



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali,
di trasporto a rete, informativi e statistici

Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie

Relazione informativa circa i servizi ferroviari in regime di obbligo di servizio pubblico relativa al Contratto di servizio per il trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza 2017-2026 – Anno 2021 – Delibera 12/2017 del CIPE

Ai sensi di quanto previsto dalla delibera CIPE 12/2017, la presente relazione informativa ottempera a quanto ivi disposto in merito alla trasmissione annuale di una informativa circa i servizi ferroviari in regime di obbligo di servizio pubblico relativamente al contratto di servizio con Trenitalia S.p.A. per il trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza 2017 – 2026.

Il contratto di servizio passeggeri media e lunga percorrenza, prevede, fra gli obblighi a carico della Società, la trasmissione di una relazione trimestrale sul servizio e sulla qualità erogata nel trimestre.

A seguito della trasmissione in data 13 maggio 2022, da parte di Trenitalia, della relazione sul servizio e sulla qualità erogata aggiornata al 4° trimestre 2021, che completa le relazioni per l'anno 2021 previste dall'articolo 5 comma 1 lettera g) del Contratto di Servizio, si espone quanto segue.

INDICATORI COLLEGATI AD OBIETTIVI CONTRATTUALI

1) OFFERTA EROGATA

L'articolo 4 del Contratto di Servizio sancisce tra gli obblighi in capo a Trenitalia S.p.A. l'erogazione di un'offerta di servizi di trasporto ferroviario pari a 25,1 milioni di treni*km.

L'offerta programmata è considerata conforme ai limiti previsti anche in caso di scostamento, per difetto o per eccesso, non superiore all'1% annuo.

Nel 2021, l'offerta erogata è risultata pari a 25,09 milioni di treni*km con un volume inferiore di circa 5.800 treni*km.

Il confronto con l'anno precedente, in cui il volume ammontava a 18,9 milioni di treni*km, era stato condizionato dalla rimodulazione del perimetro dei collegamenti conseguenti alle misure di contenimento attuate per contrastare la pandemia da COVID-19. Infatti, mentre nel terzo e nel quarto trimestre 2020 l'offerta era ai suoi livelli abitudinari, nei primi due trimestri del 2020 ammontava complessivamente a 6,4 milioni di treni*km (5 nel primo trimestre e 1,4 nel secondo trimestre).

Al volume dei servizi ferroviari suesposto, va aggiunta l'offerta erogata tramite bus ammontante per il 2021 a 500.204 bus*km. Il confronto con i dati dei servizi bus offerti nel 2020, ammontanti a 310.909 bus*km, risente delle analoghe motivazioni relative al servizio ferroviario.

2) PULIZIA DEI ROTABILI

L'*Assetto dei servizi*, di cui all'Allegato 2 del Contratto di Servizio, prevede, al punto 2 lettera b), 5 diverse tipologie di intervento di pulizia, differenziate fra loro sia per gli intervalli temporali nei quali vengono effettuati, sia per le modalità di esecuzione degli stessi¹.

I livelli di programmazione e di realizzazione degli interventi di pulizia sono tornati ad assumere il trend crescente osservato nel triennio pre-pandemico 2017 – 2019.

In fase di programmazione, l'impresa ferroviaria aveva pianificato complessivamente 92.101 interventi contro i 68.882 preventivati nel 2020, realizzandone 90.058 contro i 66.433 del 2020 con conseguente miglioramento del tasso di realizzazione degli interventi (da 96,44% del 2020 a 97,78% del 2021).

3) INDICATORI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO

L'Allegato 5 del Contratto di Servizio, *Obiettivi di qualità erogata e relativo sistema di penali ed incentivi*, al fine di istituire un collegamento diretto fra l'ammontare del corrispettivo percepito dalla Società in fase di gestione e la qualità del servizio erogata nel medesimo periodo, dispone l'adozione di un sistema di penali ed incentivi basato su quattro parametri:

- a) Puntualità entro i 30';
- b) Puntualità entro i 60';
- c) Regolarità;
- d) Pulizia (Qualità Media Erogata).

Per ognuno dei suddetti parametri è stato previsto un valore obiettivo minimo, un valore obiettivo atteso e un valore obiettivo massimo.

Tali valori obiettivo rappresentano gli standard qualitativi attesi per l'erogazione dei servizi di trasporto ed erano stati ottenuti dall'analisi delle performances raggiunte da Trenitalia nel corso dell'ultimo triennio antecedente la stipula del Contratto, tenendo conto delle specificità che caratterizzavano i diversi parametri di qualità erogata, oltre che dei miglioramenti oggettivamente raggiungibili.

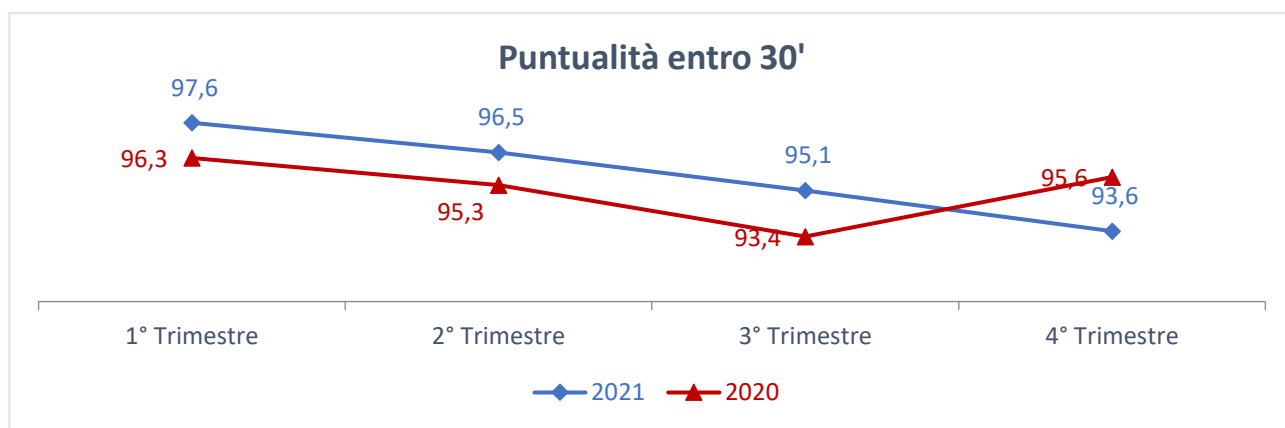
In funzione al valore fatto registrare da tali indicatori, si applica una penale laddove questo sia inferiore al valore obiettivo atteso o un incentivo qualora sia superiore.

In sede di sottoscrizione del Contratto, i valori obiettivo furono previsti fino all'annualità 2019. Successivamente, con nota n. 5126 del 20 luglio 2020, è stato determinato, congiuntamente con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di mantenere per gli anni 2020 e 2021 i valori obiettivo previsti nell'Allegato 5 per l'anno 2019, secondo quanto dettagliato nel citato allegato.

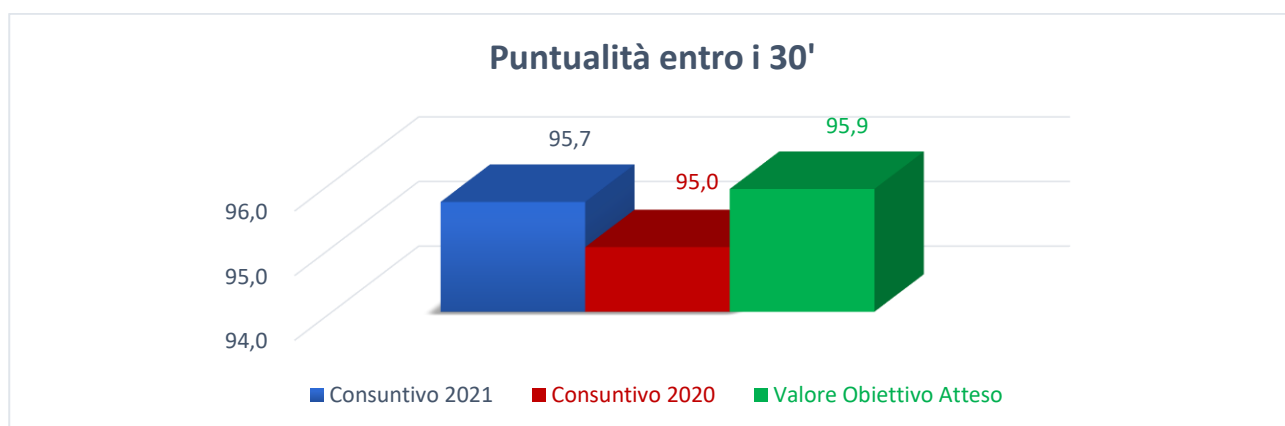
a) Puntualità entro i 30'

L'indice di puntualità entro i 30' ha subito una flessione nel corso dell'intero anno registrando comunque valori superiori rispetto all'anno precedente, fatta eccezione nel quarto trimestre.

