

ALLEGATO 3
Piano Economico Finanziario, Conto
Economico Regionale e
monitoraggio delle differenze
annuali

(Coperto da vincolo di riservatezza)

ALLEGATO 3 – Piano Economico Finanziario, Conto Economico Regionale e monitoraggio delle differenze annuali

3.1. Piano Economico Finanziario

Tabella 3.1 – Conto economico previsionale sintetico

Valori in MC	Prestigiosa															
Piano 2018	Piano 2019	Piano 2020	Piano 2021	Piano 2022	Piano 2023	Piano 2024	Piano 2025	Piano 2026	Piano 2027	Piano 2028	Piano 2029	Piano 2030	Piano 2031	Piano 2032	cgr	
Ricavi da Mercato	75,0	76,3	76,6	82,2	82,1	93,4	97,1	99,6	104,2	106,2	108,3	110,4	111,5	117,1	119,0	3,4%
Ricavi da Contrasto di Servizio	83,2	84,4	85,6	88,3	88,0	89,3	90,5	91,7	93,0	94,3	95,7	97,0	98,4	99,8	101,2	1,4%
Altri Ricavi e Prestazioni	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	0,0%
Ricavi Operativi	162,4	166,8	166,3	175,7	181,2	186,8	191,7	195,4	201,3	204,4	208,1	211,5	215,1	221,0	224,4	2,3%
Accesso Infrastruttura	-24,5	-24,5	-24,9	-24,4	-25,8	-26,3	-26,8	-27,2	-27,7	-28,2	-28,7	-29,3	-29,8	-30,3	-30,9	1,7%
Gestione Circolazione	-3,9	-3,9	-3,9	-4,0	-4,0	-4,1	-4,2	-4,3	-4,3	-4,4	-4,5	-4,5	-4,6	-4,7	-4,8	1,5%
Condotte e Scont	-37,2	-37,3	-37,9	-38,1	-38,9	-39,6	-40,4	-40,7	-41,4	-42,1	-42,9	-43,1	-43,9	-44,8	-45,6	1,5%
Manovra	-4,7	-4,6	-4,4	-4,3	-4,2	-4,0	-3,8	-3,7	-3,6	-3,6	-3,7	-3,8	-3,8	-3,9	-4,0	-1,3%
Manutenzione	-19,8	-20,0	-20,2	-20,4	-20,5	-20,7	-21,0	-21,4	-21,8	-22,2	-22,6	-23,0	-23,4	-23,8	-24,3	1,5%
Pulizia	-7,2	-7,3	-7,4	-7,6	-7,6	-7,7	-7,8	-8,0	-8,1	-8,3	-8,4	-8,6	-8,7	-8,9	-9,1	1,6%
Commerciale	-11,2	-11,3	-11,4	-11,5	-11,6	-11,8	-11,9	-12,0	-12,1	-12,2	-12,4	-12,8	-13,1	-13,3	-13,5	1,6%
Staff	-16,9	-17,0	-16,7	-16,6	-16,5	-16,4	-16,4	-16,5	-16,5	-16,8	-17,1	-17,4	-17,7	-18,1	-18,4	0,6%
Card di Processo	125,1	125,7	126,8	127,6	129,1	130,6	132,3	133,8	135,5	138,0	140,5	142,5	145,1	147,7	150,4	1,3%
ENTRA - Margine Operativo Lordo	37,3	39,0	39,6	40,1	40,2	40,2	39,4	40,6	41,6	42,6	43,6	44,6	45,6	46,6	47,6	5,0%
Ammortamenti	-35,5	-39,7	-37,2	-40,1	-40,6	-41,0	-41,2	-41,4	-41,7	-42,6	-43,5	-44,5	-45,5	-46,5	-47,6	-1,3%
Risultato Operativo Ordinario	1,8	-0,7	2,4	8,0	9,4	12,2	14,2	16,9	21,7	24,0	27,1	31,8	35,4	42,4	44,3	25,5%
Accantonam. Svalutazioni	-0,2	-7,2	-3,4	-0,2	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,0%
Risultato Operativo (EBIT)	1,6	-7,8	1,0	7,8	9,3	12,2	14,2	16,9	21,7	24,0	27,1	31,8	35,4	42,4	44,3	n.s.
Ramuneratione CN	-14,3	-16,0	-16,2	-22,1	-25,0	-25,9	-24,6	-22,4	-20,3	-18,1	-16,0	-14,2	-12,5	-11,0	-9,6	-2,8%
Imposte sul Reddito	0,0	0,0	0,0	-0,3	-0,4	-0,5	-0,6	-0,7	-0,9	-1,0	-1,2	-1,4	-1,5	-1,6	-1,9	-2,8%
Risultato Netto	-13,3	-23,8	-15,3	-14,6	-16,1	-14,2	-10,9	-6,3	-0,5	1,9	9,9	18,2	21,4	29,5	32,7	n.s.

Note:

- la dicitura "n.s." identifica un valore non significativo;
- la sovracompensazione nel periodo "2018-2032" prevista dal Piano Economico Finanziario in esame (PEF) è pari a circa 0,5 milioni di euro.

Il PEf individua le voci dei costi di produzione "pertinenti" necessarie per l'assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel contratto di servizio, secondo quanto previsto dall'Autorità per la Regolazione dei Trasporti alla Deliberazione 49/2015. Nel dettaglio si rimanda

all'apposita sezione dei costi. Nella stesura del Piano Economico Finanziario in esame sono stati considerati ed adeguatamente valutati i rischi commerciali e gestionali attribuibili a ciascuna delle Parti.

Nei paragrafi che seguono è riportata la descrizione di ciascuna voce del PEF e le dinamiche che sono state considerate nell'elaborazione dei valori.

3.2. Produzione

Si riporta in tabella 3.2 la produzione, espressa in treni*km, prevista per il periodo contrattuale 2018-2032.

Tabella 3.2 – Produzione annua

ANNO	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Treni.km (mln)	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1	7,1
Ore Treno (k)	165,7	165,7	165,7	165,7	165,7	165,7	165,7	165,7	165,7	165,7	165,7	165,7	165,7	165,7	165,7

Per l'anno 2018 è previsto un aumento della produzione legato all'ampliamento del servizio 5 Terre Express con effettuazione dal 17 marzo 2018 al 4 novembre 2018. È stata inoltre programmata una nuova coppia di treni tra La Spezia e Sestri Levante nel periodo in cui non circolano i 5 Terre Express.

Inoltre, sarà omogeneizzata la periodicità dei Treni del Mare programmandone la circolazione da Pasqua a metà settembre. Sempre nello stesso periodo sarà programmato un servizio aggiuntivo da La Spezia a Milano.

