



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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 2022 – 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 10 luglio 2023, da parte di Trenitalia, della relazione consolidata sul servizio e sulla qualità erogata aggiornata al 4° trimestre 2022, che completa le relazioni per l'anno 2022 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 2022, la Società ha erogato servizi per 25,22 milioni di treni*km garantendo un volume di offerta superiore all'obbligo contrattuale di circa 117.000 treni*km.

L'offerta erogata nel 2022 è altresì superiore a quanto realizzato nel 2021, ovvero 25,09 milioni di treni*km, per circa 123.000 treni*km.

Al volume dei servizi ferroviari suesposto, va aggiunta l'offerta erogata tramite bus ammontante per il 2022 a 661.065 bus*km. Tale offerta risulta migliorativa rispetto a quanto offerto tramite bus nel 2021 (500.204 bus*km).

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.

In fase di programmazione, l'impresa ferroviaria aveva pianificato complessivamente 95.942 interventi contro i 92.101 preventivati nel 2021, realizzandone 93.837 contro i 90.058 del 2021 con conseguente lieve miglioramento del tasso di realizzazione degli interventi (da 97,78% del 2021 a 97,81% del 2022).

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 S.p.A. 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.

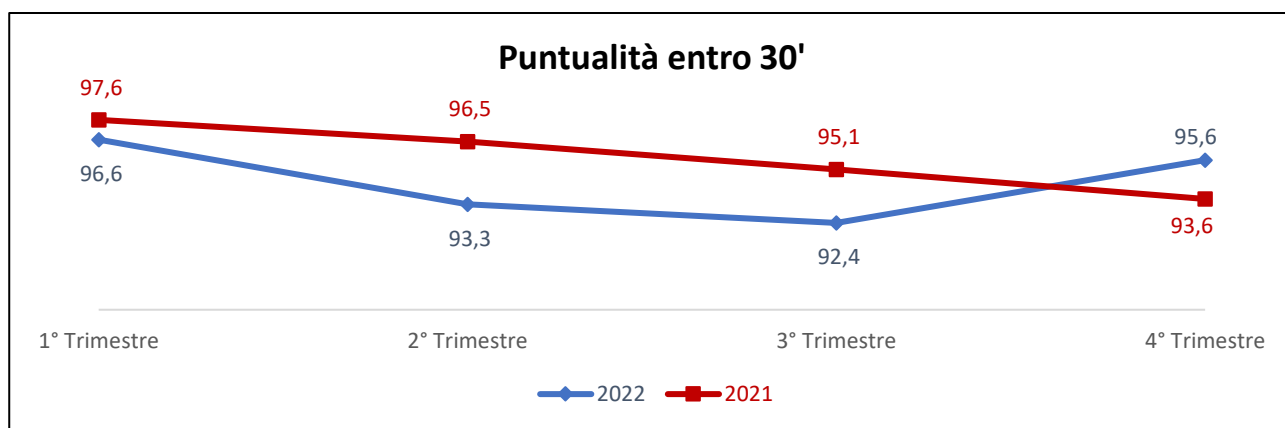
In funzione al valore fatto registrare da tali indicatori, si applica una penale laddove questo sia inferiore al valore obiettivo atteso o un incentivo qualora sia superiore.

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 al 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. Con nota n. 988 del 16 febbraio 2023, i Ministeri co-vigilanti hanno convenuto di estendere tali valori obiettivo anche per il 2022.

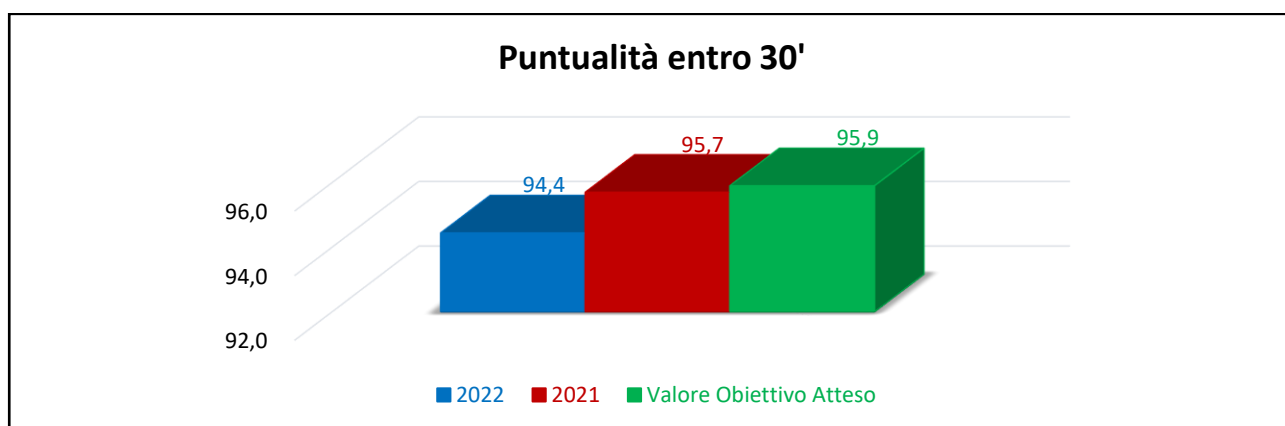
a) Puntualità entro i 30'

L'indice di puntualità entro i 30' ha avuto un trend decrescente per i primi tre trimestri per poi risollevarsi nel quarto trimestre. Solo in quest'ultimo trimestre, il valore rilevato è stato superiore a quello registrato nell'anno precedente.

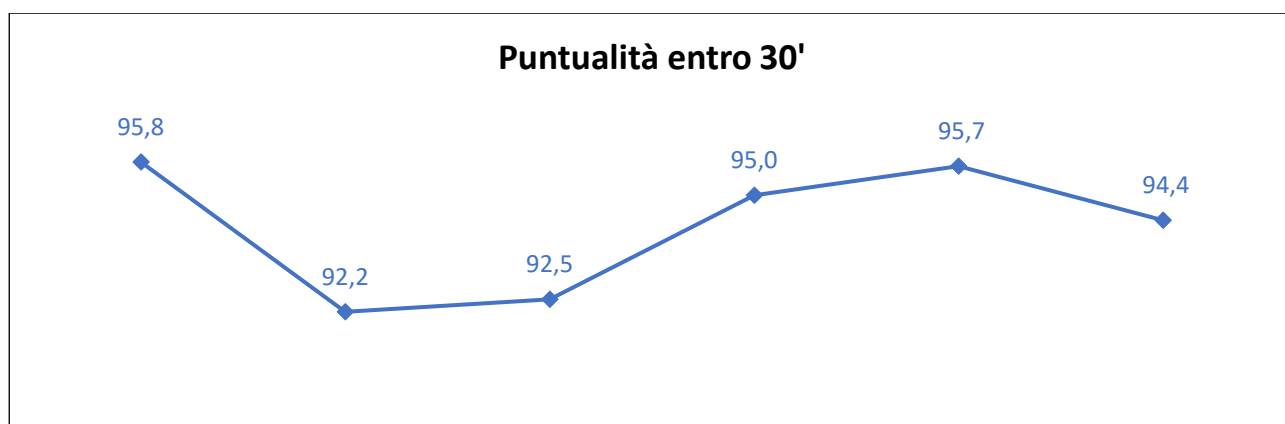
¹ Gli interventi vengono effettuati secondo le 5 distinte tipologie, al termine di ogni viaggio, con cadenza giornaliera, mensile, ogni 40 giorni e con treno in movimento.