¹ Gli interventi vengono effettuati secondo le 5 distinte tipologie, al termine di ogni viaggio, con cadenza giornaliera, mensile, ogni 40 giorni e con treno in movimento.



Il parametro in esame, nel complesso, si è attestato ad un livello pari a 95,7%, superiore al valore realizzato nel 2020 di 0,7 punti percentuali, ma inferiore al valore obiettivo atteso dello 0,2%.

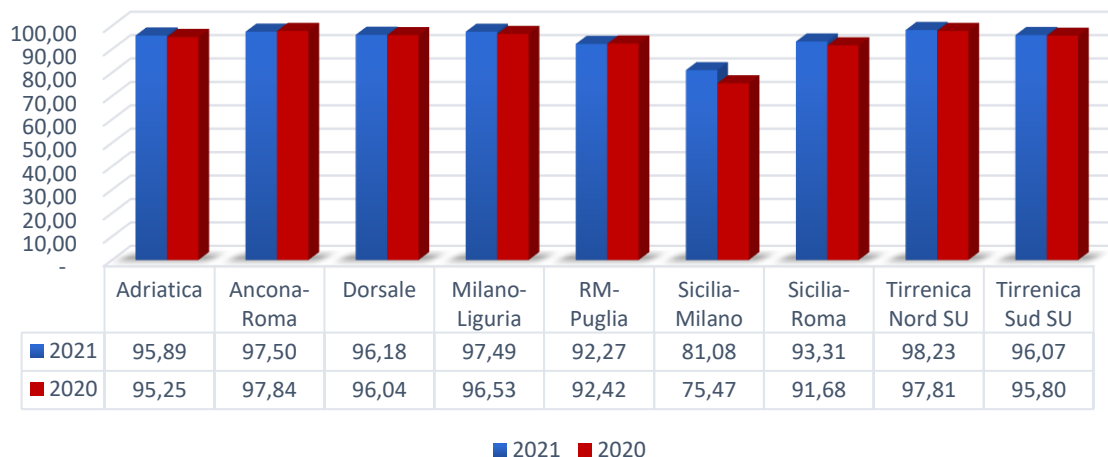


Si riporta di seguito l'andamento dell'indice di puntualità entro i 30' nel corso del primo periodo regolatorio 2017 – 2021:



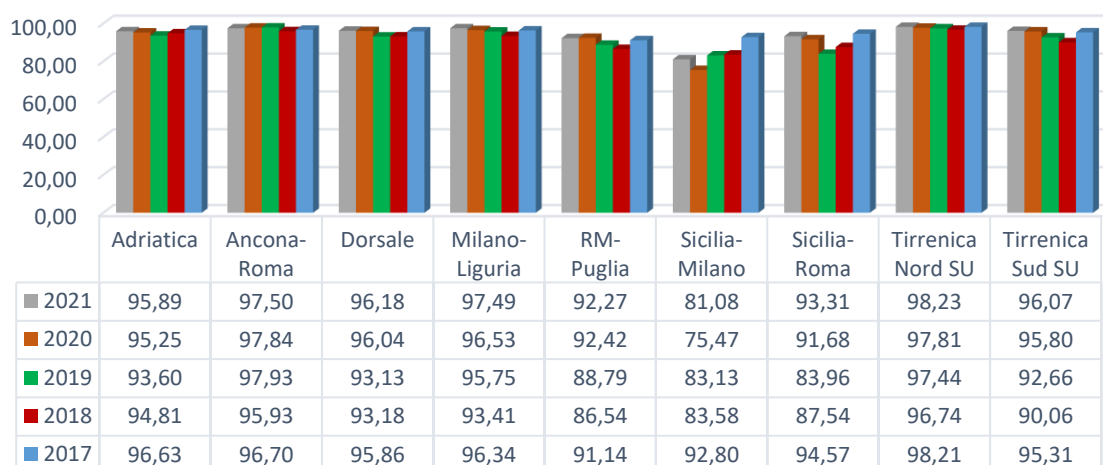
Per tale indicatore, annualmente, si rileva anche il dato per singola direttrice di traffico. Rispetto al 2020, sono solo due le direttrici per cui si registra una variazione negativa nella puntualità entro i 30' ovvero la direttrice *Ancona-Milano*, che passa da 97,84% del 2020 a 97,50% del 2021, e la direttrice *RM-Puglia*, che passa da 92,42% del 2020 a 92,27% del 2021. La direttrice più performante è la direttrice *Tirrenica Nord SU* il cui indice è pari al 98,23%; contrariamente, la direttrice *Sicilia-Milano* è la meno performante, sebbene sia anche la direttrice per la quale si è registrata la miglior variazione positiva rispetto all'anno precedente, passando dal 75,47% del 2020 all'81,08% del 2021.

Puntualità entro 30' per singola direttrice di traffico



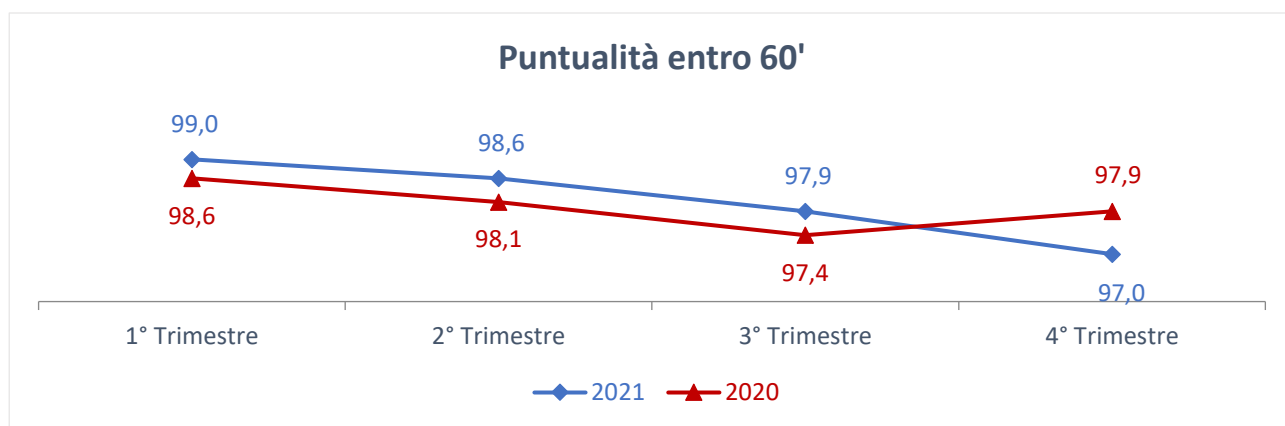
Di seguito si riporta l'evoluzione della puntualità entro 30' per singola direttrice di traffico durante il quinquennio 2017 – 2021:

Puntualità entro 30' per singola direttrice di traffico

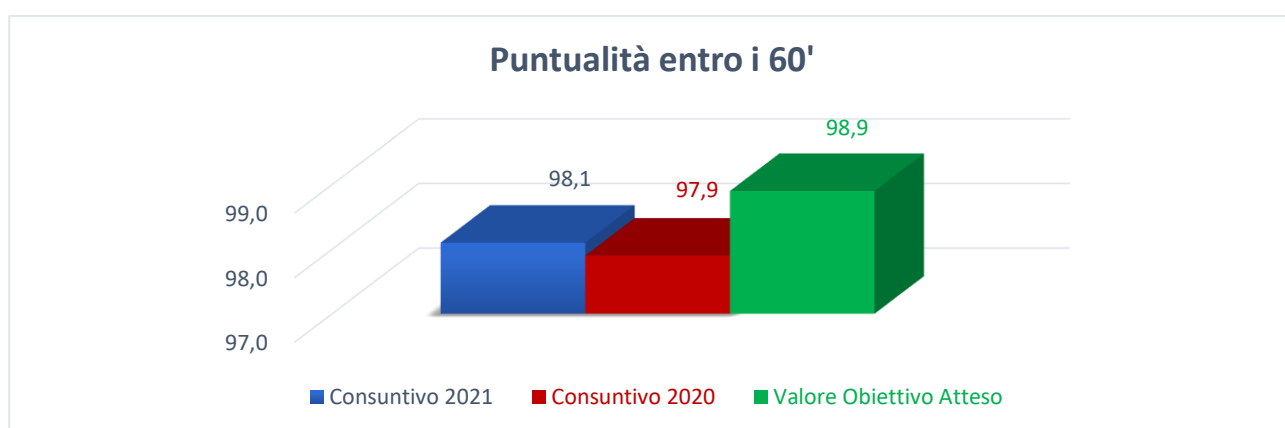


b) Puntualità entro i 60'

L'indice di puntualità entro i 60' ha mantenuto un trend decrescente durante l'intero anno registrando comunque valori superiori rispetto all'anno precedente, fatta eccezione per il quarto trimestre.