In ultimo saranno istituiti nuovi collegamenti Genova – Milano per complessivi circa 50.000 treni*km annui.

La produzione considera anche tutti i treni*km dell'offerta aggiuntiva (circa 900 treni*km annui) oggi prodotta per eventi noti (come ad esempio la Sagra del Pesce di Camogli, la Festa di Nostra Signora di Montalegre di Rapallo, la Festa del Mare di Levante, la Festa di Nostra Signora del Suffragio di Recco, l'accensione del presepe di Manarola).

3.3. Ricavi

3.3.1. Ricavi da mercato

Si intendono i ricavi derivanti dai titoli di viaggio acquistati dalla clientela, ivi inclusa ogni ulteriore somma connessa alla vendita ed alla regolarizzazione dei medesimi, quando conclusa a bordo treno.

Per i ricavi da mercato è prevista una crescita media annua del 3%, ottenuta:

1. con l'impegno della Regione a garantire le modifiche e gli incrementi tariffari riportati nella sezione 8 dell'Allegato 6;

2. con l'impegno della Regione per il 2018 a garantire il contributo di € 1.000.000 oltre IVA a sostegno dell'integrazione tariffaria Trenitalia/AMT (tariffa 41/9/A Comune di Genova);
3. con l'impegno di Trenitalia al recupero dell'evasione/elusione pari all'1% per l'anno 2018, allo 0,7% per il 2019 e allo 0,5% annuo per gli anni dal 2020 al 2032;
4. con un incremento dei viaggiatori pari a circa 0,5% medio annuo.

Si evidenzia che gli aumenti tariffari previsti dal 2018 al 2032 compensano anche i minori ricavi dovuti al trasporto gratuito delle biciclette sui treni di competenza della regione Liguria.

Tabella 3.3 – Quadro dei ricavi da mercato e degli altri ricavi e delle loro variazioni

Passenger*km (Valori in M)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Dettaglio dei ricavi															
Totale ricavi da mercato	73,0	74,2	74,6	82,2	86,0	89,7	92,8	94,8	98,7	100,1	101,6	103,0	104,6	108,6	110,2
Ricavi da traffico da incremento di domanda	1,3	1,3	1,3	1,8	2,4	2,9	3,5	4,1	4,8	5,4	6,0	6,6	7,3	7,8	8,1
Carta Tutto Treno	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Totale ricavi da mercato PEF	75,0	76,3	76,6	84,8	89,1	93,4	97,1	99,6	104,2	106,2	108,3	110,4	112,5	117,1	119,0
Altri ricavi e proventi															
Noleggio MR	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Manutenzione MR	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Canoni locazione	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Trasporto dipendenti altre soc gruppo	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Proventi per irregolarità viaggio	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Rimborsi e recuperi diversi	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Attività vendita biglietti	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Ricavi vs Fondazione FS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale altri ricavi e proventi	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1
Analisi dell'incremento dei ricavi a PEF (anno n-anno n-1)															
riclassifica carte tutto treno da Corrispettivi a Ricavi traffico	0,7														
Da azioni contro l'evasione	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Da aumento dei passeggeri trasportati	1,3	0,0	0,0	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7	0,5	0,3
Da manovre tariffarie		0,9	0,2	7,4	3,6	3,5	3,0	1,8	3,7	1,2	1,2	1,3	1,4	3,9	1,3
Totale incremento dei ricavi	2,4	1,2	0,4	8,2	4,3	4,3	3,7	2,5	4,6	2,0	2,1	2,1	2,2	4,6	1,9

3.3.2. Ricavi da corrispettivi

Si intende l'importo che la Regione riconosce a Trenitalia come corrispettivo del servizio da questa espletato, il cui ammontare è calcolato sull'intero periodo di contratto in modo da coprire – unitamente ai “ricavi da mercato” e agli “altri ricavi” – tutte le voci di “costi di processo”, inclusi gli ammortamenti ed il ragionevole utile.

Tabella 3.4 – Ricavi da corrispettivi annui totali

Valori in Mln di €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Corrispettivi	83,2	84,4	85,6	86,8	88,0	89,3	90,5	91,7	93,0	94,3	95,7	97,0	98,4	99,8	101,2

L'incremento dei corrispettivi è strutturato per mantenere l'equilibrio economico-finanziario del Piano.

3.3.3. Altri ricavi e prestazioni

Si intendono altri ricavi derivanti dalle attività d'impresa di Trenitalia ancorché complementari all'espletamento del servizio.

Tabella 3.5 – Altri ricavi annui totali

Valori in Mln di €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Altri Ricavi e Prestazioni	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1

Sono inclusi i ricavi da:

1. trasporto dipendenti di altre società del Gruppo FSI;
2. le sanzioni amministrative emesse a bordo treno effettivamente incassate;
3. treni charter;
4. altri canoni e noli;
5. altri ricavi intersocietari.

3.4. Costi

Sono di seguito dettagliati i dati relativi ai costi afferenti esclusivamente al perimetro del servizio affidato con il Contratto di Servizio quindicennale dalla Regione Liguria a Trenitalia. I costi in esame sono stati, pertanto, opportunamente rettificati delle quote afferenti ad attività che la Direzione Regionale Liguria riceve o espleta "in service" per altre direzioni regionali di Trenitalia (ad esempio: attività di scorta e condotta treno, noleggio materiale rotabile).

Nella tabella 3.6 si riportano i dati di dettaglio riferiti alle singole voci di costo.

Ove pertinente, i costi del personale sono stati separatamente evidenziati in seno ai costi del processo preso di volta in volta in esame unitamente all'evoluzione delle risorse medie FTE (full time equivalent positions = lavoratori equivalenti a tempo pieno).

I costi a PEF dipendenti dagli asset (ammortamenti, svalutazioni, rendimento del Capitale Investito Netto) sono determinati sulla base del piano di investimenti descritto nell'Allegato 5 e dell'evoluzione degli asset attuali (ammodernamenti e dismissioni) e ne seguono le eventuali variazioni concordate dalle Parti nel corso del periodo di vigenza del Contratto.

Nell'arco temporale del Piano Economico Finanziario in esame lo sviluppo delle voci di costo del PEF avviene attraverso parametri quali: variazione della produzione, efficientamento dei processi (prevalentemente attraverso il contenimento del costo del lavoro e la

rivalutazione economica ipotizzata con i nuovi CCNL secondo quanto stabilito nel Piano di Impresa del Gruppo FSI), tasso di inflazione.

I tassi di inflazione previsionale utilizzati nella elaborazione del PEF sono:

- 0,9% per l'anno 2018;
- 1,3% per l'anno 2019;
- 1,8% per gli anni dal 2020 al 2032.