Nel complesso, il parametro in esame si è attestato ad un livello pari a 94,4%, inferiore al valore realizzato nel 2021 di 1,3 punti percentuali, nonché inferiore al valore obiettivo atteso dell'1,5%.

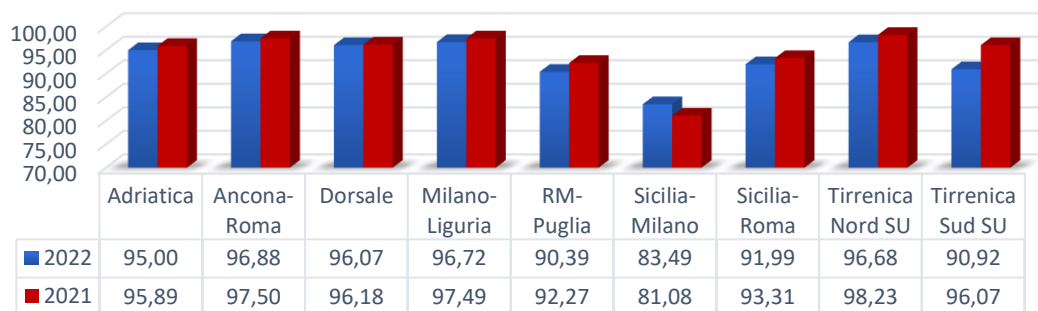


Si riporta di seguito l'andamento dell'indice di puntualità entro i 30' nel corso del periodo regolatorio 2017 – 2022:



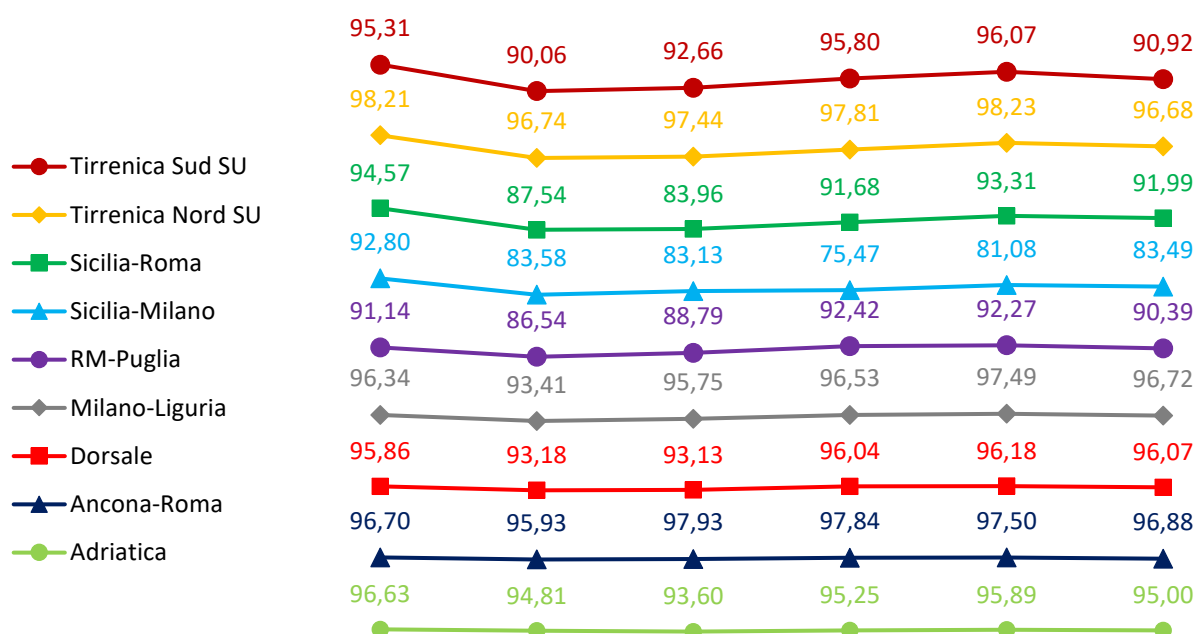
Per tale indicatore, annualmente, si rileva anche il dato per singola direttrice di traffico. La direttrice Sicilia-Milano, sebbene sia l'unica per la quale si è rilevato uno scostamento positivo (83,49 vs 81,08) rispetto all'anno precedente, rappresenta la direttrice meno performante. Contrariamente, la direttrice più performante è la direttrice *Ancona – Roma* il cui indice è pari al 96,88%.

Puntualità entro 30' per singola direttrice di traffico



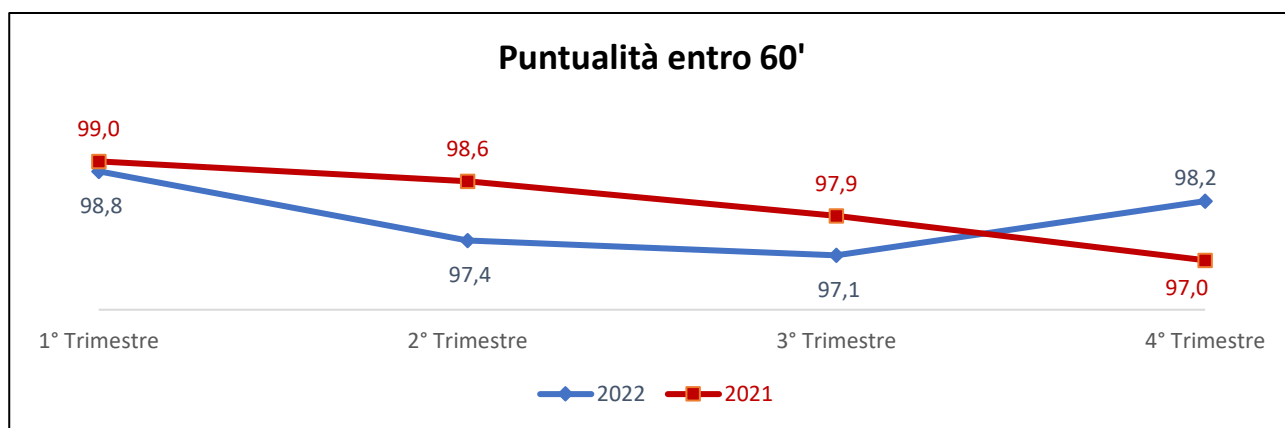
Di seguito si riporta l'evoluzione della puntualità entro 30' per singola direttrice di traffico durante il periodo 2017 – 2022:

Puntualità entro 30' per singola direttrice di traffico

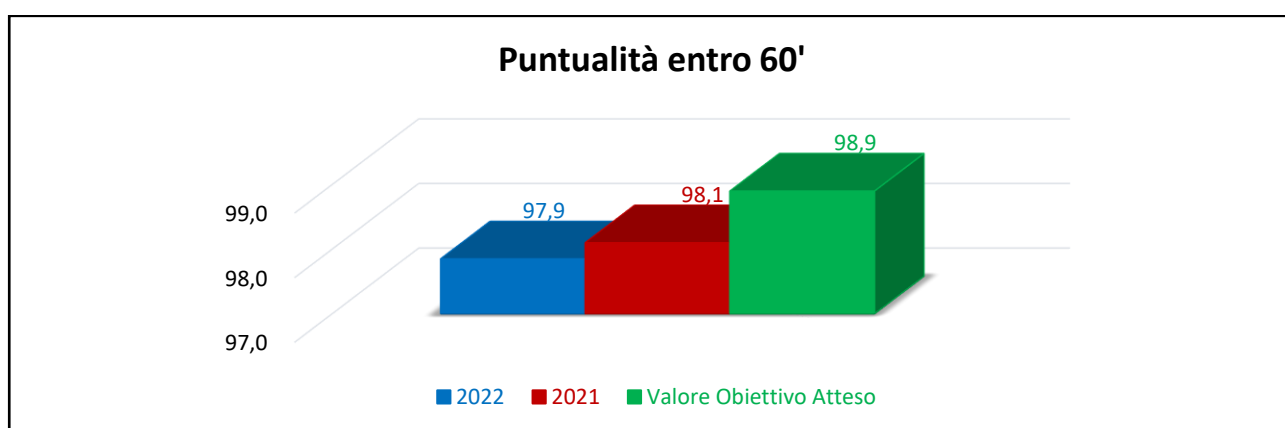


b) Puntualità entro i 60'

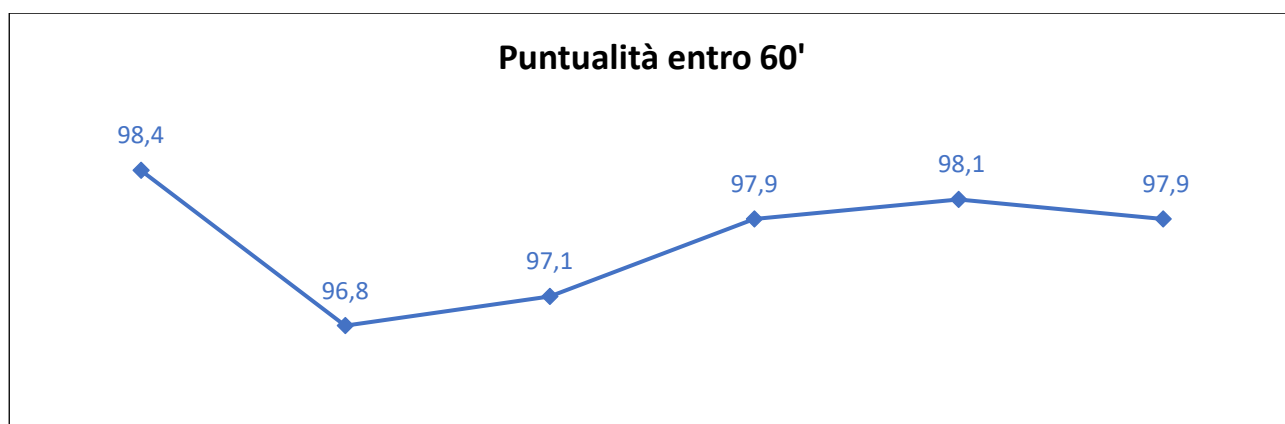
L'indice di puntualità entro i 60' ha registrato una flessione dal primo al terzo trimestre, con valori inferiori ai relativi trimestri dell'anno precedente, mentre nell'ultimo trimestre dell'anno è cresciuto attestandosi ad un livello superiore rispetto a quanto rilevato nel corrispondente trimestre del 2021.



Al termine del 2022, tale indicatore ha raggiunto un valore pari a 97,9%, inferiore tanto al valore rilevato nel 2021 (-0,2%), quanto al valore obiettivo atteso (-1,0%).



Si riporta di seguito l'evoluzione dell'indice di puntualità entro i 60' durante il periodo contrattuale 2017 – 2022:

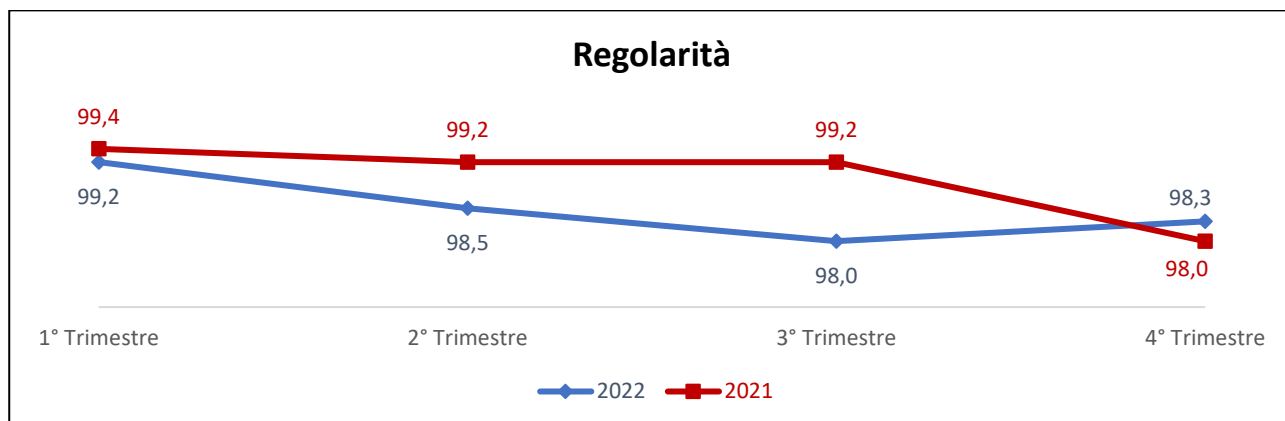


c) Regolarità

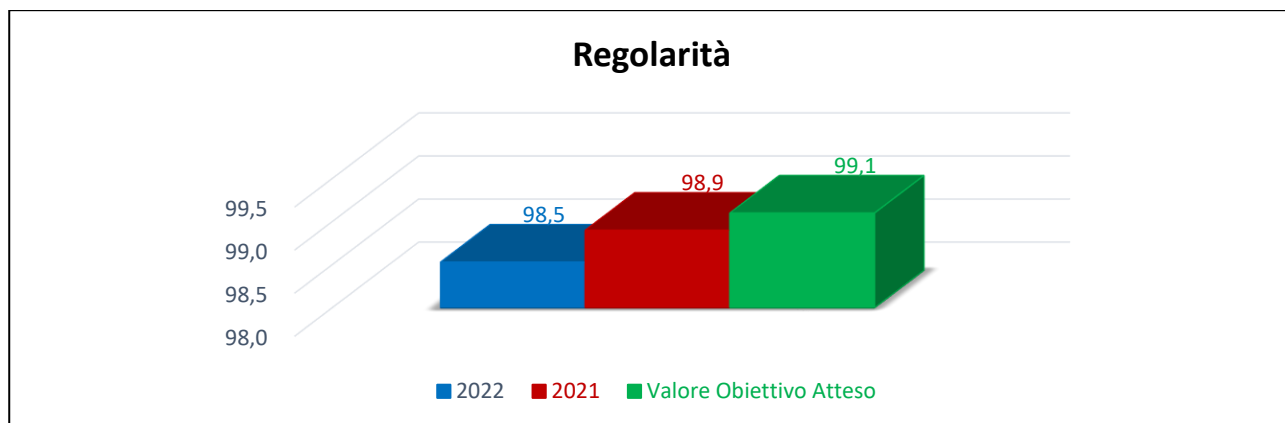
L'indice di regolarità misura l'efficienza del servizio rapportata ai treni soppressi, limitati e giunti con un ritardo superiore ai 120'², rispetto al numero dei treni programmati. Nel corso del 2022, l'indicatore ha osservato un andamento decrescente fino al terzo trimestre registrando valori inferiori rispetto ai

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.

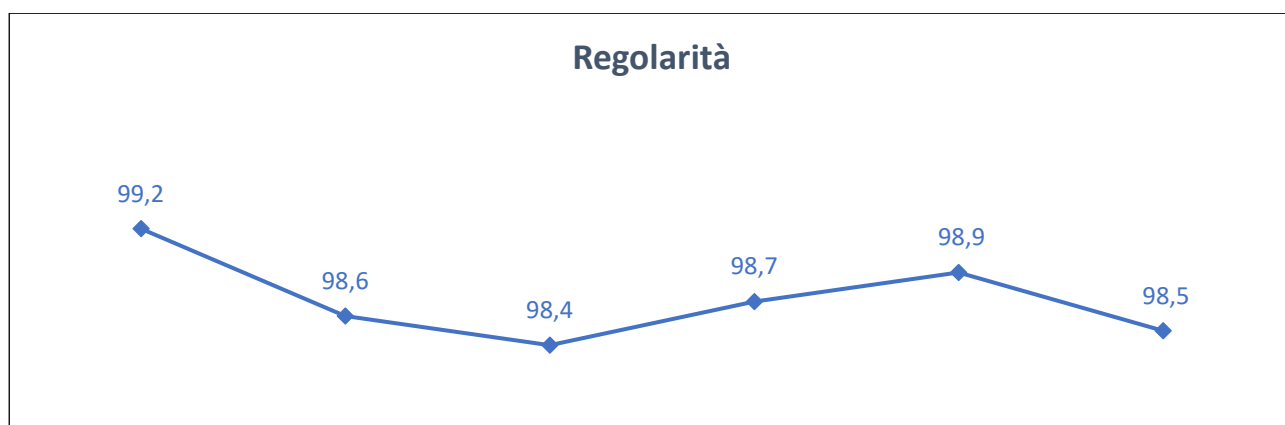
corrispondenti trimestri dell'anno precedente; nel quarto trimestre si è manifestata una lieve ripresa con un differenziale positivo rispetto al quarto trimestre 2021.



Il valore rendicontato nel 2022, pari a 98,5%, è inferiore al valore consuntivato nel 2021 di 0,4 punti percentuali e al valore obiettivo atteso di 0,6 punti percentuali.



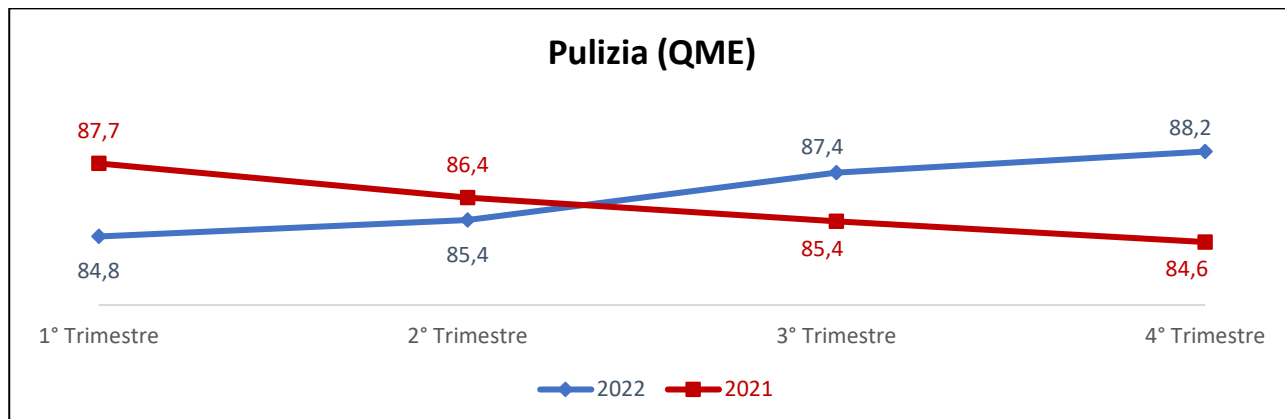
Si riporta di seguito il trend dell'indice di regolarità nel periodo regolatorio 2017 – 2022:



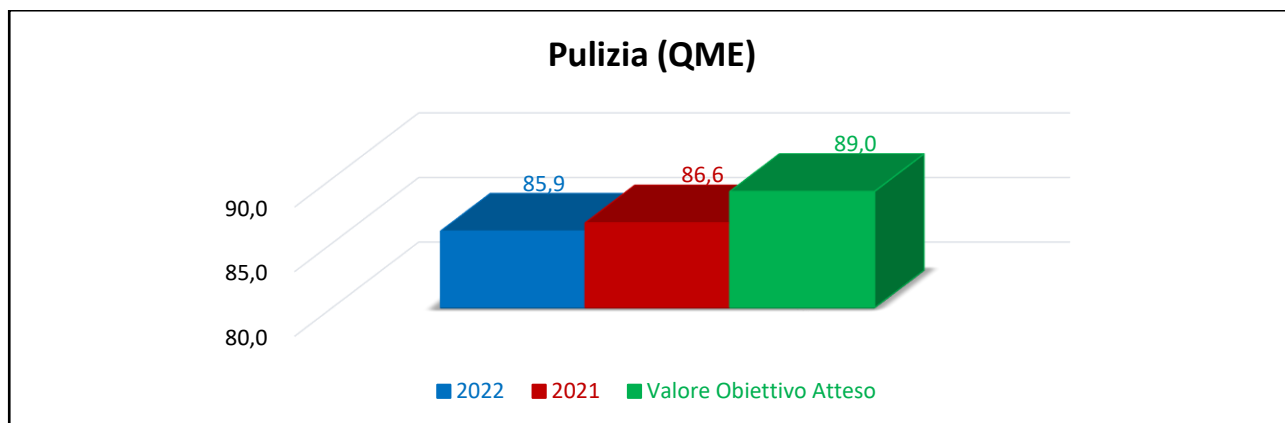
d) Pulizia (Qualità Media Erogata)

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.