Al termine del 2021 tale indicatore ha raggiunto un valore pari a 98,1%, superiore al valore realizzato nel 2020 di 0,2 punti percentuali, ma inferiore al valore obiettivo atteso dello 0,8%.



Si riporta di seguito l'evoluzione dell'indice di puntualità entro i 60' durante il primo quinquennio contrattuale 2017 – 2021:

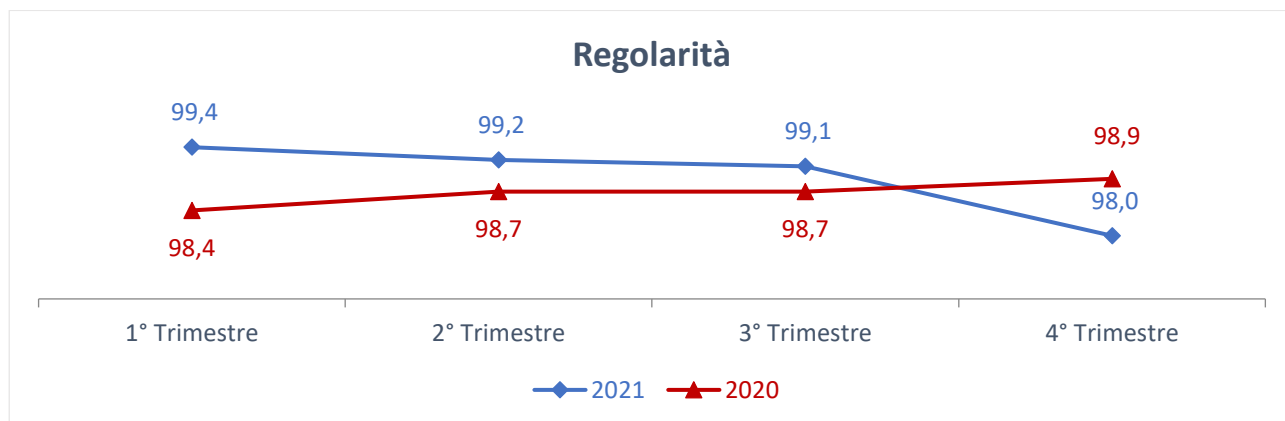


c) Regolarità

L'indice di regolarità misura l'efficienza del servizio rapportata ai treni soppressi, limitati e giunti con un ritardo superiore ai 120'², rispetto al numero dei treni programmati. Nel corso del 2021, l'indicatore ha

² Le limitazioni, le soppressioni e i ritardi oltre i 120' presi in considerazione nel calcolo di tale indicatore sono esclusivamente quelli derivanti da cause imputabili a FS.

osservato un andamento decrescente registrando comunque valori superiori rispetto all'anno precedente, fatta eccezione nel quarto trimestre.



Il valore rendicontato nel 2021, pari a 98,9%, è superiore al valore consuntivato nel 2020 di 0,2 punti percentuali, ma minore del valore obiettivo atteso dello 0,2%.



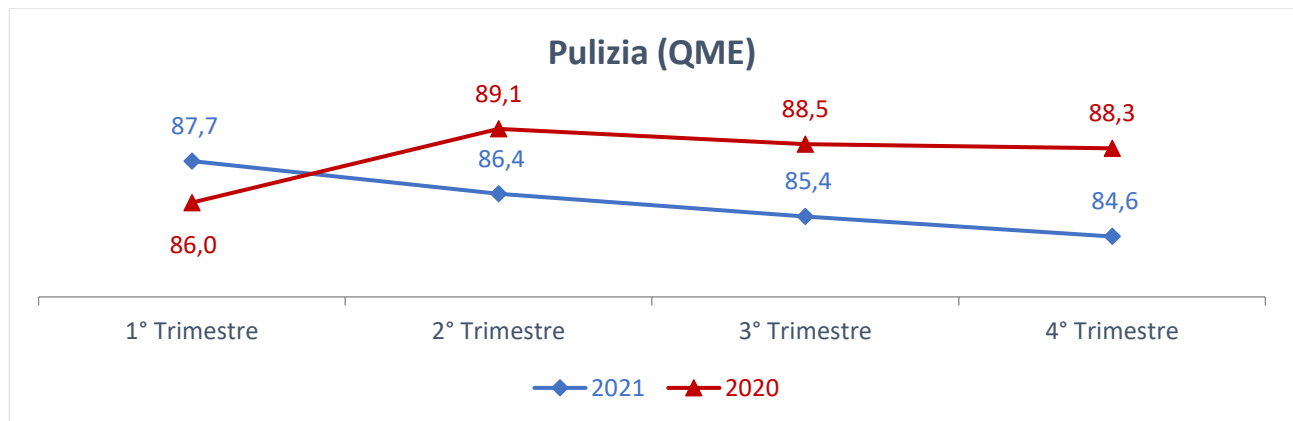
Si riporta di seguito il trend dell'indice di regolarità nel primo quinquennio regolatorio 2017 – 2021:



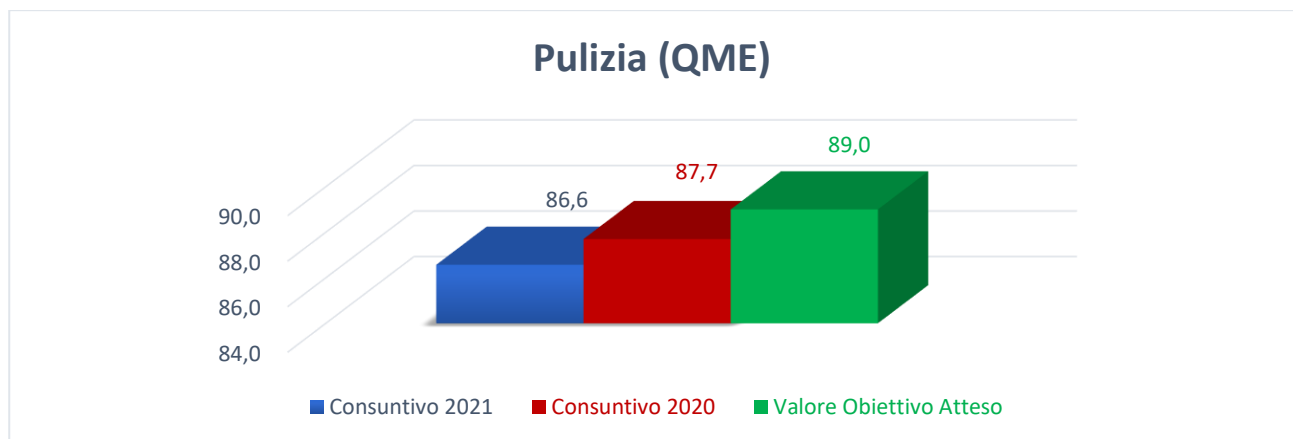
d) Pulizia (Qualità Media Erogata)

L'indice di pulizia esprime la qualità media erogata relativamente alle prestazioni di pulizia effettuate e quindi la conformità ai criteri di cui all'allegato 2 del Contratto. Tale indicatore viene calcolato sulla base dei valori percentuali di "Non Conformità" rilevati dal sistema informatico SUPeR di Trenitalia S.p.A. rispetto alle prestazioni compiute.

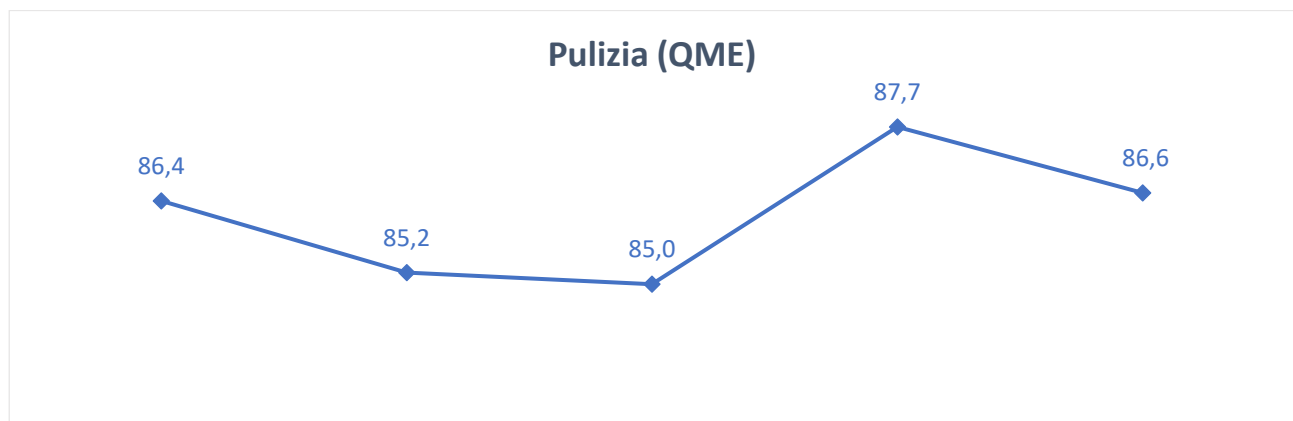
Nel corso del 2021, l'indicatore ha avuto una tendenza decrescente, osservando valori inferiori rispetto al 2020, ad eccezione del primo trimestre.