Si evidenzia che Trenitalia ha già posto e si impegna a porre in essere ulteriori azioni volte all'efficientamento dei propri costi di produzione del servizio, anche attraverso la riduzione dell'evasione e dell'elusione.

Nel periodo dal 2018 al 2032 il PEF evidenzia che, a parità di produzione, l'efficientamento dei processi produttivi consente di mantenere la crescita dei costi operativi al di sotto del tasso di inflazione programmata.

Si segnala inoltre che, nella determinazione dei costi e dei ricavi funzionale alla elaborazione del Piano Economico Finanziario in esame, Trenitalia ha tenuto altresì conto del mantenimento delle forme di agevolazione/gratuità riconosciute al personale FS in virtù dell'applicazione del CCNL vigente all'atto della stipulazione del presente Contratto.

Tabella 3.6 – Dettaglio dell'evoluzione dei costi per processo

Valori in Min di €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Condotta/Scorta/Gestione equipaggi	- 37,2	- 37,3	- 37,9	- 38,1	- 38,9	- 39,6	- 40,4	- 40,7	- 41,4	- 42,1	- 42,9	- 43,1	- 43,9	- 44,8	- 45,6
Accesso infrastruttura	- 24,2	- 24,5	- 24,9	- 25,4	- 25,8	- 26,3	- 26,8	- 27,2	- 27,7	- 28,2	- 28,7	- 29,3	- 29,8	- 30,3	- 30,9
Gestione circolazione	- 3,9	- 3,9	- 3,9	- 3,9	- 4,0	- 4,1	- 4,2	- 4,3	- 4,3	- 4,4	- 4,5	- 4,5	- 4,6	- 4,7	- 4,8
Manutenzione e pulizie	- 27,0	- 27,2	- 27,5	- 27,8	- 28,1	- 28,5	- 28,9	- 29,4	- 29,9	- 30,5	- 31,0	- 31,6	- 32,1	- 32,7	- 33,3
Manovra	- 4,7	- 4,6	- 4,4	- 4,3	- 4,2	- 4,0	- 3,8	- 3,7	- 3,6	- 3,6	- 3,7	- 3,8	- 3,8	- 3,9	- 4,0
Commerciale	- 11,2	- 11,3	- 11,4	- 11,5	- 11,6	- 11,8	- 11,9	- 12,0	- 12,1	- 12,4	- 12,6	- 12,8	- 13,1	- 13,3	- 13,5
Staff	- 16,9	- 17,0	- 16,7	- 16,6	- 16,5	- 16,4	- 16,4	- 16,5	- 16,5	- 16,8	- 17,1	- 17,4	- 17,7	- 18,1	- 18,4

3.4.1. Personale

Le consistenze del personale per processo comprendono le sole risorse impiegate per i servizi affidati con il Contratto di Servizio quindicennale dalla Regione Liguria a Trenitalia. I relativi dati di dettaglio sono riportati alla successiva tabella 3.7.

Tabella 3.7 – Dettaglio dell'evoluzione di FTE per processo

Numero FTE	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Gestione Circolazione	27	27	26	26	26	27	27	29	28	28	28	28	28	28	28
Condotta	268	268	268	263	263	263	263	259	259	259	259	255	255	255	255
Scorta	240	232	232	228	228	228	228	224	224	224	224	221	221	221	221
Gestione equipaggi	21	21	20	20	21	22	22	23	22	22	22	22	22	22	22
Manovra	87	82	78	73	67	60	55	51	47	47	47	47	47	47	47
Manutenzione e pulizia	195	195	195	190	185	180	177	177	177	177	177	177	177	177	177
Commerciale	115	115	115	111	108	106	104	102	100	100	100	100	100	100	100
Staff	105	106	101	94	87	81	76	73	69	69	69	69	69	69	69

Le risorse medie FTE rappresentate nel PEF in esame si evolvono seguendo le logiche previste dal Piano di Impresa del Gruppo FS.

Nel dettaglio, in relazione all'evoluzione FTE per processo, si evidenzia che:

- le risorse medie FTE riferite al processo "Staff" seguono le dinamiche di efficientamento previste nel Piano di Impresa del Gruppo FS;
- le risorse medie FTE riferite ai processi "Condotta", "Scorta" e "Gestione equipaggi" sono correlate all'evoluzione della produzione ed alle dinamiche di rinnovo del CCNL. La flessione del numero di FTE per i processi "Condotta" e "Scorta" relativa all'anno 2020 su 2019, così pure come quella relativa all'anno 2025 su 2024, è riconducibile alla prevista maggiore produttività correlata ai nuovi CCNL;
- le risorse medie FTE riferite al processo "Manutenzione e pulizia" seguono le dinamiche di efficientamento e razionalizzazione del reticolo manutentivo;
- le risorse medie FTE riferite al processo "Commerciale" seguono le dinamiche di efficientamento del reticolo di vendita;
- le risorse medie FTE riferite al processo "Manovra" si riducono per via del graduale processo di razionalizzazione del reticolo manutentivo, dell'immissione in esercizio di nuovo materiale rotabile a composizione bloccata e di esternalizzazione delle attività;
- le risorse medie FTE riferite al processo "Gestione Circolazione" seguono le dinamiche di efficientamento delle Sale Operative.

Per quanto attiene all'efficientamento del costo del personale, si riporta in tabella 3.8 l'evoluzione del parametro "treni*km/addetto" prevista dal PEF in esame per la Direzione Regionale Liguria. La produttività per addetto aumenta del 15% nel periodo dal 2018 al 2032.

Tabella 3.8 – Produttività del personale

Anno	Numero di addetti	Treni*km (milioni)	Treni*km/addetto	Incremento produttività/anno
2018	1057	7,1	6.708	
2019	1046	7,1	6.779	1,1%
2020	1035	7,1	6.850	1,0%
2021	1005	7,1	7.055	3,0%
2022	986	7,1	7.193	1,9%
2023	967	7,1	7.329	1,9%
2024	952	7,1	7.449	1,6%
2025	939	7,1	7.553	1,4%
2026	926	7,1	7.658	1,4%
2027	926	7,1	7.658	0,0%
2028	926	7,1	7.658	0,0%
2029	918	7,1	7.723	0,8%
2030	918	7,1	7.723	0,0%
2031	918	7,1	7.723	0,0%
2032	918	7,1	7.723	0,0%

3.4.2. Altri costi di processo

Nella tabella 3.9 è riportato il dettaglio dei costi di processo diversi da quelli del personale per ciascun anno di durata del Contratto.