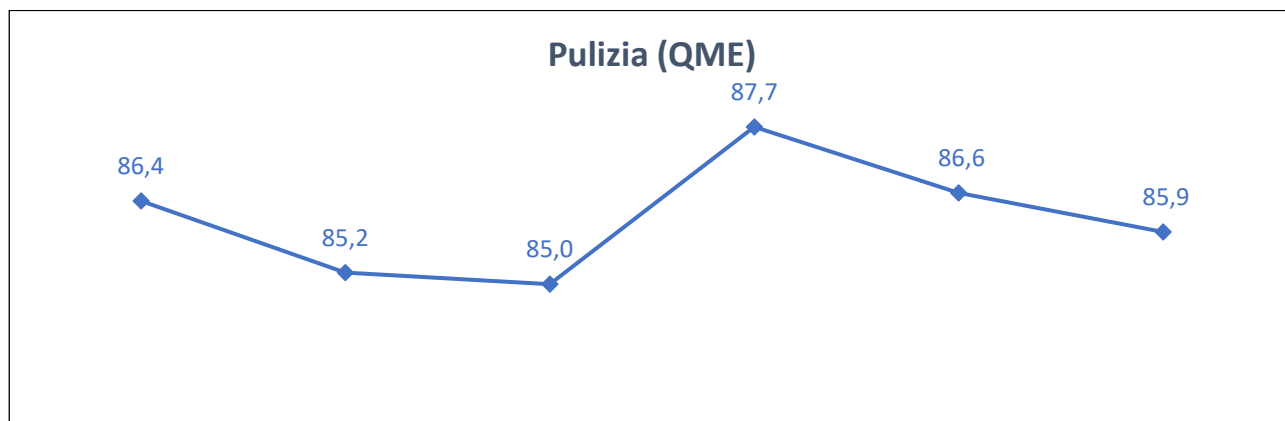
Nel corso del 2022, l'indicatore ha avuto una tendenza crescente, osservando valori inferiori rispetto al 2021 nei primi due trimestri e valori superiori nel terzo e nel quarto trimestre.



Globalmente, il valore consuntivato nel 2022 da tale parametro, pari a 85,9%, non solo è inferiore al valore obiettivo atteso (89,00%), ma anche a quanto riscontrato nell'anno precedente (86,6%).



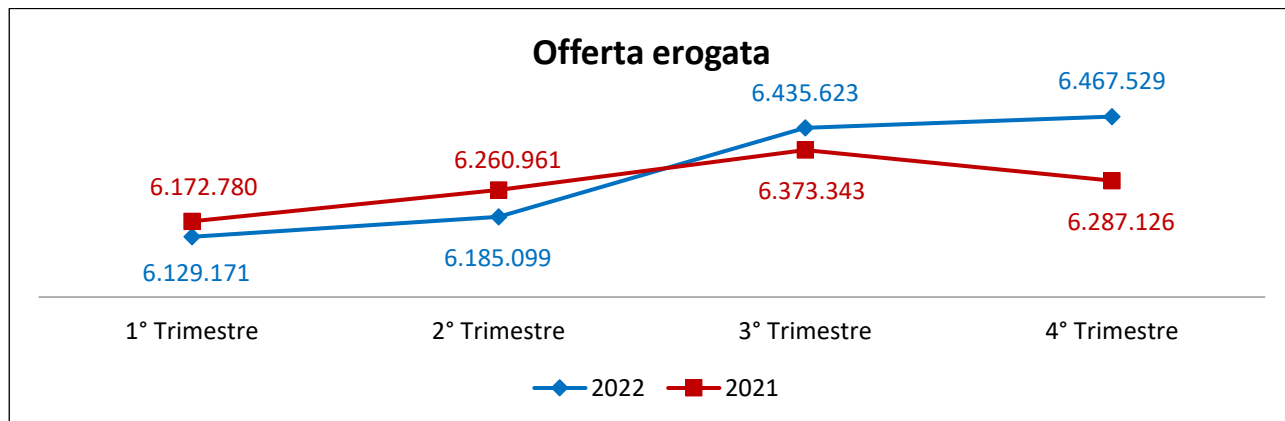
Si riporta di seguito l'andamento dell'indice di pulizia (QME) nel corso del periodo regolatorio 2017 – 2022:



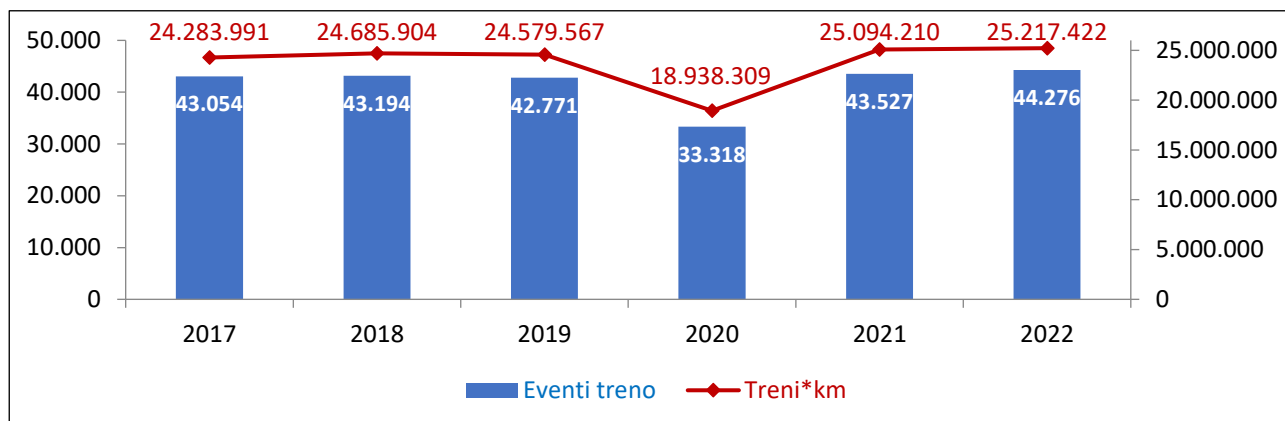
4) FREQUENTAZIONI

L'analisi degli scostamenti sui dati delle frequentazioni risente dei provvedimenti adottati per contenere la diffusione della pandemia da COVID-19 in vigore fino ad agosto 2021. Pertanto, il confronto con l'anno precedente non può considerarsi un confronto omogeneo.