Globalmente, il valore consuntivato nel 2021 da tale parametro, pari a 86,57%, non solo è inferiore al valore obiettivo atteso (89,00%), ma anche a quanto riscontrato nell'anno precedente (87,70%).



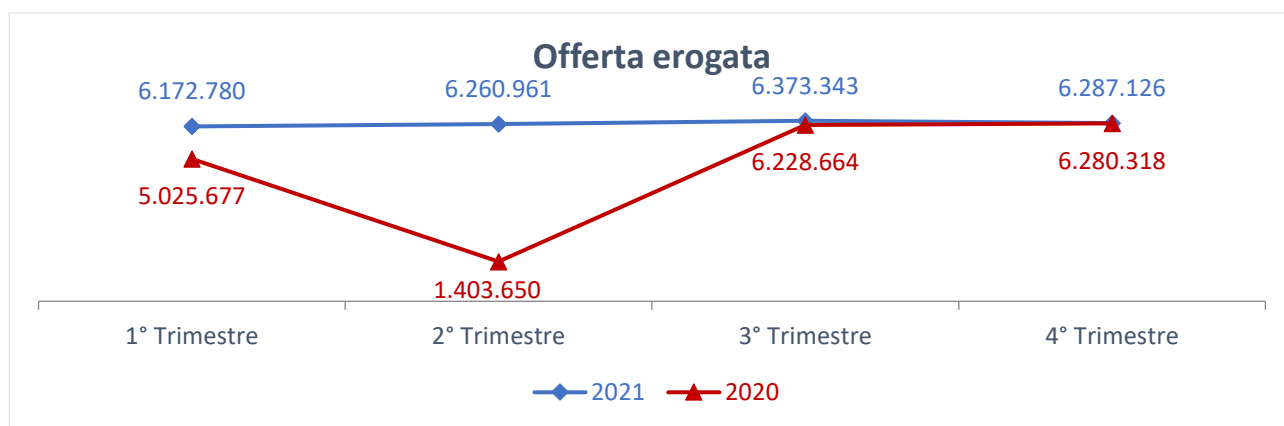
Si riporta di seguito l'andamento dell'indice di pulizia (QME) nel corso del periodo regolatorio 2017 – 2021:



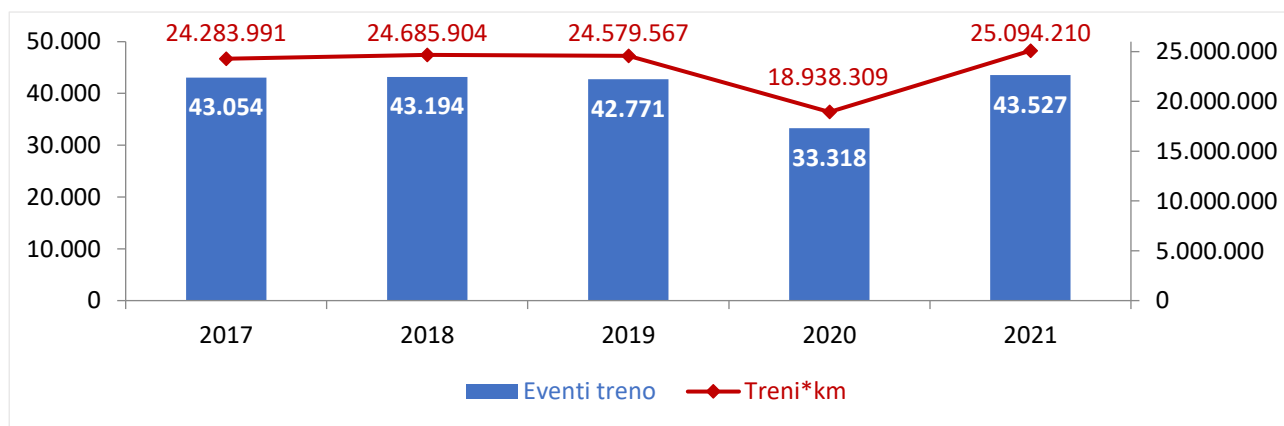
4) FREQUENTAZIONI

L'analisi degli scostamenti sui dati delle frequentazioni risente dei provvedimenti adottati per contenere la diffusione della pandemia da COVID-19 nel corso del 2020. Pertanto, il confronto con l'anno precedente non può considerarsi un confronto omogeneo.

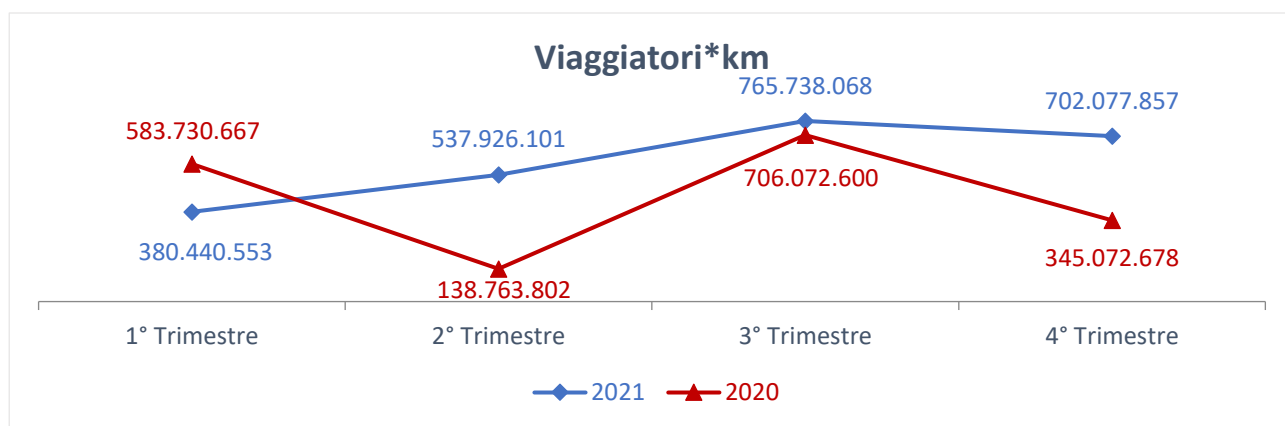
Nel 2021, il volume dell'offerta erogata in termini di treni*km è risultato pari a 25.094.210 contro i 18.938.309 treni*km erogati nel 2020. L'incremento dell'offerta 2021 rispetto all'anno precedente (+32,51%) è legato alla restrizione del perimetro dei collegamenti intervenuta nel primo e nel secondo trimestre 2020 per i motivi suesposti.