Tabella 3.9 – Dettaglio dell'evoluzione degli altri costi di processo

Valori in Mln di €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Accesso Infrastruttura	-24,2	-24,5	-24,9	-25,4	-25,8	-26,3	-26,8	-27,2	-27,7	-28,2	-28,7	-29,3	-29,8	-30,3	-30,9
Gestione Circolazione	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,7	-1,7	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8
Gasolio	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autoservizi	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8
Altri Costi	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-0,9	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0
Condotta, Servizi di Bordo e Gestione Equipaggi	-1,6	-1,6	-1,5	-1,6	-1,6	-1,7	-1,8	-2,1	-2,1	-2,2	-2,2	-2,4	-2,5	-2,6	-2,6
Prestazioni Service Operativi vs Trenord	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Altri Costi Operativi di Processo	-1,6	-1,6	-1,5	-1,6	-1,6	-1,7	-1,8	-2,1	-2,1	-2,2	-2,2	-2,4	-2,5	-2,6	-2,6
Manovra	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,2	-0,4	-0,5	-0,5	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,7
Altri Costi Operativi di Processo	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,2	-0,4	-0,5	-0,5	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,7
Manutenzione e Pulizie	-16,6	-16,6	-16,6	-17,0	-17,4	-17,8	-18,2	-18,6	-18,9	-19,3	-19,6	-20,0	-20,4	-20,8	-21,1
Materiali	-1,8	-1,8	-1,8	-1,9	-1,9	-1,9	-2,0	-2,0	-2,0	-2,1	-2,1	-2,1	-2,2	-2,2	-2,3
Manutenzione Beni Mobili	-6,1	-6,2	-6,2	-6,3	-6,4	-6,5	-6,7	-6,8	-6,9	-7,0	-7,2	-7,3	-7,4	-7,6	-7,7
Servizi di Pulizia	-6,4	-6,5	-6,5	-6,6	-6,7	-6,9	-7,0	-7,1	-7,2	-7,4	-7,5	-7,6	-7,8	-7,9	-8,1
Altri Costi Operativi di Processo	-3,2	-3,2	-3,1	-3,3	-3,4	-3,6	-3,7	-3,8	-3,9	-4,0	-4,1	-4,1	-4,2	-4,3	-4,4
Ribattimenti da Full Cost	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3
Ingegneria	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
Altri Costi Operativi di Processo	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
Commerciale	-4,5	-4,5	-4,5	-4,6	-4,8	-4,9	-5,0	-5,1	-5,3	-5,4	-5,5	-5,6	-5,7	-5,8	-5,9
Provvigioni Agenzie	-2,7	-2,7	-2,7	-2,7	-2,8	-2,8	-2,9	-2,9	-3,0	-3,1	-3,1	-3,2	-3,2	-3,3	-3,3
Assistenza disabili	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1
Servizi Amministrativi ed Informatici	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	-1,5	-1,5	-1,5	-1,6	-1,6
Altri costi	-0,6	-0,5	-0,5	-0,6	-0,6	-0,6	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,9	-0,9	-0,9
Staff	-9,8	-9,6	-9,5	-9,8	-10,0	-10,2	-10,4	-10,6	-10,8	-11,0	-11,2	-11,4	-11,6	-11,8	-12,0
Costi Interdivisionali vs Corporate	-6,0	-6,0	-6,1	-6,2	-6,3	-6,4	-6,5	-6,6	-6,7	-6,9	-7,0	-7,1	-7,2	-7,4	-7,5
Ribattimenti da Full Cost	-3,5	-3,3	-3,1	-3,3	-3,4	-3,5	-3,6	-3,7	-3,7	-3,8	-3,9	-3,9	-4,0	-4,1	-4,2
Altri costi	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4

3.4.3. Costi indiretti

Riguardo ai costi sostenuti centralmente ed imputati al contratto tra la Regione Liguria e Trenitalia, si riportano di seguito le tabelle che riepilogano i criteri ed i driver adottati unitamente ai coefficienti stimati per la Direzione Regionale Liguria con riferimento all'anno 2017.

Tabella 3.10 – Criteri e driver di attribuzione dei costi per processo non imputati direttamente

Processo	Allocazione	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	$\frac{\text{Accesso Infrastruttura Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Accesso Infrastruttura Regione A}}{\sum \text{Accesso Infrastruttura}}}{\sum \text{Treni Km Regione A}}$
Gestione Circolazione	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\frac{\text{Gestione Circolazione Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}}{\sum \text{Treni Km Regione A}}$
Condotta	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\frac{\text{Condotta Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Condotta Regione A}}{\sum \text{FTE Condotta}}}{\sum \text{FTE Condotta}}$
Servizi di Bordo (Scorta)	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\frac{\text{Scorta Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Scorta Regione A}}{\sum \text{FTE Scorta}}}{\sum \text{FTE Scorta}}$
Gestione Equipaggi	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\frac{\text{Gestione Equipaggi Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Gestione Equipaggi Regione A}}{\sum \text{FTE Gestione Equipaggi}}}{\sum \text{FTE Gestione Equipaggi}}$
Manovra	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\frac{\text{Manovra Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Manovra Regione A}}{\sum \text{FTE Manovra}}}{\sum \text{FTE Manovra}}$
Manutenzione Corrente	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\frac{\text{Manutenzione Corr. Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$
Pulizia	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\frac{\text{Pulizia Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$
Verifica	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\frac{\text{Verifica Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$
Manutenzione Ciclica	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\frac{\text{Manutenzione Ciclica Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{FTE Manutenzione Corr. Regione A}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}}{\sum \text{FTE Manutenzione Corr.}}$
Vendita	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base al driver	$\frac{\text{Vendita Diretta Regione A} + \text{Quota Indivisa} \cdot \frac{\text{Ricavi da Traffico Regione A}}{\sum \text{Ricavi da Traffico}}}{\sum \text{Ricavi da Traffico}}$

Processo	Allocazione	Descrizione allocazione costi	Formula attribuzione costi
Staff	Indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Staff Industriali Regione A} + \text{Quota Indiretta} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$
	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Staff di Supporto Regione A} + \text{Quota Indiretta} \cdot \frac{\text{Totale FTE Regione A}}{\sum \text{Totale FTE}}$
	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Staff Commerciali Regione A} + \text{Quota Indiretta} \cdot \frac{\text{Ricavi da Traffico Regione A}}{\sum \text{Ricavi da Traffico}}$
Altri processi	Diretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale: Accantonamenti per Penali da Cds	
Ammortamenti	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Gestione Parco Regione A} + \text{Quota Indiretta} \cdot \frac{\text{Eventi Treno Regione A}}{\sum \text{Eventi Treno}}$
	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Altri Ammortamenti Regione A} + \text{Quota Indiretta} \cdot \frac{\text{Costi Processo X Regione A}}{\sum \text{Costi Processo X}} + \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$
Svalutazioni	Diretta+ Quota indiretta	Attribuzione puntuale per Direzione Regionale più quota costi allocata sulla Divisione, ripartita in base ai driver	$\text{Altre Svalutazioni Regione A} + \text{Quota Indiretta} \cdot \frac{\text{Treni Km Regione A}}{\sum \text{Treni Km}}$
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 + CDL di ciascuna Regione.	$\text{Imposte DPR} \cdot \frac{(\text{Risultato Operativo} + \text{Costo del Lavoro Totale}) \text{ Regione A}}{(\text{Risultato Operativo} + \text{Costo del Lavoro Totale}) \text{ DPR}}$

