nell'Offerta programmata. In caso contrario l'Az sarà considerato pari a «0» (zero) nel calcolo dell'In di cui all'art. 10. Analogamente dovrà essere previsto per le penalità. [come modificato dal CIPE]

17. Per quanto attiene al PEF, si suggerisce di:

individuare meccanismi di verifica annuale dei corrispettivi basati sulla certificazione della spesa per investimenti effettivamente sostenuta;

valutare la predisposizione di un allegato che specifichi dettagliatamente tutti gli investimenti previsti, divisi per categorie;

valutare attentamente le dinamiche inflattive dei costi operativi ipotizzati anche alla luce dell'evoluzione storica degli stessi, dell'inflazione effettivamente e in fase successiva adottare opportuni meccanismi di verifica dei costi;

valutare la possibilità di considerare come anno di riferimento per l'incremento tariffario il 2019 in luogo del 2017, di conseguenza considerando «n = anno solare a partire dal 2019» e quindi il pedice z della produttoria a partire dal 2019;

specificare che i valori presenti nella formula di incremento tariffario dall'art. 10.2 con pedici z-1, z-2 si riferiscano a valori a consuntivo;

valutare la possibilità di prevedere, con scadenza triennale o quinquennale, meccanismi di verifica e aggiornamento del PEF che includano anche l'aggiornamento dei parametri del tasso di congrua remunerazione.

18. Con riferimento al tasso di remunerazione del capitale investito:

i criteri di determinazione del WACC (Kd costo dell'indebitamento e *Risk free*) devono essere in linea con la disciplina e la prassi relativa ad analoghi settori regolati; [come modificato dal CIPE]

in relazione alla remunerazione del capitale investito, basata sul Costo medio ponderato del capitale (WACC), l'attuale PEF annesso alla bozza di contratto, fissa un valore del WACC, al lordo delle imposte, pari a 5,97%, a cui corrisponde un valore netto di 4,54%. Tale valore, è stato determinato sulla base della delibera CIPE n. 111/2015, e risente di una componente ERP, ovvero il premio sul capitale di rischio, pari al 6,5%. In merito si richiede di applicare un valore di ERP pari al 5%; [come modificato dal CIPE]

relativamente ai criteri di determinazione del WACC (Kd costo dell'indebitamento e *Risk free*) si precisa che devono essere in linea con la disciplina e la prassi relativa ad analoghi settori regolati. [come modificato dal CIPE]

valutare l'opportunità di chiarire la metodologia di stima del beta;

valutare il mancato inserimento dell'aliquote IRAP nel calcolo del WACC;

Specificare, in un apposita clausola contrattuale e/o nell'allegato 7, che:

i dati di pre-consuntivo 2016 riportati nella prima colonna del PEF hanno unicamente la valenza di fissare una base di riferimento dei costi risultanti dalla contabilità analitica e nessun altro fine in relazione all'equilibrio contrattuale;

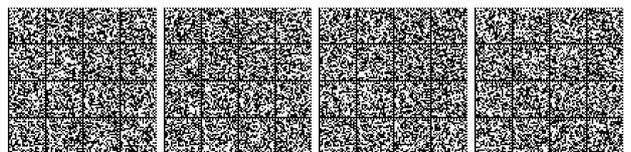
i valori evidenziati per tale anno alla riga «E-D» non sono oggetto di considerazione ai fini della verifica dell'equilibrio del contratto e della congruità della compensazione;

lo squilibrio economico ipotizzato per il primo quinquennio del contratto alla riga «E-D» sia sottoposto alle verifiche annuali delle spese per investimenti effettivamente sostenute e ai criteri di ridefinizione degli equilibri contrattuali riportati al paragrafo 3 dell'allegato 7.

19. Si raccomanda, in fase di predisposizione di modifiche dell'offerta programmata e del perimetro dei servizi, l'inserimento di nuove tratte e/o di modificare le esistenti attraverso l'utilizzo simultaneo di nuovi e più efficienti convogli (materiale rotabile adeguato), unito ad una puntuale analisi dei tempi (vedi l'ausilio di treni diretti senza fermate Intermedie) insieme ad una gestione più attenta del sistema delle tracce, in collaborazione con RFI, al fine di consentire lo sviluppo di un servizio pubblico complementare al servizio regionale evitando sovrapposizioni e concorrenza interna e allo stesso tempo assicurando un sostanziale miglioramento del servizio anche su linee particolarmente difficili.

20. In fase di revisione del Contratto sarebbe opportuno riportare un documento che chiarisca i vantaggi in termini di tempi di percorrenza e velocità commerciale, affidabilità e regolarità, puntualità, etc. indotti dall'inserimento dei nuovi convogli.

21. Con riferimento alla qualità dei componenti si suggerisce, nell'ottica di miglioramento continuo, di intraprendere strumenti atti a monitorare e controllare i componenti del treno.



22. Si ribadisce l'invito a prendere in considerazione sistemi in grado di assicurare l'utilizzo moderno del web 2.0 attivando, al contempo, procedure partecipative dell'utenza al fine di migliorare il monitoraggio, riducendo la sostanziale differenza tra qualità «misurata» e «percepita», aumentandone l'efficienza complessiva, a costi contenuti attraverso la predisposizione di piattaforme di interazione e strumenti di immediata comunicabilità che possano eventualmente sfruttare il meccanismo del *crowdsourcing* realizzando le opportune applicazioni per un uso appropriato delle informazioni provenienti dagli utenti.