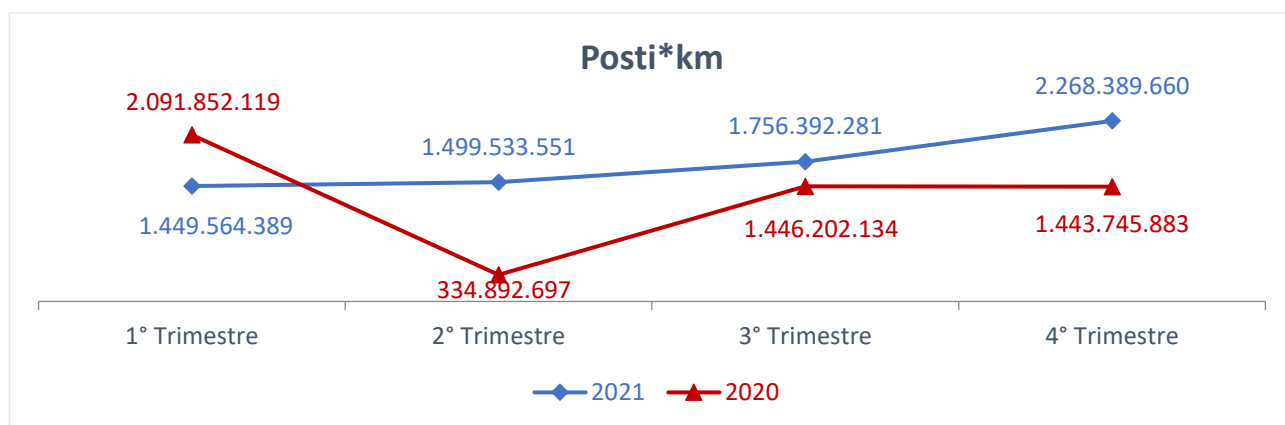
Si riporta di seguito l'evoluzione dell'offerta erogata nel corso del primo periodo regolatorio, 2017 – 2021, tenuto conto del trend degli eventi treno:



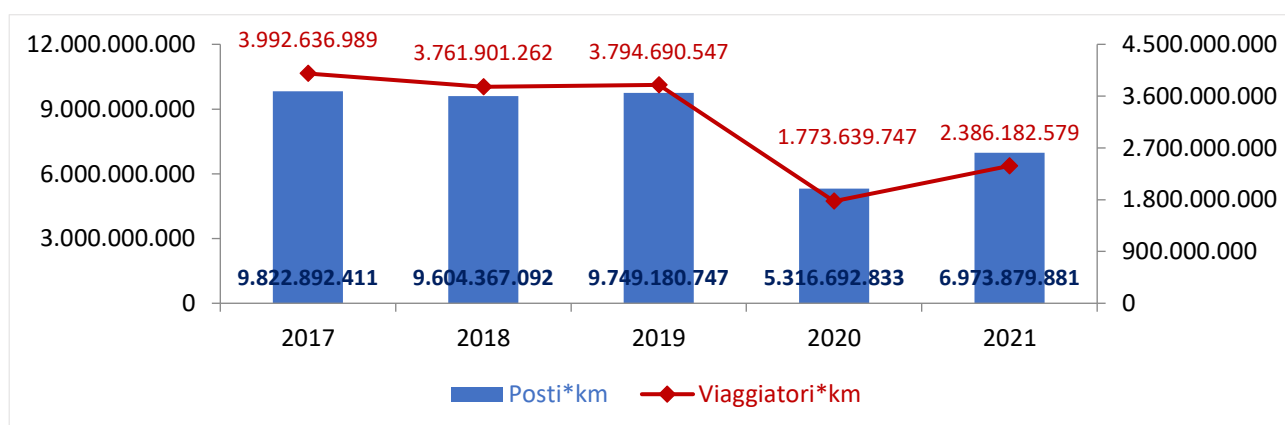
Il numero dei viaggiatori*km è passato da 1.773.639.747 del 2020 a 2.386.182.579 del 2021, delineando un incremento del 34,54%. Anche tale progresso è legato alle misure volte a contenere la pandemia e nello specifico alle misure di lockdown sub-nazionale e nazionale che hanno colpito prevalentemente il secondo e il quarto trimestre 2020.



Il numero dei posti*km rendicontato nel 2021 è pari a 6.973.879.881 contro i 5.316.692.832 del 2020 (+31,17%). Analogamente a quanto descritto per le altre grandezze, anche tale raffronto è influenzato dalle misure di contenimento ed in particolare dalle disposizioni che hanno imposto il sistema obbligatorio di prenotazione “a scacchiera”, non più in vigore da settembre 2021.



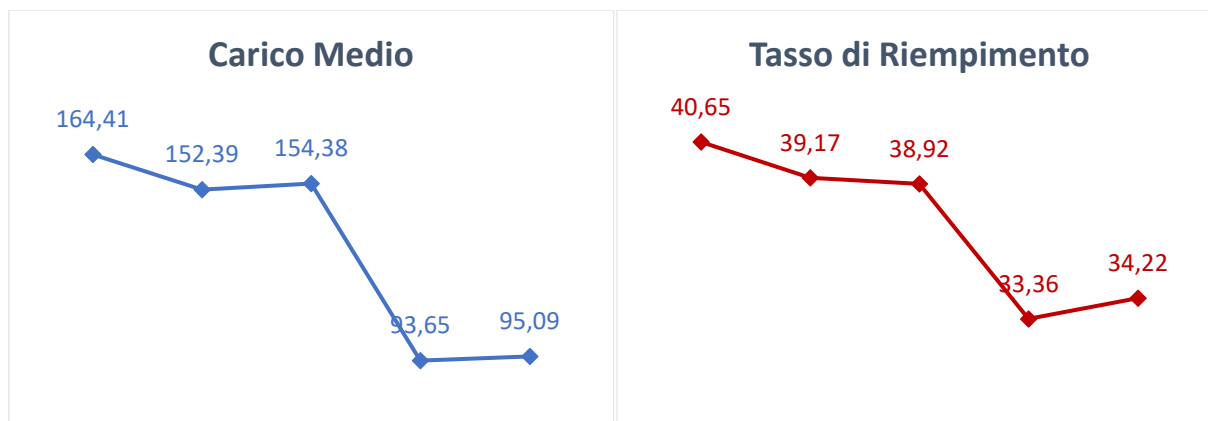
Si riporta di seguito l'evoluzione dei viaggiatori*km durante il primo quinquennio regolatorio 2017 – 2021, considerati, contestualmente, i posti*km disponibili:



A fronte dei valori consuntivati per le grandezze di cui sopra, si riscontra, con riguardo al 2021:

- Un miglioramento del carico medio, derivante dal rapporto tra viaggiatori*km e treni*km, passato da 93,65 del 2020 a 95,09 del 2021;
- Un incremento del tasso di riempimento, determinato dal rapporto tra viaggiatori*km e posti*km, passato da 33,36 del 2020 a 34,22 del 2021.

Analizzando l'evoluzione di questi ultimi due indicatori nel primo periodo regolatorio 2017 – 2021, si delinea l'incidenza negativa che l'emergenza sanitaria ha avuto sul trasporto ferroviario negli ultimi due anni:



RISULTATI DI QUALITÀ PERCEPITA

La qualità percepita dalla clientela è accertata da un istituto di ricerca, incaricato da Trenitalia S.p.A., attraverso una ricerca di mercato volta a rilevare la customer satisfaction. La ricerca di mercato viene effettuata mediante indagini bimestrali compiute su un campione di viaggiatori di età superiore ai 14 anni e si articola in 2 fasi:

- Interviste per arruolamenti realizzate in stazione precedentemente alla partenza del treno;
- Interviste telefoniche con tecnica “*Computer Assisted Telephone Interview*” (C.A.T.I.) compiute non oltre i 3 giorni successivi al viaggio.

Gli indicatori di qualità percepita, che contribuiscono alla determinazione del parametro A_z , a sua volta componente della formula di incremento tariffario, sono i seguenti:

- Pulizia e condizioni igieniche del treno;
- Comfort del treno;
- Security;
- Viaggio nel complesso.

Per ognuno dei suddetti parametri è stato definito un valore obiettivo. In sede di sottoscrizione del Contratto, i valori obiettivo furono previsti fino all'annualità 2019. Successivamente, con nota n. 5126 del 20 luglio 2020, è stato determinato, congiuntamente con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di mantenere per gli anni 2020 e 2021 gli incrementi richiesti (rispetto all'anno $n-1$) di cui all'allegato 5a secondo quanto dettagliato nel citato allegato per l'anno 2019.

Con riferimento ai predetti indicatori di qualità del servizio, si rileva quanto segue:

a) Pulizia e condizioni igieniche del treno³

Nel 2021, le indagini compiute hanno restituito una qualità in merito a tale parametro pari al 93,9%, a fronte di un valore obiettivo del 90,2%. Il livello riscontrato risulta migliorativo anche rispetto all'anno precedente in cui si era registrato un valore pari a 89,2%.

b) Comfort del treno⁴

³ La variabile misura la pulizia complessiva del treno, tenendo conto della pulizia degli spazi interni dello scompartimento o della carrozza, della pulizia esterna del treno e della pulizia della toilette se utilizzata.

⁴ La variabile misura il livello complessivo di comfort offerto dal treno, tenendo conto della comodità del posto, della climatizzazione, della silenziosità e dell'illuminazione della carrozza, della funzionalità e dello spazio per la sistemazione dei bagagli e della funzionalità e dotazione delle toilette se utilizzate.