Tabella 3.11 – Valori assunti per la Liguria dai driver di allocazione dei costi indiretti

Coefficiente	Liguria 2016
tr*km	4,4 %
FTE condotta	5,8 %
FTE scorta	6,6 %
FTE manutenzione corrente	7,5 %
FTE manovra	1,2 %
Ricavi traffico	7,8 %
Eventi treno	5,2 %

3.5. Dettaglio dei costi per processo

3.5.1. Costi di accesso all'infrastruttura

Si intende il costo sostenuto per il pedaggio dell'infrastruttura (treni commerciali ed invii legati ai turni dei servizi per il contratto di servizio con la Regione Liguria), incluse le prestazioni accessorie e complementari ed il costo sostenuto per l'energia elettrica e per l'aggio dell'1% che Trenitalia riconosce all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Nel PEF l'andamento di tale costo dipende dalla produzione.

Tale voce è addebitata dal gestore dell'infrastruttura a Trenitalia e regolata come previsto agli articoli 12 e 13 del Contratto. La modalità di calcolo dei costi di accesso all'infrastruttura è stata aggiornata per effetto delle delibere ART 96/2015 e 75-80/2016.

In tabella 3.12 sono distintamente esplicitati i costi relativi a energia e sosta e parking.

Tabella 3.12 – Costi di accesso all'infrastruttura per ogni anno di vigenza del Contratto

Valori in Mln di €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Accesso Infrastruttura	-24,2	-24,5	-24,9	-25,4	-25,8	-26,3	-26,8	-27,2	-27,7	-28,2	-28,7	-29,3	-29,8	-30,3	-30,9
Pedaggio	-21,2	-21,4	-21,7	-22,1	-22,5	-22,9	-23,3	-23,8	-24,2	-24,6	-25,1	-25,5	-26,0	-26,5	-26,9
Energia	-2,2	-2,2	-2,2	-2,3	-2,3	-2,4	-2,4	-2,4	-2,5	-2,5	-2,6	-2,6	-2,7	-2,7	-2,8
Sosta e parking	-0,9	-0,9	-0,9	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,2	-1,2

3.5.2. Costi di gestione della circolazione

Si intende il costo sostenuto per:

1. il personale della Sala Operativa, con copertura h24. Le figure presenti in Sala Operativa sono gli operatori della circolazione, della gestione dei turni materiale rotabile, della gestione dei rientri per pulizie, della formazione dei treni, dell'informazione alla clientela;
2. autoservizi sostitutivi programmati in orario e occasionali.

Tabella 3.12 – Costi di gestione della circolazione per ogni anno di vigenza del Contratto

Valori in Mln di €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Gestione Circolazione	-3,9	-3,9	-3,9	-3,9	-4,0	-4,1	-4,2	-4,3	-4,3	-4,4	-4,5	-4,5	-4,6	-4,7	-4,8
Costo del Lavoro	-2,1	-2,1	-2,1	-2,1	-2,2	-2,3	-2,4	-2,6	-2,6	-2,6	-2,7	-2,8	-2,8	-2,9	-3,0
Gasolio	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autoservizi	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8
Altri Costi	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-1,1	-0,9	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0
Numero FTE	27	27	26	26	26	27	27	29	28	28	28	28	28	28	28

L'evoluzione del costo del lavoro segue le dinamiche previste dal rinnovo del CCNL in termini di costo unitario pari al 1,9% medio annuo.

3.5.3. Costi di condotta, scorta e gestione equipaggi

Si intende il costo sostenuto per il personale di condotta e di scorta (diretto ed indiretto) e relativi costi (formazione, pernottamenti, divise, visite mediche, buoni pasto, spostamenti per la copertura del turno). Per personale indiretto si intendono le risorse impiegate per la copertura dei turni e quelle per la gestione amministrativa del personale

Tabella 3.13 – Costi di condotta, scorta e gestione equipaggi per ogni anno di vigenza del Contratto

Valori in Mln di €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Condotta, Scorta e Gestione equipaggi	-37,2	-37,3	-37,9	-38,1	-38,9	-39,6	-40,4	-40,7	-41,4	-42,1	-42,9	-43,1	-43,9	-44,8	-45,6
Costo del Lavoro	-35,6	-35,7	-36,5	-36,5	-37,3	-38,0	-38,6	-38,6	-39,3	-40,0	-40,7	-40,7	-41,4	-42,2	-42,9
Prestazioni Service Operativi vs Trenord	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Altri Costi Operativi di Processo	-1,6	-1,6	-1,5	-1,6	-1,6	-1,7	-1,8	-2,1	-2,1	-2,2	-2,2	-2,4	-2,5	-2,6	-2,6
Numero FTE															
Evoluzione FTE Condotta	268	268	268	263	263	263	263	259	259	259	259	255	255	255	255
Evoluzione FTE Scorta	240	232	232	228	228	228	228	224	224	224	224	221	221	221	221
Evoluzione FTE Gestione equipaggi	21	21	20	20	21	22	22	23	22	22	22	22	22	22	22

Per i processi in esame nel PEF è stata considerata la riduzione delle risorse impiegate pari al 5,6% circa, è stato inoltre considerato un aumento del costo del lavoro a seguito del rinnovo del CCNL pari a 1,9%, compreso il tasso di inflazione.

3.5.4. Costi di manovra

Si intende il costo sostenuto per il personale di manovra diretto (negli impianti di La Spezia, Genova Brignole, Savona) ed indiretto, oltre che i relativi costi legati al personale stesso (formazione, divise, visite mediche, buoni pasto, trasferimenti per la copertura del turno). La voce comprende anche il costo sostenuto per i servizi di manovra externalizzati.

Nel PEF, a partire dal 2017, le consistenze sono state considerate in riduzione a seguito di progetti di ottimizzazione del processo di manovra (razionalizzazione del reticolo manutentivo, dell'immissione in esercizio di nuovo materiale rotabile a composizione bloccata e di externalizzazione delle attività).