23. Con riferimento alle penali relative alla puntualità, il valore minimo garantito dal Concessionario pari all'85% appare sottostimato in termini di efficienza del sistema. In ottica di miglioramento continuo si suggerisce di innalzare questa percentuale, anche in relazione alla immissione in servizio di nuovo materiale rotabile. In linea generale, si raccomanda poi di evidenziare che l'applicazione delle penali non deve ovviamente esonerare in alcun modo il Concessionario dall'obbligo di effettuare a propria cura e spese la tempestiva riparazione, pulizia, ripristino di tutte le componenti per le quali si verificano, a qualsiasi titolo, un funzionamento non corretto o incompleto.

24. Si propone di sostituire i report quadrimestrale con l'obbligo per il Concessionario di registrazione informatica dei dati di esercizio

e di messa a disposizione degli stessi attraverso un collegamento informatico permanente che possa consentire l'accesso ai dati da parte dei Ministeri vigilanti in modo continuativo.

25. Nella logica, già in parte seguita da Trenitalia di valutare la concorrenza di treni «Frecciabianca» e/o altri ai treni «contribuiti» sulle medesime tratte e di utilizzare, anche in parte, «le Frece» che si rendano disponibili, si segnala la necessità, in fase di nuova revisione del Contratto, di esplicitare in maniera analitica i vantaggi in termini di tempi di percorrenza e velocità commerciale, affidabilità e regolarità, puntualità, etc. incotti dall'inserimento dei nuovi convogli.

26. Allo stesso tempo si suggerisce di valutare, in considerazione delle forti perdite su treni alta velocità su tratte a mercato e dell'inserimento nell'offerta programmata attuale di coppie di treni IC «a mercato» (Napoli-Milano, Roma-Trieste e Roma-Salerno), di prevedere l'inserimento di convogli ETR dell'AV su queste tratte, ma con condizioni più stringenti (numero di posti limitato, obbligo di biglietto nominativo, fasce orarie di morbida e tempistica di prenotazione).

17A04669

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

AGENZIA ITALIANA DEL FARMACO

Autorizzazione all'immissione in commercio del medicinale per uso umano «Acido Ibandronico Synthon»

Estratto determina n. 1171/2017 del 15 giugno 2017

Medicinale: ACIDO IBANDRONICO SYNTHON

Titolare AIC: Synthon BV - Microweg 22 - 6545 CM, Nijmegen - Paesi Bassi

Confezione

«50 mg compresse rivestite con film» 1 compressa in blister opa/pvc-al AIC n. 045076015 (in base 10) 1BZMKH (in base 32)

Confezione

«50 mg compresse rivestite con film» 28 compresse in blister opa/al/pvc-al AIC n. 045076027 (in base 10) 1BZMKV (in base 32)

Confezione

«50 mg compresse rivestite con film» 30 compresse in blister opa/al/pvc-al AIC n. 045076039 (in base 10) 1BZML7 (in base 32)

Confezione

«50 mg compresse rivestite con film» 84 compresse in blister opa/al/pvc-al AIC n. 045076041 (in base 10) 1BZML9 (in base 32)

Confezione

«50 mg compresse rivestite con film» 90 compresse in blister opa/al/pvc-al AIC n. 045076054 (in base 10) 1BZMLQ (in base 32)

Confezione

«50 mg compresse rivestite con film» 100 compresse in blister opa/al/pvc-al AIC n. 045076066 (in base 10) 1BZMM2 (in base 32)

Confezione

«50 mg compresse rivestite con film» 1 compressa in blister pvc/pvdc-al AIC n. 045076078 (in base 10) 1BZMMG (in base 32)

Confezione

«50 mg compresse rivestite con film» 28 compresse in blister pvc/pvdc-al AIC n. 045076080 (in base 10) 1BZMMJ (in base 32)

Confezione

«50 mg compresse rivestite con film» 30 compresse in blister pvc/pvdc-al AIC n. 045076092 (in base 10) 1BZMMW (in base 32)

Confezione

«50 mg compresse rivestite con film» 84 compresse in blister pvc/pvdc-al AIC n. 045076104 (in base 10) 1BZMN8 (in base 32)

Confezione

«50 mg compresse rivestite con film» 90 compresse in blister pvc/pvdc-al AIC n. 045076116 (in base 10) 1BZMNN (in base 32)

Confezione

«50 mg compresse rivestite con film» 100 compresse in blister pvc/pvdc-al AIC n. 045076128 (in base 10) 1BZMP0 (in base 32)

Confezione

«150 mg compresse rivestite con film» 1 compressa in blister opa/al/pvc-al AIC n. 045076130 (in base 10) 1BZMP2 (in base 32)

Confezione

«150 mg compresse rivestite con film» 3 compresse in blister opa/al/pvc-al AIC n. 045076142 (in base 10) 1BZMPG (in base 32)

Confezione

«150 mg compresse rivestite con film» 1 compressa in blister pvc/pvdc-al AIC n. 045076155 (in base 10) 1BZMPV (in base 32)

Confezione

«150 mg compresse rivestite con film» 3 compresse in blister pvc/pvdc-al AIC n. 045076167 (in base 10) 1BZMQ7 (in base 32)

Forma farmaceutica:

Comprese rivestite con film

Validità prodotto integro:

2 anni (opa/al/pvc:al blister)

3 anni (pvc/pvdc:al blister)

Composizione:

Ogni compressa rivestita con film contiene 50 mg di acido ibandronico (in forma di acido ibandronico, sodio monoidrato).

Ogni compressa rivestita con film contiene 150 mg di acido ibandronico (in forma di acido ibandronico, sodio monoidrato).

Principio attivo:

Acido ibandronico

Eccipienti:

Nucleo delict compressa

Lattosio monoidrato

Crospovidone (E1202)

Cellulosa microcristallina (E460)

Silice colloidale anidra (E551)

Sodio stearil fumarato

Rivestimento della compressa:

Alcol polivinilico

Macrogol /PEG 3350

Talco (E553b)

