



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto

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 2023 – 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 12 luglio 2024, da parte di Trenitalia, della relazione sul servizio e sulla qualità erogata aggiornata al 4° trimestre 2023, che completa le relazioni per l'anno 2023 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 2023, la Società ha erogato servizi per 25,35 milioni di treni*km garantendo un volume di offerta superiore all'obbligo contrattuale di circa 252.000 treni*km.

L'offerta erogata nel 2023 è altresì superiore a quanto realizzato nel 2022, ovvero 25,22 milioni di treni*km, per circa 134.000 treni*km.

Al volume dei servizi ferroviari suesposto, va aggiunta l'offerta erogata tramite bus ammontante per il 2023 a 602.648 bus*km. Tale offerta risulta inferiore rispetto a quanto offerto tramite bus nel 2022 (661.065 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.

L'impresa ferroviaria, in sede di programmazione, pianificò complessivamente 93.978 interventi contro i 95.942 preventivati nel 2022, realizzandone 89.990 contro i 93.837 del 2022 con conseguente peggioramento del tasso di realizzazione degli interventi (da 97,81% del 2022 a 95,76% del 2023).

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

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.

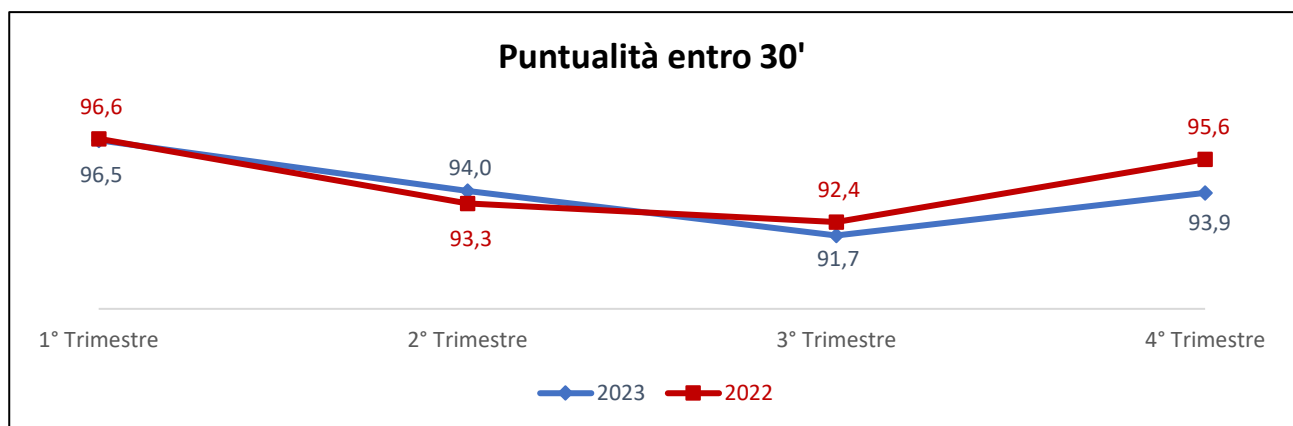
caratterizzavano i diversi parametri di qualità erogata, oltre che dei miglioramenti oggettivamente raggiungibili.

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.

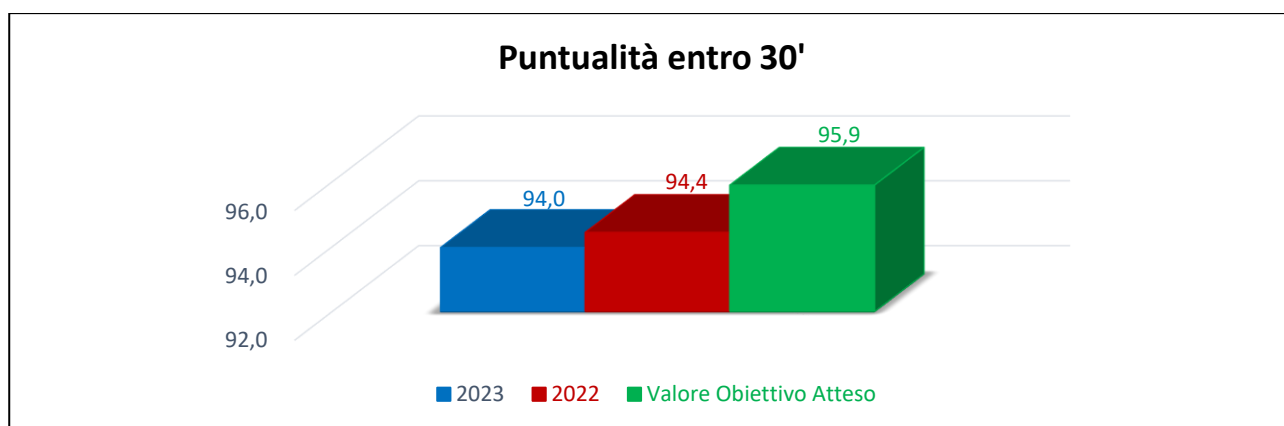
In sede di sottoscrizione del Contratto, i valori obiettivo furono previsti fino all'annualità 2019. Con nota prot. 7241 del 5 dicembre 2023, in prosecuzione di quanto definito per le annualità 2020-2021 e per l'annualità 2022 rispettivamente con nota prot. 5126 del 20 luglio 2020 e con nota prot. 988 del 16 febbraio 2023, è stato determinato, congiuntamente con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di mantenere anche per l'annualità 2023 i valori obiettivo previsti nell'allegato 5 per l'anno 2019, secondo quanto dettagliato nell'allegato stesso.