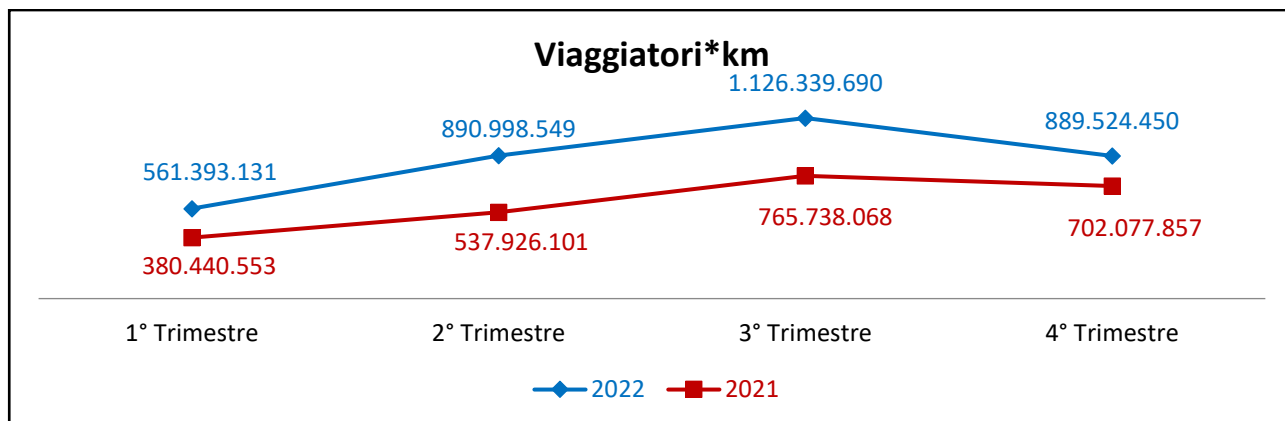
Nel 2022, il volume dell'offerta erogata in termini di treni*km è risultato pari a 25.217.422 contro i 25.094.210 treni*km erogati nel 2021. Si rileva dunque un incremento dello 0,49% corrispondente ad una maggiore offerta di circa 117.000 treni*km.



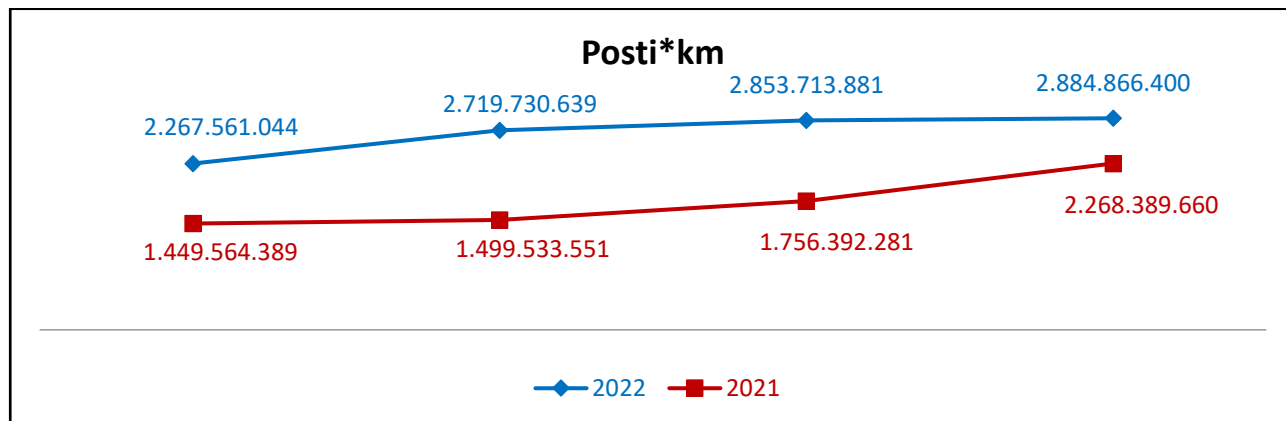
Si riporta di seguito l'evoluzione dell'offerta erogata nel corso del periodo regolatorio, 2017 – 2022, tenuto conto del trend degli eventi treno:



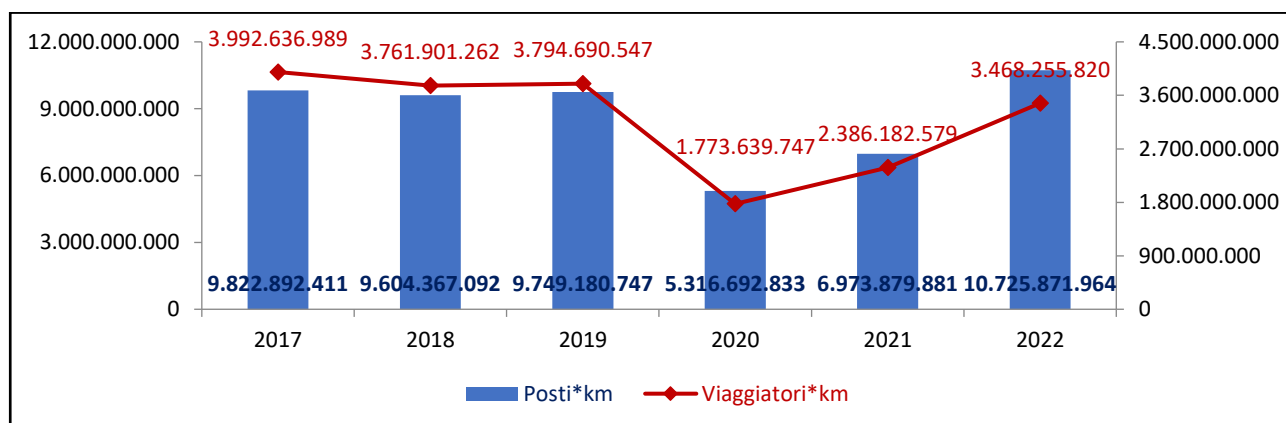
Il numero dei viaggiatori*km è passato da 2.386.182.579 del 2021 a 3.468.255.820 del 2022, delineando un incremento del 45,35% che tuttavia è influenzato dal fatto che nel corso del 2021 erano ancora in vigore le misure di contenimento che hanno limitato la libertà di circolazione.



Il numero dei posti*km rendicontato nel 2022 è pari a 10.725.871.964 contro i 6.973.879.881 del 2021 (+53,80%). Anche tale raffronto è influenzato dalle misure di contenimento e in particolare dalle disposizioni che hanno imposto il sistema obbligatorio di prenotazione “a scacchiera”, non più in vigore a partire da settembre 2021.