Tabella 3.14 – Costi di manovra per ogni anno di vigenza del Contratto

Valori in Mln di €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Manovra	-4,7	-4,6	-4,4	-4,3	-4,2	-4,0	-3,8	-3,7	-3,6	-3,6	-3,7	-3,8	-3,8	-3,9	-4,0
Costo del Lavoro	-4,6	-4,5	-4,4	-4,2	-3,9	-3,6	-3,3	-3,2	-3,0	-3,0	-3,1	-3,1	-3,2	-3,2	-3,3
Altri Costi Operativi di Processo	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,2	-0,4	-0,5	-0,5	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,7
Numero FTE	87	82	78	73	67	60	55	51	47	47	47	47	47	47	47

3.5.5. Manutenzione e pulizie

Per quanto riguarda la manutenzione, si intende il costo sostenuto per:

1. il personale di manutenzione (diretto ed indiretto);
2. la manutenzione corrente programmata e correttiva;
3. le attività di verifica del materiale rotabile;
4. i costi per i ricambi;
5. i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti;
6. i costi per manutenzione treni externalizzata;
7. i costi per l'ingegneria ed altri costi di processo;
8. le locazioni.

Nel PEF si tiene conto della razionalizzazione del processo di manutenzione che porterà, in coerenza al progetto di investimento, alla progressiva concentrazione delle attività di manutenzione presso il sito di Savona.

Per quanto riguarda la voce Pulizie, si intende il costo sostenuto per il processo di pulizia externalizzato 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). I costi assorbono gli impatti derivanti dal nuovo CCNL.

Tabella 3.15 – Costi di manutenzione e di pulizia per ogni anno di vigenza del Contratto

Valori in Mln di €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Manutenzione, Pulizie e Ingegneria	-27,0	-27,2	-27,5	-27,8	-28,1	-28,5	-28,9	-29,4	-29,9	-30,5	-31,0	-31,6	-32,1	-32,7	-33,3
Costo del Lavoro	-9,7	-9,9	-10,1	-10,1	-10,0	-9,9	-9,9	-10,1	-10,3	-10,5	-10,7	-10,9	-11,1	-11,3	-11,5
Materiali	-1,8	-1,8	-1,8	-1,9	-1,9	-1,9	-2,0	-2,0	-2,0	-2,1	-2,1	-2,1	-2,2	-2,2	-2,3
Manutenzione Beni Mobili	-6,1	-6,2	-6,2	-6,3	-6,4	-6,5	-6,7	-6,8	-6,9	-7,0	-7,2	-7,3	-7,4	-7,6	-7,7
Servizi di Pulizia + Appalti	-6,4	-6,5	-6,5	-6,6	-6,7	-6,9	-7,0	-7,1	-7,2	-7,4	-7,5	-7,6	-7,8	-7,9	-8,1
Altri Costi Operativi di Processo	-3,2	-3,2	-3,1	-3,3	-3,4	-3,6	-3,7	-3,8	-3,9	-4,0	-4,1	-4,1	-4,2	-4,3	-4,4
Ingegneria	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
Ribattamenti da Full Cost	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3
Numero FTE	195	195	195	190	185	180	177	177	177	177	177	177	177	177	177

3.5.6. Costi commerciali

Si intende il costo sostenuto per il personale delle biglietterie della Direzione Regionale Liguria, per provvigioni ed aggi, per i sistemi informativi ed amministrativi, per i canoni di locazione ed altri costi di processo.

Tabella 3.16 – Costi commerciali per ogni anno di vigenza del Contratto

Valori in Mln di €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Commerciale	-11,2	-11,3	-11,4	-11,5	-11,6	-11,8	-11,9	-12,0	-12,1	-12,4	-12,6	-12,8	-13,1	-13,3	-13,5
Costo del Lavoro	-6,7	-6,8	-6,9	-6,9	-6,9	-6,9	-6,9	-6,9	-6,9	-7,0	-7,1	-7,3	-7,4	-7,5	-7,7
Provvigioni Agenzie	-2,7	-2,7	-2,7	-2,7	-2,8	-2,8	-2,9	-2,9	-3,0	-3,1	-3,1	-3,2	-3,2	-3,3	-3,3
Assistenza disabili	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,04	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05
Servizi Amministrativi ed Informatici	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-1,4	-1,4	-1,4	-1,4	-1,5	-1,5	-1,5	-1,6	-1,6
Altri costi	-0,6	-0,5	-0,5	-0,6	-0,6	-0,6	-0,7	-0,7	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,9	-0,9	-0,9
Numero FTE	115	115	115	111	108	106	104	102	100	100	100	100	100	100	100

Nel PEF l'andamento di tale costo dipende dalla razionalizzazione dei canali di vendita, dall'incremento dell'assistenza e delle attività di Customer Care già avviate nell'anno 2016.

3.5.7. Costi di staff

Si intende il costo sostenuto per il personale delle strutture di staff della Direzione Regionale Liguria ed include anche il ribaltamento della quota di costo delle strutture di sede centrale (costi di staff indiviso), i servizi amministrativi ed informatici.

I costi di staff della Direzione Regionale Liguria includono il costo del personale e i costi collegati alla gestione dello stesso (ad esempio facilities al personale).

I costi di staff indiviso comprendono i costi delle strutture centrali di staff della Divisione Passeggeri Regionale (principalmente costo del personale: voce "Costi interdivisionali vs Corporate" tabella 3.17) ed i costi delle Direzioni non commerciali di Trenitalia (voce "Rib full cost" della tabella 3.17). Tali costi di staff indiviso vengono assegnati alla Direzione Regionale Liguria secondo una allocazione indiretta degli stessi, che avviene attraverso i seguenti driver:

- FTE Regione/FTE Divisione (per gli staff di supporto) = 7,2% (previsione per il 2017);
- treni*km Regione/treni*km Divisione (per gli staff industriali) = 4,4% (previsione per il 2017);
- ricavi traffico Regione/ricavi traffico Divisione (per gli staff commerciali) = 7,8% (previsione per il 2017).

Tabella 3.17 – Costi di staff per ogni anno di vigenza del Contratto

Valori in MIn di €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Staff															
Costo del Lavoro	-16,9	-17,0	-16,7	-16,6	-16,5	-16,4	-16,4	-16,5	-16,5	-16,8	-17,1	-17,4	-17,7	-18,1	-18,4
Costi Interdivisionali vs Corporate	-7,7	-7,3	-7,2	-6,9	-6,5	-6,2	-6,0	-5,9	-5,7	-5,8	-5,9	-6,0	-6,1	-6,2	-6,4
Ribattamenti da Full Cost	-6,0	-6,0	-6,1	-6,2	-6,3	-6,4	-6,5	-6,6	-6,7	-6,9	-7,0	-7,1	-7,2	-7,4	-7,5
Altri costi	-3,5	-3,3	-3,1	-3,3	-3,4	-3,5	-3,6	-3,7	-3,7	-3,8	-3,9	-3,9	-4,0	-4,1	-4,2
	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4
Numero FTE	105	106	101	94	87	81	76	73	69	69	69	69	69	69	69

3.5.8. Costi connessi agli oneri di consultazione, verifica, monitoraggio (Legge 244/2007)

Il costo a copertura degli oneri di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli quali-quantitativi del servizio di cui al comma 461, articolo 2 lettere b, c e d della legge 244/2007 è stabilito in euro 10.000 per anno, a compensazione di spese effettivamente sostenute e rendicontate.