a) Puntualità entro i 30'

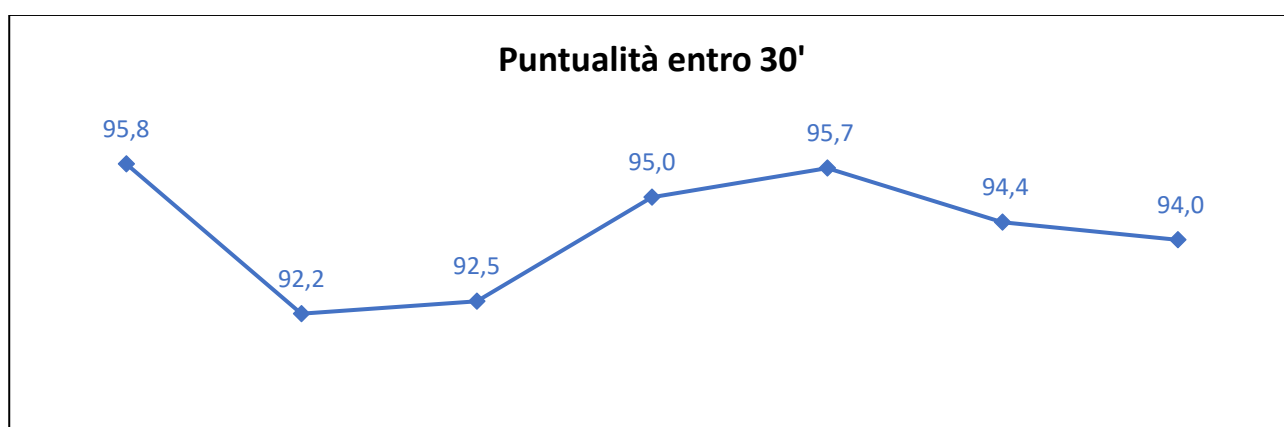
L'indice di puntualità entro i 30' ha manifestato un trend negativo nel corso dell'intero anno, fatta eccezione nel quarto trimestre, registrando altresì un livello superiore all'anno precedente esclusivamente nel secondo trimestre.



Il parametro in esame, nel complesso, si è attestato ad un livello pari a 94,0% inferiore tanto al valore realizzato nel 2022 di 0,4 punti percentuali, quanto al valore obiettivo atteso di 1,9 punti percentuali.

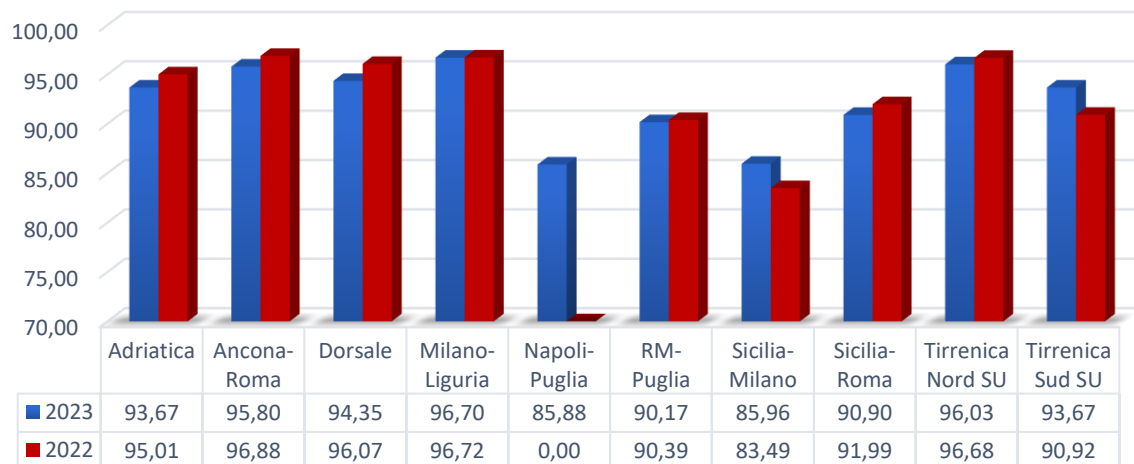


Si riporta di seguito l'andamento dell'indice di puntualità entro i 30' nel corso del periodo regolatorio 2017 – 2023:



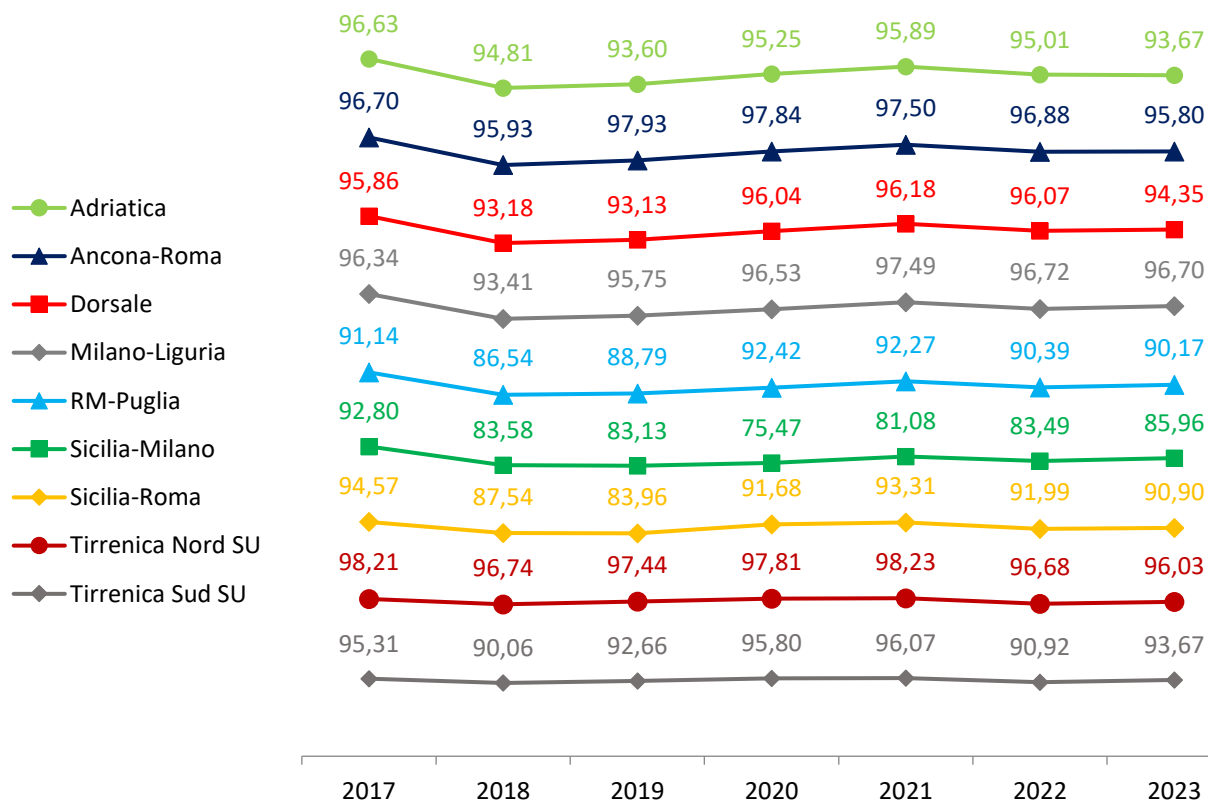
Per tale indicatore, annualmente, si rileva anche il dato per singola direttrice di traffico. Rispetto al 2022, le uniche direttrici ad aver rilevato uno scostamento positivo sono la Tirrenica Sud (93,67% vs 90,92%) e la Sicilia – Milano (85,96% vs 83,49%). La direttrice più performante è risultata la Milano – Liguria (96,7%), contrariamente alla direttrice Napoli – Puglia, istituita nell'anno oggetto di rendicontazione con l'erogazione di treni che collegano Bari a Napoli e viceversa, che rappresenta invece la direttrice meno performante (85,88%).

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 – 2023:

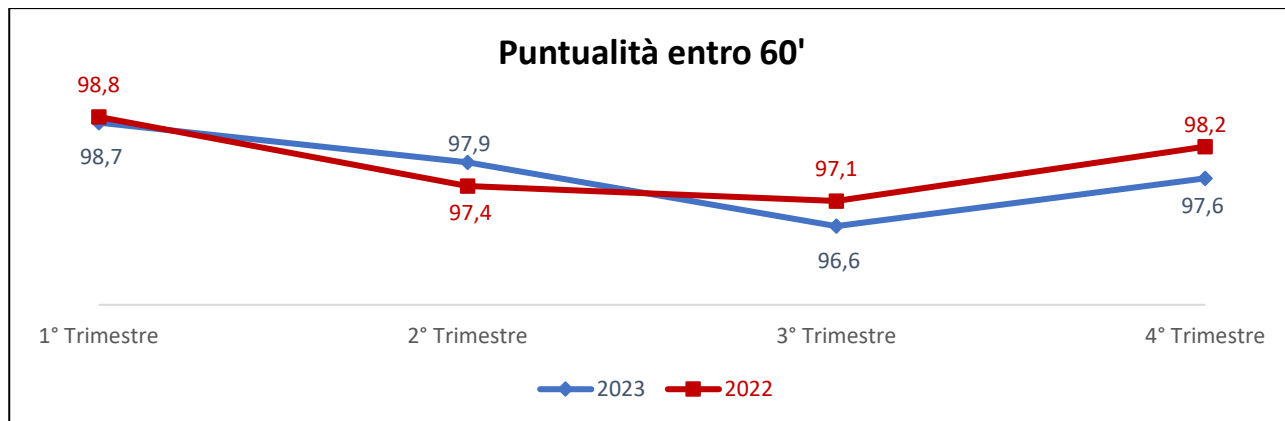
Puntualità entro 30' per singola direttrice di traffico



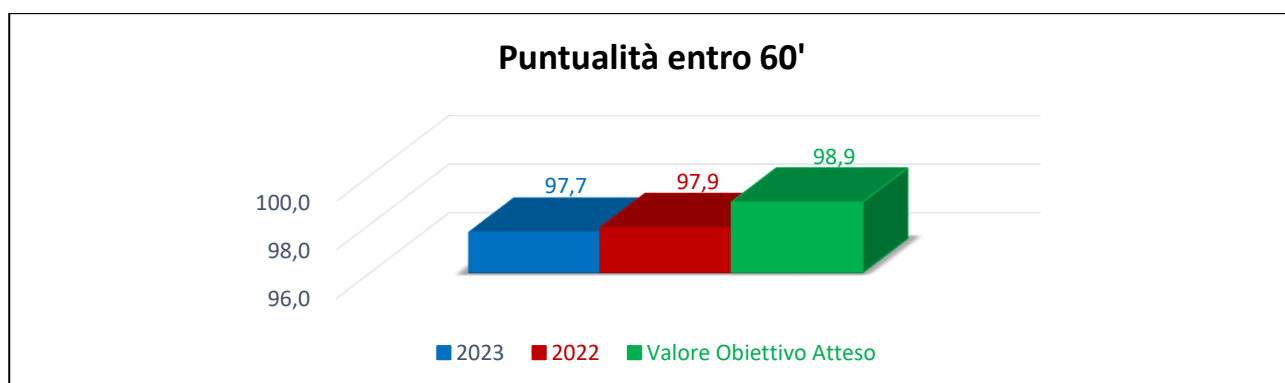
*la direttrice Napoli-Puglia non è presente nel grafico in quanto di nuova attivazione e quindi priva di serie storica

b) Puntualità entro i 60'

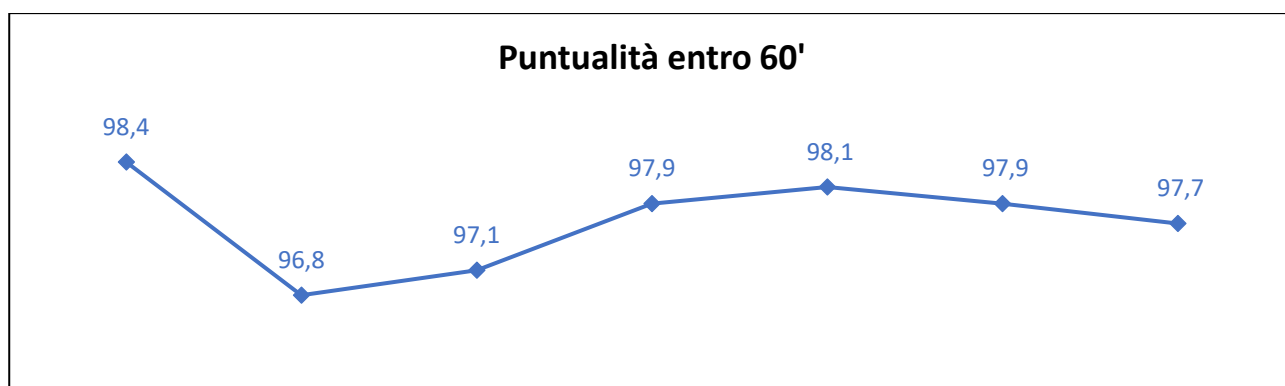
L'indice di puntualità entro i 60' ha mantenuto un trend decrescente dal primo al terzo trimestre, registrando una ripresa nel quarto trimestre. Tuttavia, solamente nel secondo trimestre il valore rilevato dall'indicatore ha raggiunto un livello superiore al corrispondente trimestre dell'anno precedente.



Al termine del 2023, tale indicatore ha raggiunto un valore pari a 97,7% inferiore di 0,2 punti percentuali rispetto al valore rilevato nel 2022, nonché inferiore al valore obiettivo atteso di 1,2 punti percentuali.