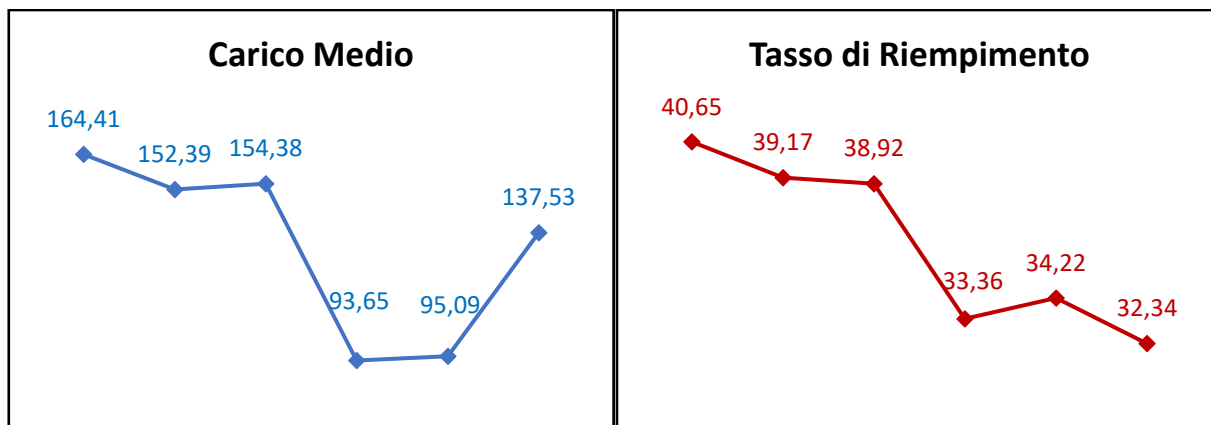
Si riporta di seguito l'evoluzione dei viaggiatori*km durante il periodo regolatorio 2017 – 2022, considerati, contestualmente, i posti*km disponibili:



A fronte dei valori consuntivati per le grandezze di cui sopra, si riscontra, con riguardo al 2022:

- Un notevole miglioramento del carico medio, pari al rapporto tra viaggiatori*km e treni*km, passato da 95,09 del 2021 a 137,53 del 2022, derivante dal quasi raddoppiamento dei viaggiatori*km legato, come sopra precisato, alle misure di contenimento ancora in atto nel corso del 2021, rispetto ad una offerta pressoché invariata;
- Un decremento del tasso di riempimento, determinato dal rapporto tra viaggiatori*km e posti*km, passato da 34,22 del 2021 a 32,34 del 2022 a causa di un maggior incremento dei posti*km rispetto ai viaggiatori*km.

Si riporta di seguito l'andamento di questi due ultimi indicatori nel periodo 2017 – 2022:



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:

- a) Pulizia e condizioni igieniche del treno;
- b) Comfort del treno;
- c) Security;
- d) 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 nota n. 988 del 16 febbraio 2023, i Ministeri co-vigilanti hanno convenuto di estendere tali incrementi anche per il 2022.

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

a) Pulizia e condizioni igieniche del treno³

Nel 2022, le indagini compiute hanno restituito una qualità in merito a tale parametro pari al 94,0%, a fronte di un valore obiettivo del 94,9%. Il livello riscontrato risulta invece migliorativo rispetto all'anno precedente in cui si era registrato un valore pari a 93,9%.

b) Comfort del treno⁴

Il valore consuntivato per il 2022 è risultato pari a 95,6%, rispetto ad un valore obiettivo pari a 96,2%. La qualità rilevata è altresì inferiore rispetto a quanto rilevato nel 2021 di 0,1 punti percentuali.

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.

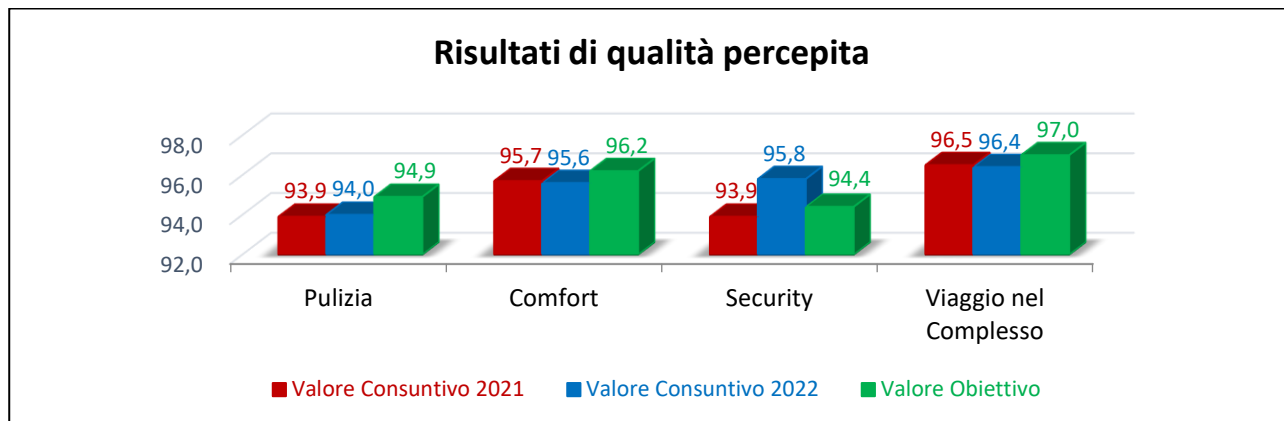
⁴ La variabile misura il livello complessivo di comfort offerto dal treno, tenendo conto della comodità del posto, della climatizzazione, della silenziosità e dell'illuminazione della carrozza, della funzionalità e dello spazio per la sistemazione dei bagagli e della funzionalità e dotazione delle toilette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

c) Security⁵

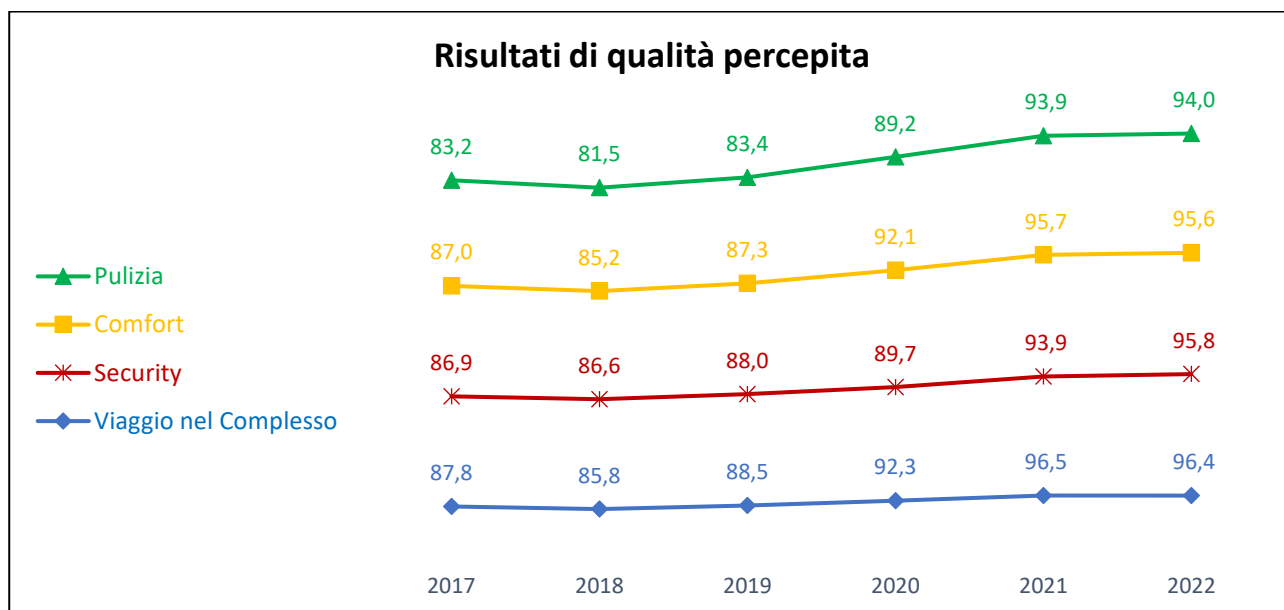
Per l'anno 2022, si è evidenziata una qualità percepita dagli utenti in termini di security del 95,8%, +1,4% rispetto al valore obiettivo. Contestualmente, si rileva un miglioramento in confronto al valore registrato nell'anno precedente (93,9%).