3.5.9. Ammortamenti

Tale voce dipende, oltre che dagli interventi di manutenzione ciclica e di revamping, dal piano degli investimenti previsto dal presente Contratto ed include anche gli investimenti in impianti, la tecnologia e l'informatica.

Tabella 3.18 – Ammortamenti a PEF per ogni anno di vigenza del Contratto

Valori in MIn di €	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ammortamenti	-35,5	-39,7	-37,2	-40,1	-42,6	-44,0	-45,2	-44,7	-44,1	-42,6	-40,5	-37,2	-34,6	-30,9	-29,6

Trenitalia adotta da diversi anni la metodologia del Component Approach, applicando le seguenti aliquote:

- 3,3% su 83,6% del valore;
- 20% su 3,3% del valore;
- 10% su 13,1% del valore,

secondo i principi contabili adottati da Trenitalia e Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane riportati nella nota integrativa al bilancio di Trenitalia.

Con riferimento al valore degli ammortamenti riportati nel PEF si esplicita che lo stesso è stato valutato facendo esclusivo riferimento ai cespiti di pertinenza della Direzione Regionale Liguria.

Le quote di ammortamento del materiale Vivalto e degli elettrotreni oggetto di cofinanziamento, inserite nel PEF si riferiscono esclusivamente alla parte dei beni acquistata da Trenitalia.

L'uso di materiale rotabile assegnato ad altre Direzioni Regionali per l'effettuazione dei treni oggetto del Contratto e quello assegnato alla Direzione Regionale Liguria per l'effettuazione di treni di competenza di altre Regioni sono conguagliati in termini di ammortamenti e di costi per manutenzione corrente e pulizia avvalendosi di apposite matrici di scambio.

3.6. Dati patrimoniali e finanziari

Nella tabella 3.19 è data dimostrazione del calcolo del Capitale Investito Netto per ogni anno del PEF, ottenuto come somma del circolante (crediti e debiti), delle immobilizzazioni (materiale rotabile ed altri asset, al netto delle dismissioni ed incrementato di valore per la manutenzione ciclica) e degli accantonamenti al fondo TFR e agli altri fondi.

Tabella 3.19 – Dati patrimoniali e calcolo del Capitale Investito Netto (CIN)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Circolante:																
+ attività		30,8	29,7	30,0	30,3	30,6	30,8	31,2	31,5	31,8	32,1	32,4	32,7	33,1	33,4	33,8
- passività		- 19,7	- 13,6	- 16,6	- 38,5	- 23,1	- 22,4	- 11,8	- 11,9	- 11,8	- 11,8	- 12,1	- 12,3	- 12,5	- 12,7	- 13,0
= circolante netto		11,1	16,1	13,3	8,3	7,4	8,5	19,3	19,6	20,0	20,2	20,3	20,4	20,6	20,7	20,8
Capitale immobilizzato:																
+ capitale immobilizzato al 31/12 anno X-1	229,7															
+ nuovi investimenti -disinvestimenti		57,4	55,3	37,3	153,2	70,4	51,8	6,3	3,3	1,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
+ nuovi investimenti (al netto dei contributi in conto impianti)		6,0	6,0	5,5	5,0	5,0	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,8	4,8	4,8	4,8	5,0
+ manutenzione ciclica capitalizzata		34,2	38,4	35,9	38,8	41,3	42,7	43,9	43,4	42,8	41,3	39,2	35,9	33,3	29,7	28,3
- ammortamenti (al netto ribaltamento full cost)		258,9	281,8	288,8	408,2	442,2	455,8	422,7	387,1	350,3	314,1	280,3	249,8	221,9	197,6	174,9
= totale capitale immobilizzato		- 29,2	- 29,4	- 29,8	- 29,5	- 29,5	- 29,6	- 29,6	- 29,7	- 29,8	- 30,4	- 31,0	- 31,3	- 31,9	- 32,4	- 33,0
Altri fondi:																
- fondo TFR		- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0	- 1,0
- altri fondi		- 30,2	- 30,4	- 30,8	- 30,5	- 30,6	- 30,6	- 30,6	- 30,7	- 30,9	- 31,4	- 32,0	- 32,3	- 32,9	- 33,5	- 34,1
= totale fondi		239,8	267,5	271,3	369,4	419,1	433,7	411,4	375,9	339,4	302,9	268,6	237,9	209,6	184,9	161,6
Capitale Investito Netto (CIN)																
Rendimento del capitale investito (WACC*CIN)		5,97%	- 14,3	- 16,0	- 16,2	- 22,1	- 25,0	- 25,9	- 24,6	- 22,4	- 20,3	- 18,1	- 16,0	- 14,2	- 12,5	- 11,0

Il tasso di remunerazione del CIN (WACC) previsto è pari a 5,97%.

Il CIN è costituito da:

1. circolante (cassa + crediti - debiti);
2. immobilizzato (principalmente treni ed impianti);
3. fondi (a decurtazione principalmente TFR).

Il tasso WACC, in assenza di una specifica norma regolatoria, è attualmente stabilito da Trenitalia ed univoco per tutte le Regioni che stipulano nuovi contratti di servizio, anche per effetto della mancanza di un rating ufficiale per ciascuna Regione. Gli elementi per il relativo calcolo sono esplicitati nella tabella 3.20.

Tabella 3.20 – Parametri di calcolo del WACC

Cost of Equity / Ke	Fonte
Risk free rate (Rf)	2.1% Tasso di rendimento Btp a 10 anni, Banca d'Italia - Media asse mensili anno 2017 - Rendistore per fasce di vita residua 3 anni e 7 mesi - 12 anni e 3 mesi
Beta factor	1.55 Beta relevated sulla base della Capital Structure di Trenitalia
Market Risk Premium	5.5% Corporate Finance advisors - Italia
Ke	9.5%
Kd before tax	3.6% Tasso di rendimento Btp a 10 anni + spread. N.B.: Damodaran average cost of debt Transportation (Railroads) in Eurozone = 1.1%
Kd Tax rate	24.1% Aliquota fiscale effettiva media (IRES)
Kd	2.3%
C/E	2.2 Media del settore railroad (e.g. Damodaran benchmark operatori europei - NYSE basis)
WACC Lardo	5.9%

3.7. Matrice dei rischi

Una volta disponibile il CER, questo va confrontato con il PEF dello stesso anno. Per ciascuna delle voci del CER/PEF relative ai ricavi e ai costi di processo – escluso il costo di accesso alla infrastruttura – si procede all'individuazione delle cause di scostamento e alla ripartizione del rischio secondo quanto previsto dalla tabella della Matrice dei Rischi (tabella 3.21).