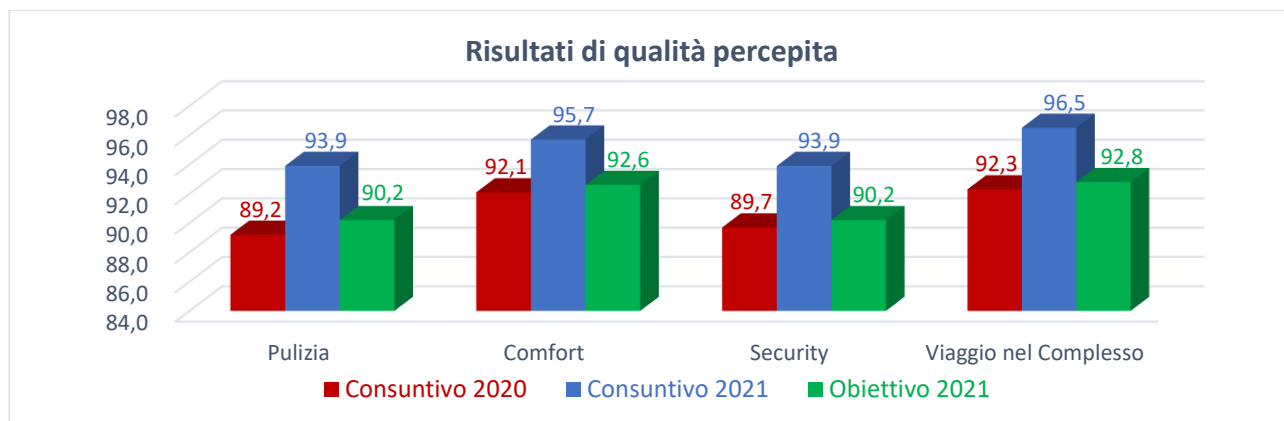
Il valore consuntivato per il 2021 è risultato pari a 95,7%, rispetto ad un valore obiettivo pari a 92,6%. La qualità rilevata è superiore rispetto a quanto rilevato nel 2020 di 3,6 punti percentuali.

c) Security⁵

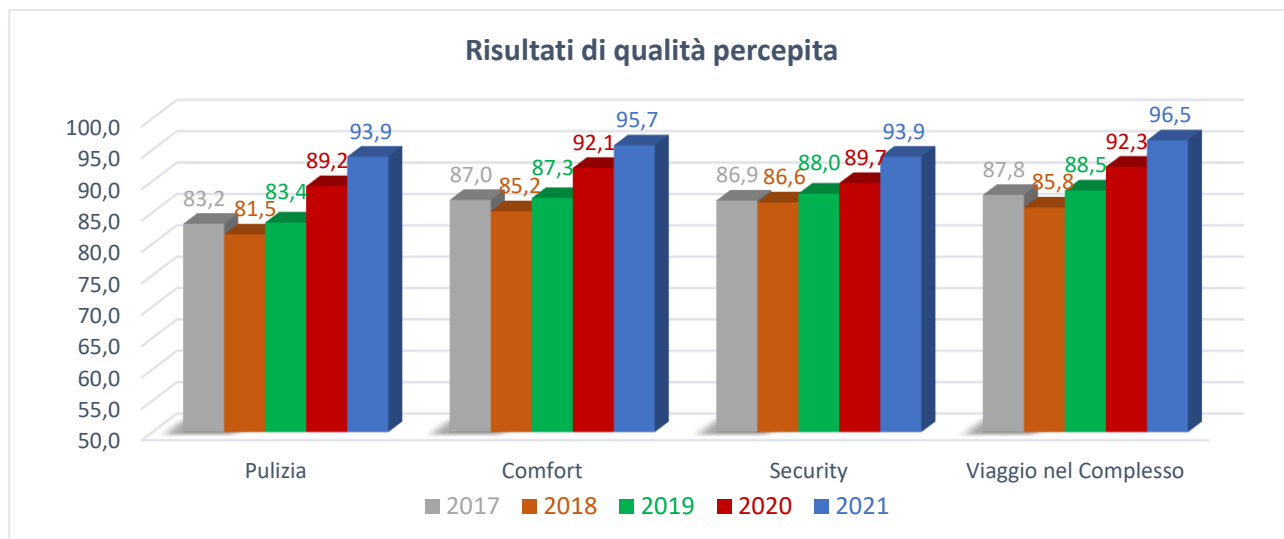
Per l'anno 2021, si è evidenziata una qualità percepita dagli utenti in termini di security del 93,9%, +3,7% rispetto al valore obiettivo. Contestualmente, si rileva un miglioramento in confronto al valore registrato nell'anno precedente (89,7%).

d) Viaggio nel complesso⁶

Per il 2021, le indagini hanno delineato una qualità percepita del 96,5% contro un valore obiettivo del 92,8%, evidenziando un miglioramento rispetto al 2020 in cui la qualità percepita dall'utenza si attestava al 92,3%.



Di seguito si riporta l'evoluzione della puntualità entro 30' per singola direttrice di traffico durante il quinquennio 2017 – 2021:



ATTIVITA' ISPETTIVE

Nel corso del 2021, a causa della pandemia, non sono state effettuate ispezioni a bordo treno.

⁵ La variabile misura il livello di sicurezza garantito al viaggiatore e ai suoi beni contro il rischio di furti, aggressioni o molestie varie.

⁶ La variabile misura la soddisfazione complessiva del viaggio, tenendo conto della valutazione di tutte le fasi del viaggio: preparazione del viaggio, afflusso in stazione, permanenza in stazione, permanenza a bordo treno, deflusso dalla stazione di arrivo.

PENALI CONTRATTUALI

1 – SISTEMA BONUS-MALUS

L'allegato 5 del Contratto di Servizio, *Obiettivi di qualità erogata e relativo sistema di penali ed incentivi*, dispone l'adozione di un sistema di penali e incentivi al fine di istituire una relazione diretta tra l'ammontare del corrispettivo contrattuale e la qualità del servizio effettivamente erogata.

Tale sistema prevede, con riferimento agli indicatori di qualità del servizio di cui sopra (Puntualità entro i 30', Puntualità entro i 60', Regolarità e Pulizia [QME]), l'assegnazione di valori obiettivo al di sotto o al di sopra del quale entra in funzione il sistema stesso ovvero si applica una penalità o si concede un incentivo.

Nel 2021 si è proceduto alla valutazione degli obiettivi relativi al 2020.

Per tale annualità e per il 2021, i valori obiettivo non sono stati assegnati in sede di sottoscrizione del contratto, ma successivamente con nota n. 5126 del 20 luglio 2020 con la quale il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, congiuntamente con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha disposto di confermare per tale biennio i valori obiettivo previsti per l'anno 2019.

Alla luce di quanto sopra, in ottemperanza all'articolo 14, comma 16, del Contratto di Servizio, essendo le performances raggiunte di segno negativo, la Società non ha ricevuto alcuna incentivazione.

Nel dettaglio, gli indici di puntualità e di regolarità sono risultati inferiori al valore obiettivo atteso, ma comunque superiori al valore minimo, ad eccezione del parametro della pulizia (QME) che invece è al di sotto del valore minimo con conseguente applicazione della penalità massima. Si puntualizza che, rispetto agli anni precedenti, l'ammontare massimo delle penalità si è ridotto poiché è diminuita la relativa base imponibile in virtù di quanto sancito all'articolo 1, comma 159, della Legge n. 160 del 27/12/2019⁷.

Di seguito una tabella esplicativa riportante l'ammontare delle penali per ogni mancato obiettivo, nonché il totale:

Parametro	Valore Obj Min	Valore Obj Atteso (o Medio)	Valore Obj Max	Valore Osservato	Ammontare Max per I/P (k)	Incentivo / Penalità
Puntualità entro 30'	92,90	95,90	98,40	95,00	913.556,76	-69.866,01
Puntualità entro 60'	97,70	98,90	99,60	97,90	913.556,76	-676.581,41
Regolarità	98,60	99,10	99,40	98,70	913.556,76	-692.608,36
Pulizia (QME)	88,20	89,00	90,50	87,70	913.556,76	-913.556,76
Totale						-2.352.612,54

2 – PENALI E RIDUZIONI DI CORRISPETTIVO

Il Contratto di Servizio, ai sensi dell'articolo 14, sancisce che “...*La violazione degli obblighi contrattuali, anche se relativa a inadempimenti dovuti ai soggetti terzi di cui la Società si avvale, comporta l'applicazione a carico della Società di penali di importo variabile, a seconda della gravità della violazione, sulla base di quanto riportato al presente articolo...*” ovvero riconosce ai Ministeri vigilanti la possibilità di comminare penali o applicare riduzioni di corrispettivo al manifestarsi di specifiche condizioni.

⁷ “Per il potenziamento delle attività di monitoraggio e vigilanza relative all'esecuzione del contratto di servizio di media e lunga percorrenza in essere con Trenitalia Spa, per la verifica della qualità dei servizi erogati all'utenza e per il miglioramento degli stessi è assegnata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la somma di 500.000 euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2026. È corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 4 della legge 24 dicembre 1993, n. 538.”