d) Viaggio nel complesso⁶

Per il 2022, le indagini hanno delineato una qualità percepita del 96,4% contro un valore obiettivo del 97,0%. Il livello registrato è altresì inferiore rispetto al 2021 in cui la qualità percepita dall'utenza si attestava al 96,5%.



Di seguito si riporta l'evoluzione dei risultati di qualità percepita durante il periodo 2017 – 2022:



ATTIVITÀ ISPETTIVE

Nel corso del 2022, a causa della pandemia, non sono state effettuate ispezioni a bordo treno. L'attività è ripresa nel corso del corrente anno.

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 2022 si è proceduto alla valutazione degli obiettivi relativi al 2021.

Per tale annualità, i valori obiettivo non sono stati assegnati in sede di sottoscrizione del contratto, ma successivamente con nota n. 5126 del 20 luglio 2020; l'allora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, congiuntamente al 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 indicatori di puntualità e di regolarità sono risultati inferiori al valore obiettivo atteso, ma comunque superiori al valore minimo, mentre il parametro della pulizia (QME) si è attestato addirittura ad un livello inferiore al valore minimo con conseguente applicazione della penalità massima. Si precisa che, rispetto al disposto contrattuale, l'ammontare massimo delle penalità si è ridotto poiché è stata 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	95,70	913.556,76	-10.597,76
Puntualità entro 60'	97,70	98,90	99,60	98,10	913.556,76	-482.562,40
Regolarità	98,60	99,10	99,40	98,90	913.556,76	-311.788,74
Pulizia (QME)	88,20	89,00	90,50	86,57	913.556,76	-913.556,76
Totale						-1.718.505,66

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

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.”

la possibilità di comminare penali o applicare riduzioni di corrispettivo al manifestarsi di specifiche condizioni.

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 2021, sono state applicate le seguenti riduzioni di corrispettivo:

- € 42.843,00 per eventi non imputabili all'impresa ferroviaria;
- € 324.708,19 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 2021, gli eventi treno oggetto di un'interruzione e/o variazione imputabile all'impresa ferroviaria sono stati 177, di cui 175 con sostituzione e 2 privi di sostituzione. Sulla base di tale riscontro, la penale comminata ammonta a € 358.000,00.

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, nonché i singoli reclami presentati dall'utenza messi a disposizione dall'impresa ferroviaria

Dall'analisi compiuta, tenendo conto delle controdeduzioni dell'impresa ferroviaria, sono stati rilevati 327 disservizi relativi agli impianti di climatizzazione, nonché 49 disservizi relativi agli impianti di illuminazione, comportanti una penale complessivamente pari a € 752.000,00.

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	-42.843,00
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	-324.708,19

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	-752.000,00
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	-1.718.505,66
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	-358.000,00
Totale		-3.196.056,85

PARCO ROTABILE

La flotta a disposizione del servizio universale, al 31 dicembre 2022, è composta dal seguente materiale rotabile:

Flotta	Tipologia Flotta	2022		
		Previsione	Consuntivo	Delta
Loco Elettriche 402A - 402B	Trainante	74	96	22
Loco Elettriche 403	Trainante	23	23	0
Loco 464	Trainante	70	57	-13
Loco Elettriche 414	Trainante	59	59	0
Carrozze posti a sedere	Carrozze	730	736	6
Carrozze CC WL	Carrozze	264	262	-2
Semipilota	Carrozze	53	53	0
Totale Trainante		226	235	9
Totale Carrozze		1.047	1.051	4

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.

Nel corso del 2022, la Società ha immesso nel perimetro del servizio 25 nuove loco 464 rispetto al 2021, riducendo contestualmente di una sola unità le loco E402B mantenute in asset proprio per compensare il citato ritardo.

Ulteriormente, sono state dismesse rispetto all'anno precedente 18 carrozze posti a sedere che permangono comunque in surplus rispetto a quanto previsto nell'allegato 9 di cui al Contratto di Servizio, nonché 2 unità di carrozze CC WL malgrado si sarebbero dovute mantenere costanti e pari a 264 unità fino alla scadenza del contratto in essere.

INVESTIMENTI

In data 20 luglio 2022, Trenitalia S.p.A. ha trasmesso per le vie brevi la rendicontazione certificata per l'anno 2021, nonché la Tabella 2 di cui all'Allegato 8 del Contratto di Servizio in cui sono stati rendicontati gli investimenti realizzati nel 2021.

L'analisi sugli investimenti è stata compiuta considerando l'intero primo periodo regolatorio, ovvero il quinquennio 2017-2021, tenuto conto della procedura di revisione contrattuale tuttora in corso.

Complessivamente, considerando sia le linee di intervento per cui si è rilevato un minor investimento, sia le linee di intervento per cui si è rilevato un maggior investimento, risultano minori investimenti per € 16.258.876.

Per quanto riguarda i maggiori investimenti, la Società ha dichiarato che gli scostamenti sono da attribuirsi alle seguenti cause:

- Errori di stima in sede di sottoscrizione del contratto;
- Variazione dell'asset;
- Upgrade tecnologico;
- Contabilizzazione milestone contrattuale.

PROCEDURA DI REVISIONE CONTRATTUALE

La Commissione Europea ha chiesto la trasmissione di apposita documentazione consuntiva relativa al primo periodo regolatorio e preventiva relativa al secondo periodo regolatorio.

Le attività relative alla procedura di revisione, condotte congiuntamente dai Ministeri vigilanti in ordine all'intero primo periodo regolatorio (2017 – 2021), hanno rilevato uno squilibrio economico al termine del primo quinquennio pari a -153,2 milioni di euro a fronte della previsione, nel PEF di sottoscrizione, di uno squilibrio alla data di -108,7 milioni di euro, cui consegue una maggiore sottocompensazione di 44,5 milioni di euro.

È tuttora in corso l'interlocuzione con la Commissione Europea in merito agli approfondimenti chiesti.

IL DIRETTORE GENERALE
Dott.ssa Carla Alessi