Identificativo	Parametro valutato	Trenitalia	Regione Liguria
1	Ricavi da mercato: quota imputabile alla politica tariffaria		■
2	Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di agevolazioni/gratuità successive alla stipula del contratto		■
3	Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di progetti di integrazione tariffaria e/o modale		■
4	Ricavi da mercato: quota derivante dal mancato versamento del contributo di 1.000.000 oltre IVA relativo alla tariffa integrata Trenitalia/AMT ovvero da mancata introduzione della tariffa 14/GE		■
5	Ricavi da mercato: quota derivante dai mancati aumenti tariffari a far data dal 2021 sulla tariffa integrata Trenitalia/AMT		■
6	Ricavi da mercato: quota imputabile al recupero della evasione pari a quanto stabilito nell'allegato 3 – PEF	■	
7	Ricavi da mercato: quota imputabile all'incremento dei viaggiatori	■	■
8	Dinamica negativa dei ricavi da tariffa per inefficienze commerciali	■	
9	Dinamica negativa dei costi per effetto dell'inflazione		■
10	Dinamica negativa dei costi di produzione per inefficienze gestionali/organizzative	■	
11	Incrementi del costo unitario del personale per effetto dell'applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale	■	
12	Incrementi dell'offerta programmata		■
13	Mancata consegna dei nuovi treni generata da ritardi nei pagamenti da parte della Regione		■

Sono di seguito esplicitati i criteri per la ripartizione dei rischi espressi in tabella; i parametri valutati sono richiamati tramite l'identificativo riportato in tabella.

1. **Ricavi da mercato (identificativo 1):** qualora la Regione deliberi di non effettuare l'incremento tariffario previsto da PEF (tariffa 39/9/Liguria, tariffa 39/9/Cinque Terre, tariffa giornaliera Cinque Terre, tariffa 40/9/Liguria, tariffa 14/GE) si impegna a compensare i conseguenti minori ricavi.
2. **Ricavi da mercato (identificativo 2):** qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a compensare eventuali minori ricavi da valutarsi nell'ambito del Comitato.
3. **Ricavi da mercato (identificativo 3):** qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a compensare eventuali minori ricavi da valutarsi nell'ambito del Comitato.
4. **Ricavi da mercato (identificativo 4):** tale integrazione è parzialmente contribuita dalla Regione Liguria, contributo di cui si è tenuto conto nell'ambito della predisposizione del PEF.

La Regione ha stanziato a bilancio un contributo di € 1.000.000 oltre IVA per l'anno 2018.

Per gli anni successivi al 2018, qualora i maggiori introiti derivanti da tariffa 41/9/A Comune di Genova o da tariffa 14/GE non raggiungessero tale importo, la Regione si impegna a compensare tali eventuali conseguenti minori ricavi.

5. **Ricavi da mercato (identificativo 5):** qualora i ricavi da tariffa integrata non seguano l'andamento previsto nell'allegato Sistema Tariffario, dal 2021 l'integrazione potrà essere sciolta e compensata dalla tariffa 14/GE (attiva dal 1/1/2019). La Regione si impegna a compensare gli eventuali conseguenti minori ricavi.
6. **Ricavi da mercato (identificativo 6):** il trend positivo di incremento dei ricavi da traffico è determinato da tre componenti:
 - aumento delle tariffe;
 - recupero dell'evasione/elusione;
 - incremento dei viaggiatori.

Trenitalia si assume il rischio di mancato incremento dei ricavi per recupero evasione per gli importi considerati nel PEF e riportati, per ogni anno, al precedente paragrafo 3.3.1 (tabella 3.3).

Qualora la Regione non deliberi in senso contrario rispetto agli incrementi tariffari automatici di cui all'Allegato 6, l'eventuale scostamento negativo tra ricavi PEF e CER (ricavi consuntivati inferiori a quelli preventivati nel PEF) sarà attribuito in forma proporzionale all'incidenza percentuale dell'effetto del recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori l'uno in capo a Trenitalia e l'altro valutato nel confronto del risultato netto PEF/CER.

Qualora la Regione non provveda all'incremento tariffario, lo scostamento terrà prima conto dell'atteso effetto sui ricavi della stessa mancata manovra, calcolato applicando l'incremento percentuale previsto all'ammontare dei ricavi da traffico da CER dell'anno precedente, e quindi sulla quota dello scostamento restante si procederà analogamente, attribuendo in forma proporzionale all'incidenza percentuale agli effetti del mancato recupero dell'evasione e dell'incremento dei viaggiatori.

7. **Ricavi da mercato (identificativo 7):** Regione Liguria e Trenitalia assumono congiuntamente il rischio di incremento dei viaggiatori nella misura del 50% ciascuno.
8. **Dinamica negativa ricavi per inefficienze commerciali (identificativo 8):** i mancati ricavi da traffico determinati da blocchi al sistema di vendita centrale PICO saranno a carico di Trenitalia.
9. **Dinamica negativa dei costi per effetto dell'inflazione (identificativo 9):** la Regione compensa i maggiori costi derivanti dall'effetto dell'inflazione entro il limite del tasso FOI ISTAT medio annuo.
10. **Dinamica negativa dei costi di produzione per inefficienze gestionali/organizzative (identificativo 10):** i costi dei singoli processi effettivamente sostenuti indicati nel CER – esclusi i costi di accesso alla infrastruttura – sono riconosciuti dalla Regione nella sola misura prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da maggiori servizi/interventi richiesti formalmente dalla Regione. Gli scostamenti sono pertanto a carico di Trenitalia
11. **Incrementi costi per effetto CCNL (identificativo 11):** i costi unitari del personale dei singoli processi effettivamente sostenuti indicati nel CER sono riconosciuti dalla Regione soltanto nella sola misura prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori costi determinati da maggiori servizi/interventi richiesti formalmente dalla Regione. I maggiori scostamenti legati ai rinnovi del CCNL sono pertanto a carico di Trenitalia.
12. **Incrementi/modifiche dell'offerta programmata (identificativo 12):** la Regione compensa i maggiori costi derivanti da richieste di incremento/modifica dell'offerta programmata.
13. **Mancata consegna dei nuovi treni generata da ritardi nei pagamenti da parte della Regione (identificativo 13):** la Regione compensa gli eventuali maggiori costi derivanti.