

Allegato 2

Prescrizioni vincolati e indicazioni per la costituzione dell'Agenzia regionale Reti e Mobilità s.p.a.

A. Progetto di scissione

- I. Dovrà essere fornito un elenco dei crediti nei confronti della Regione per la circolarizzazione degli stessi, specificando per ciascuno di essi se sarà trasferito in capo a Ferrovie della Calabria s.r.l. o all'Agenzia Reti e Mobilità s.p.a., nonché il Dipartimento/Settore regionale che ne ha competenza.
- II. Per ciascun bene immobile regionale di cui era previsto il trasferimento a titolo gratuito nel patrimonio di Ferrovie della Calabria s.r.l. (in conformità agli Accordi fra Stato e Regione), inclusi quelli appartenenti alle linee ferroviarie chiuse e dismesse nel 2014 (Cannavà-Cinquefrondi; S. Nicola Silvana Mansio – San Giovanni in Fiore), deve essere specificato se lo stesso rientrerà nel patrimonio di Ferrovie della Calabria s.r.l. o di Agenzia Reti e Mobilità, oppure se si intende lasciare lo stesso in capo alla Regione.

B. Contratti

- I. Ai fini dell'affidamento del servizio ferroviario sulla rete regionale, Ferrovie della Calabria s.r.l. predispone una proposta di piano economico finanziario, a decorrere dal 01.01.2019 e di adeguata durata. Tale piano è da sottoporre per le successive valutazioni all'ART-CAL e alla Regione, nella sua qualità di soggetto programmatore dei servizi e, pro tempore, committente, e alla Regione nella sua qualità di socio. Tale piano economico-finanziario è proposto:
 - assumendo la tipologia degli obblighi di servizio pubblico attuali;
 - escludendo la gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, ma includendo i relativi canoni;
 - prevedendo una rimodulazione dei servizi conseguente all'estensione della linea ferroviaria fino alla stazione ferroviaria di Germaneto ("pendolo") e alla chiusura delle linee attualmente sospese (con esclusione del tratto centrale della linea Cosenza-Catanzaro);
 - determinando le compensazioni nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b) e all'allegato 1 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo le modalità indicate al Prospetto 4 dell'Allegato A alla Delibera n. 49 del 17 giugno 2015 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti;
 - valutando una progressiva riduzione dei costi o aumento della produttività, stabiliti anche con riferimento a benchmark di imprese efficienti e comparabili;
 - prevedendo un investimento in materiale rotabile che, sommato all'investimento pubblico, consenta un rinnovo di tutti i mezzi di età superiore a 30 anni;
 - prevedendo, sinteticamente e per quanto a oggi noto, le variazioni che interverrebbero a secondo delle differenti ipotesi di scenario in relazione allo studio di fattibilità in corso sulla linea Cosenza-Catanzaro.
- II. Ferrovie della Calabria s.r.l. definisce le procedure da applicare nella determinazione e nella riscossione dei canoni dovuti all'Agenzia per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria ed anche nell'assegnazione della capacità di tale infrastruttura. In particolare, essa predispone e tramette all'ART-CAL e alla Regione tutti gli atti necessari da stipularsi fra l'Agenzia e Ferrovie della Calabria (dopo lo scorporo), per regolarne reciprocamente i rapporti.
- III. Ai fini dell'affidamento in house providing della manutenzione e gestione delle infrastrutture di trasporto, Ferrovie della Calabria s.r.l. definisce, sulla base dei costi netti del ramo di azienda da scorporare (per costituire l'Agenzia), un modello compensazione per le attività:

- di manutenzione e gestione della rete ferroviaria regionale e degli impianti e infrastrutture ad essa connessi, differenziandolo in ragione delle caratteristiche della linea (singolo binario/doppio binario; presenza di gallerie, viadotti e opere d'arte minori; rischio idrogeologico; ecc.);
- delle autostazioni, differenziandolo in funzione della funzionalità offerta e della dimensione.

Ciò è effettuato assumendo l'attuale tipologia di obblighi di servizio, quelli derivanti dalle recenti disposizioni ministeriali in materia di sicurezza, nonché il livello di servizio comunque offerto nelle autostazioni e nelle stazioni ferroviarie. I costi netti sono calcolati come differenza fra i costi imputati alle attività (possono includere: tutti i costi diretti connessi alle attività in questione; una quota adeguata dei costi comuni sia alle attività in questione che ad altre attività; i costi connessi ad investimenti strettamente necessari per le attività in questione) e le entrate associate (canoni, locazioni, pedaggi). Sono individuate, sinteticamente e per quanto ad oggi noto, le variazioni che interverrebbero a seconda delle differenti ipotesi di scenario in relazione allo studio di fattibilità in corso sulla linea Cosenza-Catanzaro.

- IV. L'onere complessivo per la Regione derivante dai precedenti punti I, II e III non può superare quello attuale, determinato annualmente nella misura massima di 24.300.000 euro, a valere sul capitolo di spesa U2301051101 presente sul bilancio regionale.