A seguito della pandemia, con il Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020, articolo 200, comma 3, convertito dalla Legge 77/2020, è stato previsto che “...in considerazione delle riduzioni dei servizi di trasporto pubblico passeggeri conseguenti alle misure di contenimento per l'emergenza epidemiologica da Covid-19, non trovano applicazione, in relazione al trasporto ferroviario passeggeri di lunga percorrenza e per i servizi ferroviari interregionali indivisi le disposizioni che prevedono decurtazioni di corrispettivo o l'applicazione di sanzioni o penali in ragione delle minori cose effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio e fino al 31 dicembre 2020...”; pertanto, per l'anno 2020, non sono state applicate penalità o decurtazioni per le minori percorrenze legate esclusivamente alla pandemia, limitatamente al periodo 23/02/2020 – 31/12/2020.

Al di fuori di tale previsione normativa, resta vigente il disposto normativo del Contratto di Servizio.

L'articolo 8, ai commi 5 e 6, statuisce l'applicazione di riduzioni di corrispettivo in presenza di interruzioni e/o variazioni dei servizi ferroviari oggetto del Contratto di Servizio.

Il comma 5 sancisce che in caso di interruzioni e/o variazioni non imputabili all'impresa ferroviaria, e non adeguatamente sostituiti dalla stessa, venga applicata una riduzione di corrispettivo proporzionale ai treni*km non erogati.

Il comma 6 prevede, a fronte di interruzioni e/o variazioni imputabili all'impresa ferroviaria, l'applicazione di una riduzione di corrispettivo proporzionale ai treni*km oggetto dell'interruzione e/o della variazione; la riduzione è applicata in forma ridotta laddove sia stato assicurato un servizio sostitutivo.

Con riferimento al 2020, sono state applicate le seguenti riduzioni di corrispettivo:

- € 5.772,00 per eventi non imputabili all'impresa ferroviaria;
- € 324.791,85 per eventi imputabili all'impresa ferroviaria.

In presenza di interruzioni e/o variazioni dovute a cause imputabili all'impresa ferroviaria, l'articolo 14, al comma 18, dispone la comminazione di una penale per ogni evento treno che ne è stato oggetto; la penale è ridotta qualora sia stato assicurato un servizio sostitutivo.

Nel 2020, gli eventi treno oggetto di un'interruzione e/o variazione imputabile all'impresa ferroviaria sono stati 160, di cui 157 con sostituzione e 3 privi di sostituzione. Sulla base di tale riscontro, la penale comminata ammonta a € 326.000,00.

L'articolo 14, al comma 14, dispone la comminazione di una penale per ogni inadempimento per gli obblighi di cui all'Allegato 2, paragrafo 6, lettera a), sub ii e sub iii, ovvero gli obblighi inerenti agli impianti di illuminazione e di climatizzazione. A tal fine, l'impresa ferroviaria, ai sensi di quanto previsto al punto 5 dell'Allegato 2 del Contratto, deve inviare, contestualmente all'inoltro della rendicontazione certificata, una relazione in merito ai reclami ricevuti dall'utenza.

In assenza della relazione, la Direzione Generale competente ha provveduto ad analizzare il database presente sul server FTP messo a disposizione dall'impresa ferroviaria, nonché i singoli reclami inoltrati dall'utenza chiesti a Trenitalia S.p.A..

Dall'analisi compiuta, tenendo conto delle controdeduzioni dell'impresa ferroviaria, sono stati rilevati 237 disservizi relativi agli impianti di climatizzazione, nonché 29 disservizi relativi agli impianti di illuminazione, comportanti una penale complessivamente pari a € 532.000,00.

L'articolo 14, al comma 10, prevede che nel caso in cui non vengano effettuati, per ogni anno di riferimento, gli interventi minimi di manutenzione per un ammontare esattamente pari a quanto previsto nel rigo c3 del PEF, il differenziale negativo delle mancate manutenzioni dovrà essere recuperato a valere sul corrispettivo e dovrà essere applicata una penale pari al 50% delle mancate manutenzioni stesse.

La rendicontazione certificata, trasmessa dall'impresa ferroviaria in data 21 luglio 2021, mostra in merito un saving sui costi di manutenzione netta pari a 12,9 milioni di euro.

Stante il disposto di cui sopra, la violazione, comportante il recupero dell'importo delle mancate manutenzioni di 12,9 milioni di euro a valere sul corrispettivo, nonché la comminazione di una penale di 6,45 milioni di euro, è stata notificata alla Società in data 27 luglio 2021.

Trenitalia S.p.A., nel rispetto dei termini previsti per le controdeduzioni dall'articolo 14, comma 5, ha comunicato che i minori interventi di manutenzione sono una conseguenza della minore produzione di treni*km; la riduzione dell'offerta avrebbe cioè comportato una contrazione del costo di manutenzione netta con riguardo alle componenti variabili del costo stesso (pulizie e ricambi). Per avvalorare tale aspetto, l'impresa ferroviaria evidenzia come il costo unitario di manutenzione netta (costo totale/treni*km) sia superiore rispetto al valore previsto nel PEF (5,82 €/treni*km vs 4,98 €/treni*km).

A fronte delle suddette controdeduzioni, si è constatato che, con riferimento alla componente pulizia, il relativo costo si è rivelato superiore rispetto a quanto registrato nel 2019, malgrado i minori treni*km erogati (19,3 treni*km vs 25,3 treni*km), nonostante l'ammontare degli interventi di pulizia effettuati risulti complessivamente inferiore a quelli realizzati nel 2019. Inoltre, come già esplicitato sopra, si è ribadito che, ai sensi dell'articolo 200, comma 3, del Decreto Legge n. 34/2020 convertito dalla Legge 77/2020, con riferimento alle minori percorrenze dovute alla pandemia, non sono state applicate decurtazioni al corrispettivo, ne sono state applicate penali.

L'intera istruttoria è stata condivisa con il Ministero covigilante per le conseguenti valutazioni.

Art.	Condizioni di applicabilità	Penale
8.5	Le interruzioni e le variazioni dei servizi causa eventi non imputabili a Trenitalia non comportano riduzioni del corrispettivo se la stessa assicura la continuità dei Servizi anche in forma sostitutiva; qualora la Società non assicuri la continuità dei Servizi anche in forma sostitutiva, si applica una riduzione del corrispettivo pari a 3 € per ogni mancato Treno*km erogato. Se, per disposizione dell'Autorità pubblica, non sia possibile erogare il servizio in forma sostitutiva, la riduzione del corrispettivo si applica limitatamente all'eventuale minore pedaggio non corrisposto al Gestore dell'Infrastruttura, per effetto del mancato utilizzo della stessa	-5.772,00
8.6	Le interruzioni e le variazioni dei servizi causa eventi imputabili alla Società, ferma restando l'applicazione delle penali di cui all'articolo 14.18, comportano riduzioni del corrispettivo pari al valore del costo corrente unitario dell'offerta a Treno*km escluso il pedaggio (PEF - h 2.3) maggiorato del 5%, per ciascun Treno*km non erogato, se la Società non assicura la continuità dei Servizi di trasporto anche in forma sostitutiva. Nel caso di svolgimento del servizio sostitutivo, la riduzione si riduce del 50% del costo corrente unitario dell'offerta a Treno*km escluso il pedaggio (indicato nel PEF al punto h 2.3). In ogni caso, la riduzione del corrispettivo dovrà anche tenere conto dell'eventuale minore pedaggio non corrisposto al Gestore dell'Infrastruttura	-324.791,85
14.10	Nel caso di mancato rispetto degli obblighi di cui all'art. 5.1.I), i Ministeri, in aggiunta al recupero, a valere sul corrispettivo, dell'importo delle mancate manutenzioni, applicano una penale pari al 50% delle stesse mancate manutenzioni, ferma restando la possibile risoluzione del contratto (art.19)	-19.350.000,00 (comprensivo del recupero sul corrispettivo)
14.14	Nel caso di mancato rispetto degli obblighi di cui all'Allegato 2, paragrafo 6, lettera a), sub ii e sub iii (climatizzazione e illuminazione), il MIT può applicare una penale pari a € 2.000 per ogni inadempimento	-532.000,00
14.16	Nel caso di mancato rispetto degli obiettivi di qualità definiti nell'Allegato 5, il MIT applica le Penali previste dallo schema di Bonus-Malus ivi descritto	-2.352.612,54
14.18	Nel caso di variazioni o interruzioni del servizio di cui all'articolo 8.6, il MIT può applicare una penale pari ad € 4.000 per ciascun Evento Treno oggetto di variazione o interruzione. Se la Società assicura la continuità dei servizi anche in forma sostitutiva, tale penale è ridotta ad € 2.000 per ciascun evento treno	-326.000,00
Totale		-22.891.176,39*