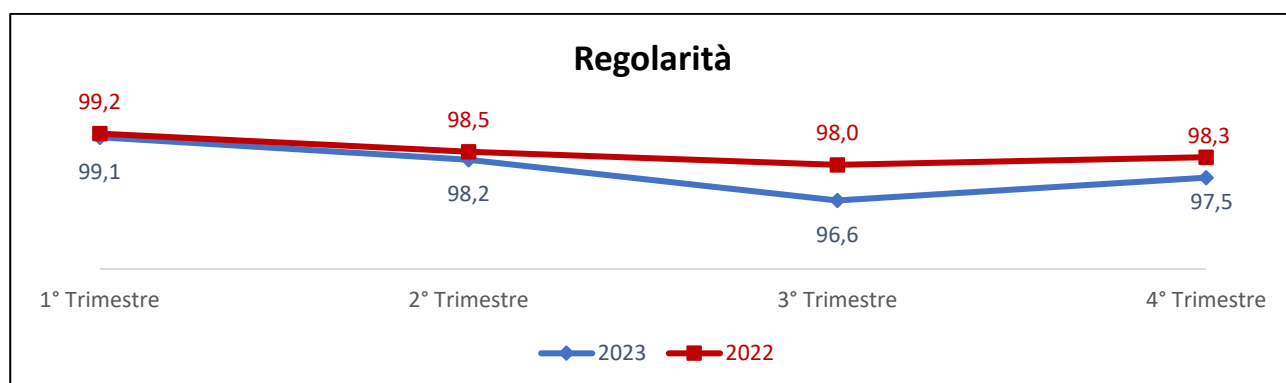


Si riporta di seguito l'evoluzione dell'indice di puntualità entro i 60' durante il periodo contrattuale 2017 – 2023:



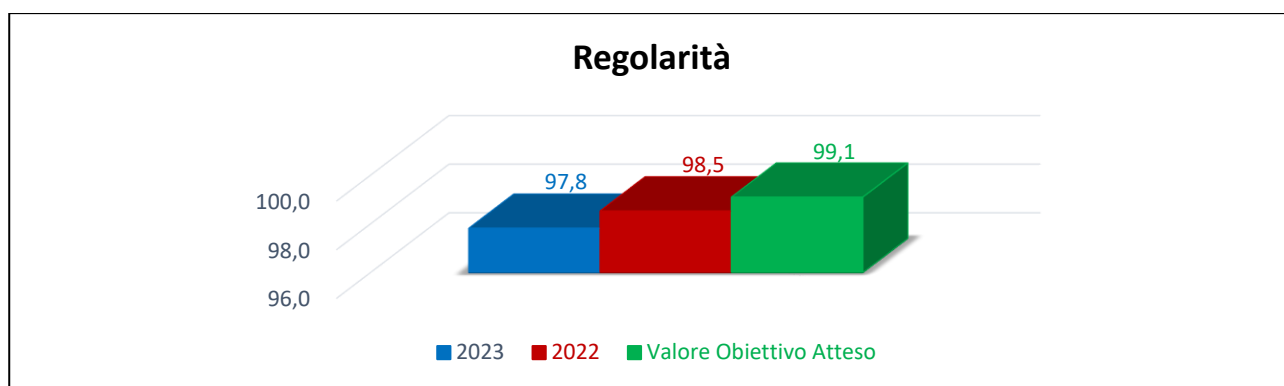
c) Regolarità

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 2023, l'indicatore ha osservato un andamento decrescente fino al terzo trimestre con una lieve ripresa nel quarto trimestre. Inoltre, in ogni trimestre il livello raggiunto è risultato inferiore rispetto a quanto fatto registrare nei corrispondenti trimestri dell'anno precedente.