C. Piani industriali ed economico-finanziari delle società

- I. Si dovrà tenere conto del livello corrente di corrispettivo complessivo per i servizi affidati (comunque sia ripartito fra le società), cui sarà aggiunta la compensazione per le funzioni delegate dall'ART-CAL, secondo quanto stabilito dall'art. 21 della Legge Regionale 31/12/2015 n. 35.
- II. Si dovrà ipotizzare che l'affidamento diretto dei servizi ferroviari resti in capo a Ferrovie della Calabria s.r.l., e che la stessa si aggiudichi (nella gara regionale per la quale l'ART-CAL ha già pubblicato l'avviso di preinformazione) servizi su gomma in quantità approssimativamente pari a quelli attualmente eserciti (necessitando in ipotesi diversa, ovviamente, una revisione radicale di qualsiasi piano industriale).
- III. Si dovranno individuare le azioni correttive in caso di riduzione dei servizi affidati dalla Regione (e dei corrispettivi corrispondenti), fino al 15% per l'Agenzia Reti e Mobilità e fino al 20% per Ferrovie della Calabria s.r.l. Per la compensazione per le funzioni delegate, di cui al punto I, si dovrà anche in questo caso tenere conto di una possibile riduzione in misura massima del 15%.
- IV. Si dovrà tenere conto esclusivamente degli investimenti già previsti, con fonti di finanziamento definite, per come risultanti in atti amministrativi della Regione o altri enti pubblici, oppure in autofinanziamento. In tutti i casi in cui il finanziamento è solo presumibile, dovranno essere adottate ipotesi prudenti e ragionevoli, adeguatamente motivate.
- V. Eventuali misure di incentivi all'esodo del personale finanziate dalla Regione devono essere tenute in considerazione solo dopo specifico approfondimento con il competente Dipartimento regionale, teso anche a individuare le relative specifiche coperture finanziarie.
- VI. In tutti i casi in cui i costi unitari o complessivi stimati si discostano da quelli attuali in riduzione sensibilmente (oltre il 5% per i costi unitari, oltre il 10% per i costi complessivi), dovrà essere fornita apposita specifica scheda per ogni voce, che motivi adeguatamente come viene ottenuta tale riduzione.
- VII. In tutti i casi in cui i ricavi unitari o complessivi stimati si discostano da quelli attuali in aumento sensibilmente (oltre il 5% per i ricavi unitari, oltre il 10% per i ricavi complessivi), dovrà essere

fornita apposita specifica scheda per ogni voce, che motivi adeguatamente come viene ottenuto tale incremento.

- VIII. Il livello di efficienza, inteso come rapporto fra ricavi e costi dei servizi su gomma affidati può stimarsi in crescita prudenzialmente dello 0,5% all'anno, in considerazione delle azioni che la Regione intende perseguire. Ipotesi più consistenti, legate ad azioni aziendali (ad esempio lotta all'evasione, marketing, ottimizzazione dei turni a parità di servizi) sono da giustificarsi ai sensi dei punti VI e VII.
- IX. I piani industriali ed economico-finanziari sono redatti, oltre che globalmente, anche separatamente per le attività in regime di economia di mercato. Resta fermo l'obbligo di adozione di sistemi di contabilità separata per tutte le attività svolte in regime di economia di mercato
- X. Con riferimento alle attività di cui al punto A.IV, si dovrà prudentemente stimare se tali attività consentono di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza, anche per la successiva valutazione del possibile superamento del limite del 20% di cui al comma 3 dell'articolo 16 del Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.
- XI. Dovranno essere individuate le professionalità necessarie per le nuove funzioni attribuite all'Agenzia Reti e Mobilità che non possono essere reperite all'interno del personale già in servizio (anche attraverso eventuali percorsi di riconversione e formazione). Di tale personale deve essere fornita una stima del costo annuale lordo. Tali stime devono essere effettuate, se necessario, anche per altre categorie di personale.
- XII. Il piano industriale definito ai precedenti punti deve prevedere l'equilibrio economico-finanziario.

D. Altri aspetti

- I. Nelle more dell'operatività della scissione, dovrà essere opportunamente prevista la formazione del personale che sarà destinato alle funzioni delegate dall'ART-CAL anche mediante la partecipazione in gruppi di lavoro congiunti fra Regione, ART-CAL e Agenzia per il trasferimento e la delega delle competenze, sulla base di attività coordinate dalla Regione.
- II. I rapporti fra l'Agenzia Reti e Mobilità s.p.a. e Ferrovie della Calabria s.r.l. devono essere improntati a indipendenza e imparzialità, per via delle funzioni della prima società di gestore dell'infrastruttura e di committente pubblico (su delega) dei servizi di trasporto pubblico locale.
- III. L'Agenzia Reti e Mobilità s.p.a., essendo soggetta al controllo analogo, deve avere una adeguata struttura (direttamente dipendente dal Consiglio di Amministrazione) con funzioni di controllo, auditing, monitoraggio.
- IV. La denominazione dell'Agenzia è "Agenzia Reti e Mobilità Calabria – ARM-CAL" s.p.a.