*Il totale comprende anche la penale e la riduzione di corrispettivo di cui all'art. 14.10 sebbene l'istruttoria non sia ancora stata ultimata

PARCO ROTABILE

La flotta a disposizione del servizio universale è attualmente composta dal seguente materiale rotabile:

Flotta	Tipologia Flotta	2021		
		Previsione	Consuntivo	Delta
Loco Elettriche 402A - 402B	Trainante	74	97	23
Loco Elettriche 403	Trainante	23	23	0
Loco 464	Trainante	67	30	-37
Loco Elettriche 414	Trainante	59	59	0
Carrozze posti a sedere	Carrozze	730	754	24
Carrozze CC WL	Carrozze	264	264	0
Semipilota	Carrozze	53	53	0
Totale Trainante		223	209	-14
Totale Carrozze		1.047	1.071	24

L'ingresso delle loco 464 ha subito un forte ritardo per effetto, secondo quanto asserito dall'impresa ferroviaria, dei ritardi nelle consegne del materiale rotabile causati dall'emergenza sanitaria emersa a partire da febbraio 2020. Al fine di compensare tali ritardi, Trenitalia S.p.A. ha mantenuto in asset 23 loco E402B e riorganizzato i collegamenti che si sarebbero dovuti effettuare con le loco 464. Nello specifico:

- Impiego delle locomotive E402B in sostituzione delle locomotive E464 nei seguenti collegamenti:
 - 2 coppie di ICN Milano – Lecce (752-755 e 758-765);
 - 1 coppia di ICN Lecce – Torino (754-757) e il collegamento periodico ICN Lecce – Torino (1580);
 - 1 coppia di ICN Roma – Lecce (788-789) con doppia trazione.
- Impiego delle locomotive E403 in sostituzione delle locomotive E464 nei seguenti collegamenti:
 - 2 coppie di ICN Torino – Salerno (797-796 e 799-798);
 - 1 coppia di ICN Torino – Reggio Calabria (795- 794);
 - 1 coppia di IC Roma – Siracusa (727-724);
 - 1 coppia di IC Roma – Palermo (723-728).

INVESTIMENTI

Di seguito alla trasmissione in data 21 luglio 2021 della rendicontazione certificata per l'anno 2020, in data 22 settembre 2021, l'impresa ferroviaria, come da richiesta del MIMS del 27 luglio 2021, ha trasmesso la Tabella 2 di cui all'Allegato 8 del Contratto di Servizio in cui sono stati rendicontati gli investimenti realizzati nel 2020.

Successivamente, con note del 15 ottobre 2021, dell'8 novembre 2021 e del 17 gennaio 2022, anche in considerazione delle osservazioni pervenute dal MEF, sono state formulate osservazioni e richiesti chiarimenti in merito alla rendicontazione pervenuta.

L'analisi condotta, tenuto conto dell'imminenza del termine del primo periodo contrattuale, è stata condotta con attenzione alle risultanze del quadriennio 2017 – 2020.

Tenuto conto di quanto consuntivato, Trenitalia S.p.A. avrebbe recuperato nel 2020 parte degli investimenti non effettuati per un ammontare complessivamente pari a € 66.853.030,00. Pertanto, gli investimenti ancora da recuperare ammonterebbero ad € 54.780.944,00.

Sulla rendicontazione inviata sono state formulate osservazioni in particolare in relazione alle seguenti linee di investimento:

- La linea di investimento *“Trasferimento 59 loco 414 e 261 carrozze”*, non prevista in fase di sottoscrizione del Contratto, è stata movimentata per € 20.749.437;
- La linea di investimento *“Incremento revamping carrozze (inclusa climatizzazione)”* presenta un investimento di € 9.179.227 non effettivamente realizzato ovvero relativo ad un'anticipazione per milestone contrattuale;
- La linea di investimento *“Revamping E402A”*, chiusasi nel 2019, presenta un disinvestimento di € 1.509.914 avente origine da una mera operazione contabile;

- La linea di investimento “*Manutenzione Ciclica*” è stata rettificata dall’impresa ferroviaria per € 3.089.345 con apposita nota del 07/12/2021 ed inoltre, ricomprende al suo interno un investimento di € 1.774.719 per interventi su alcune loco Diesel non risultanti in sede di sottoscrizione del Contratto;
- La linea di investimento “*Trasferimento E402*”, conclusasi nel 2017, presenta un disinvestimento per mera operazione contabile dovuta alla dismissione di alcune loco E402 di € 11.891.864;
- Sono stati rendicontati anche “*Disinvestimenti*”, non ulteriormente dettagliati, per € 380.435.

Inoltre, considerato che la linea di investimento “*Trasferimento 59 loco 414 e 261 carrozze*”, non prevista in fase di sottoscrizione del Contratto, presentava un intervento anche nel 2019 per un ammontare pari ad € 93.974.529, gli investimenti in capo alla Società ancora da recuperare, in assenza di adeguate controdeduzioni, ammonterebbero ad € 170.146.423.

Di seguito alla congiunta ulteriore richiesta di chiarimenti, anche relativi ad una prima proposta di revisione presentata da Trenitalia S.p.A. in data 2 febbraio 2022, a seguito della costituzione del gruppo di lavoro MIMS/MEF per affrontare le criticità relative al contratto a chiusura del primo periodo regolatorio e per la pianificazione del secondo periodo regolatorio, sono state inoltrate alla Società alcune osservazioni congiunte emerse nel corso delle valutazioni effettuate sulla predetta proposta.

PROCEDURA DI REVISIONE CONTRATTUALE

L’articolo 12, comma 1, del Contratto di Servizio prevede che “...entro e non oltre il mese di marzo 2020, le Parti avviano le procedure per la revisione dell’Offerta, con particolare riferimento al programma degli investimenti per il materiale rotabile e delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del Contratto per il periodo 2022-2026 secondo i criteri di cui all’Allegato 7 ed in coerenza con gli stanziamenti di bilancio correnti a quella data, da definirsi con apposito atto aggiuntivo al presente contratto...”.

La procedura era stata avviata dalla Direzione Generale competente il 28 novembre 2019 con la convocazione di un incontro tra le parti del Contratto di Servizio.

In data 18 febbraio 2020 fu chiesto formalmente a Trenitalia S.p.A. di presentare una proposta di revisione dell’offerta, nonché del piano investimenti del materiale rotabile, sollecitata dapprima il 26 maggio 2020 e successivamente il 15 gennaio 2021.

Come sopra riportato in data 4 febbraio 2022, l’impresa ferroviaria ha provveduto ad inviare una formale proposta di revisione contrattuale con allegati la proposta di aggiornamento dell’Allegato 8 – Piano Investimenti 2017-2026, dell’Allegato 9 – Materiale Rotabile C.d.S. e dell’Allegato 3 – Piano Economico Finanziario 2017-2026. Sostanzialmente, gli aspetti caratterizzanti la proposta ufficiale sono:

- Incremento dell’offerta programmata, ad invarianza di corrispettivo, attraverso il potenziamento del servizio in Liguria e in Sicilia e la trasformazione dei collegamenti vuoti per esigenze manutentive in treni commerciali;
- Revisione del piano investimenti coerentemente con l’assentita rimodulazione dell’asset rotabile del maggio 2019;
- Revisione del piano d’impiego del materiale rotabile volta al recupero dei ritardi nell’impiego del materiale, in particolare le loco 464, nonché all’aggiornamento dell’asset in virtù del materiale rotabile proveniente dai fondi del PNRR;
- Aggiornamento del PEF da cui emerge, rispetto al PEF redatto in sede di sottoscrizione del Contratto:
 - Saving sui costi operativi;
 - Incremento dei costi di rimborso e remunerazione del capitale coerentemente alla proposta di revisione del piano di investimenti, con conseguente incremento dei costi regolatori;
 - Revisione del trend dei ricavi da traffico per effetto della contrazione della domanda causa COVID-19, con riduzione complessiva dei ricavi sull’intera durata contrattuale;
 - Invarianza del corrispettivo contrattuale;

- Erogazione di un indennizzo una tantum a copertura dei mancati ricavi da traffico generati dalla pandemia.

Come sopra dettagliato le proposte presentate dalla Società, di seguito ai chiarimenti chiesti relativamente anche alla rendicontazione degli investimenti effettuati nell'intero quinquennio, saranno valutate congiuntamente dalle Amministrazioni vigilanti anche con l'intervento di ART.

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Enrico Maria Pujia