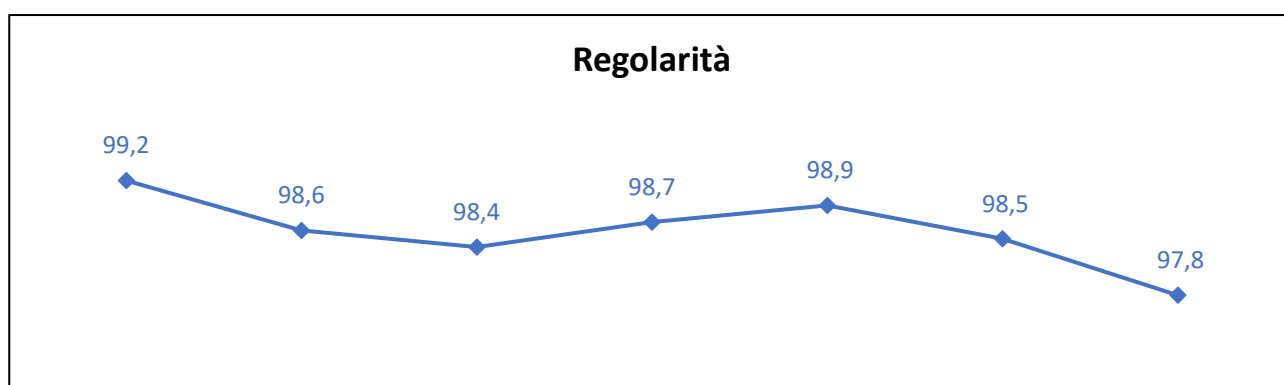


Il valore consuntivato nel 2023, pari a 97,8%, è inferiore non solo al valore consuntivato nel 2022 di 0,7 punti percentuali, ma anche al valore obiettivo atteso di 1,3 punti percentuali.

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.



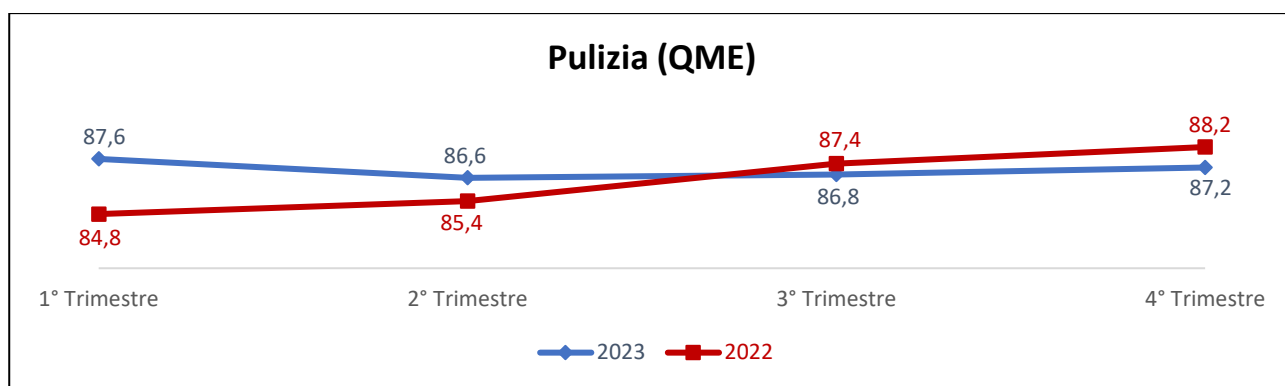
Si riporta di seguito il trend dell'indice di regolarità nel periodo regolatorio 2017 – 2023:



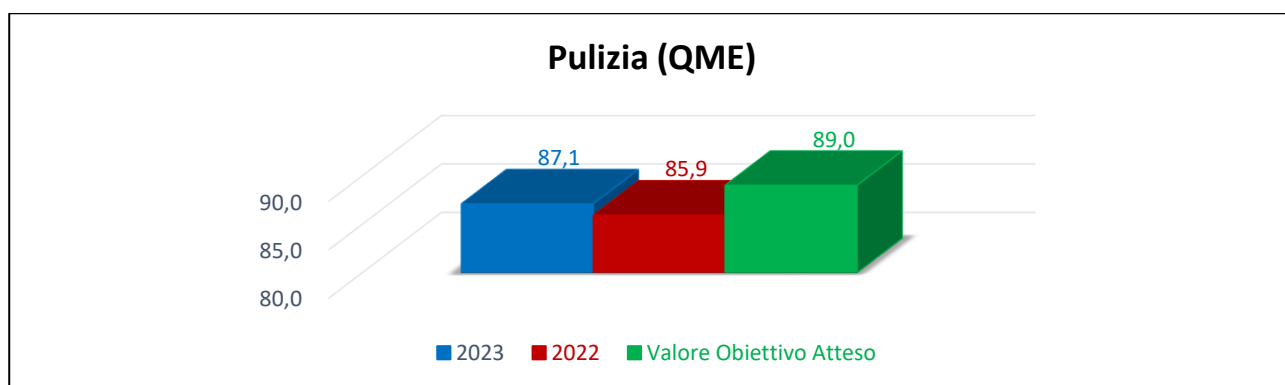
d) Pulizia (Qualità Media Erogata)

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.

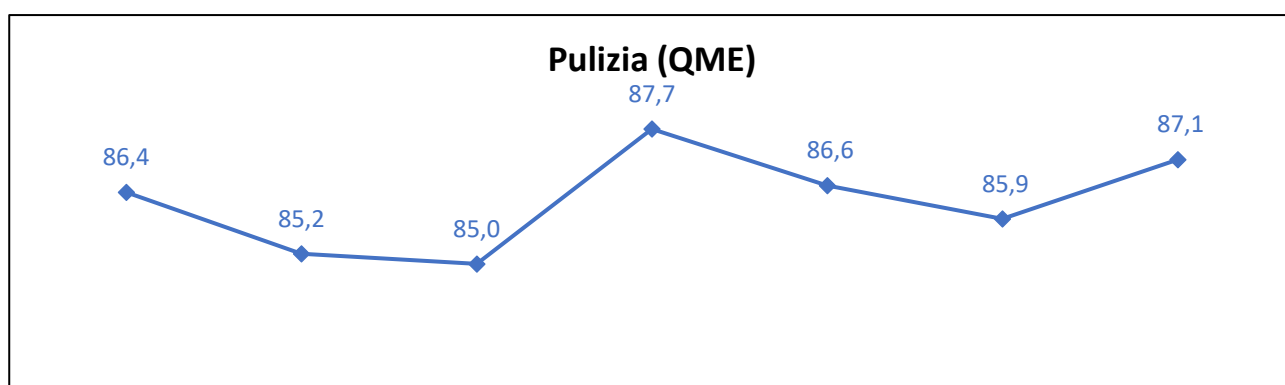
Nel corso del 2023, l'indicatore ha registrato una tendenza decrescente tra il primo e il secondo trimestre, osservando valori superiori rispetto al 2022, per poi risollevarsi nei trimestri successivi, ma con valori inferiori rispetto ai corrispondenti trimestri del 2022.



Globalmente, il valore consuntivato nel 2023 da tale parametro, pari a 87,1% è superiore al valore riscontrato nell'anno precedente (85,9%), ma inferiore al valore obiettivo atteso (89,0%).



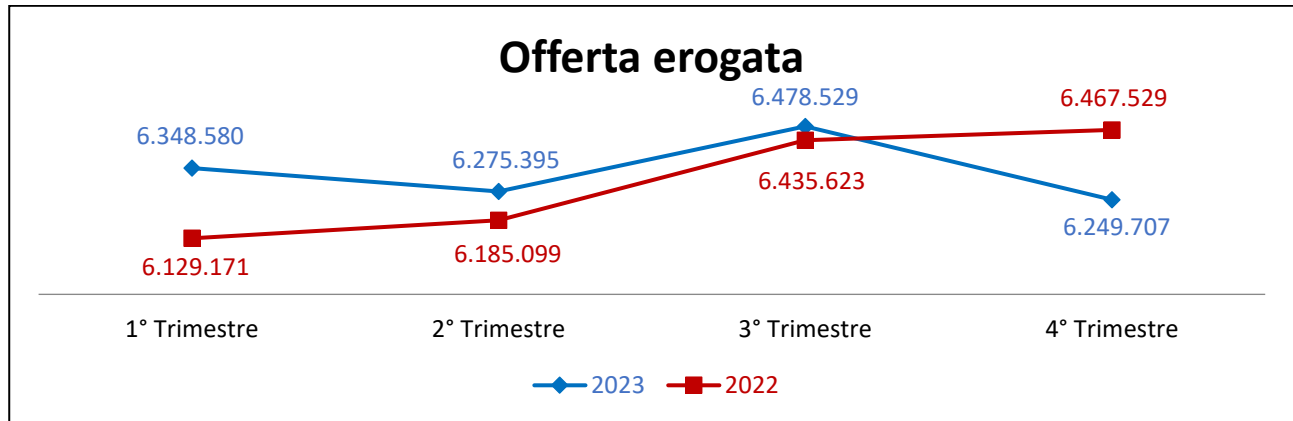
Si riporta di seguito l'andamento dell'indice di pulizia (QME) nel corso del periodo regolatorio 2017 – 2023:



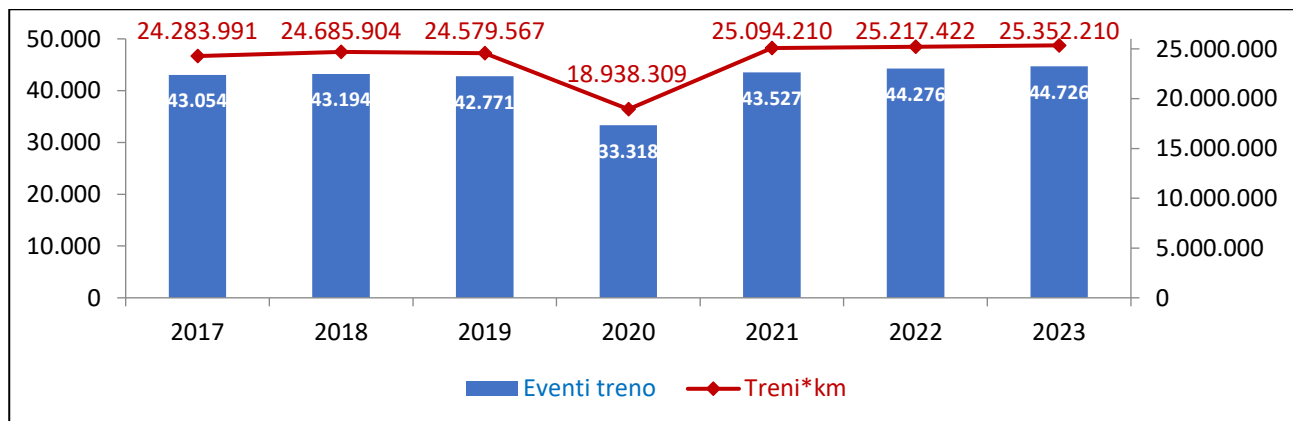
4) FREQUENTAZIONI

Nel 2023, il volume dell'offerta erogata in termini di treni*km è risultato pari a 25.352.210 contro i 25.217.422 (+0,53%) erogati nel 2022. Sebbene nei primi tre trimestri il volume delle percorrenze è

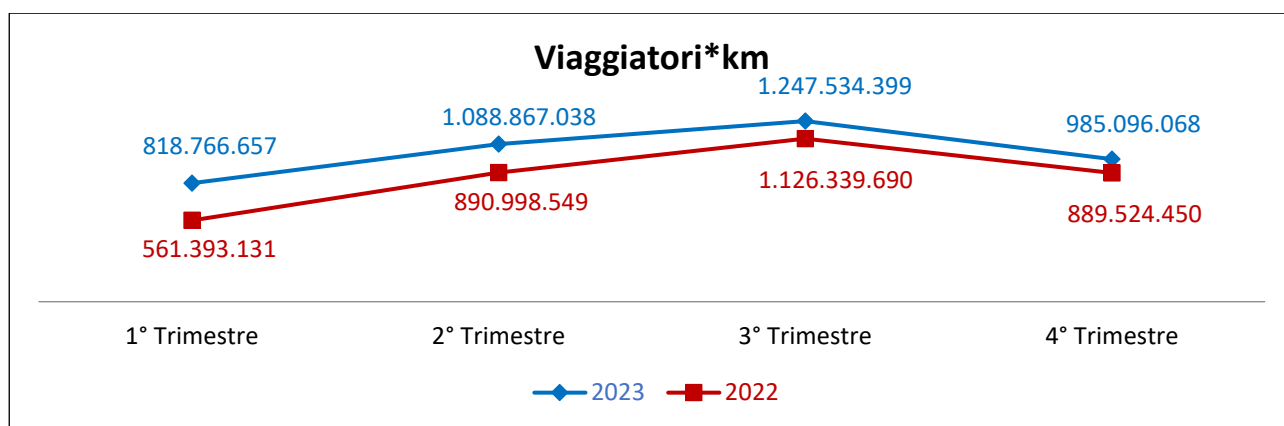
sempre stato superiore rispetto ai corrispondenti trimestri dell'anno precedente, nell'ultimo trimestre si è riscontrato uno scostamento negativo che ha eroso buona parte del trend positivo rilevato nei precedenti tre trimestri.



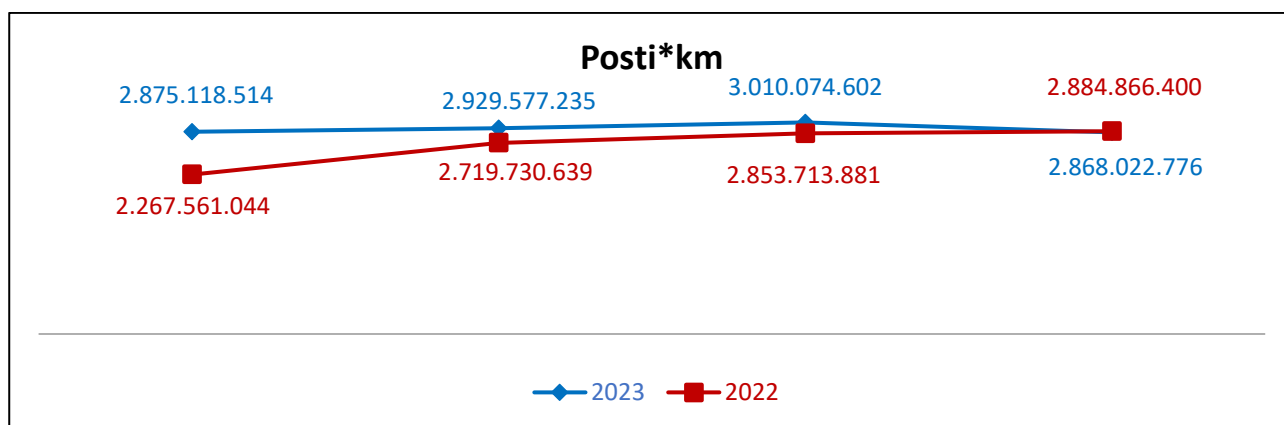
Si riporta di seguito l'evoluzione dell'offerta erogata nel corso del periodo regolatorio, 2017 – 2023, tenuto conto del trend degli eventi treno:



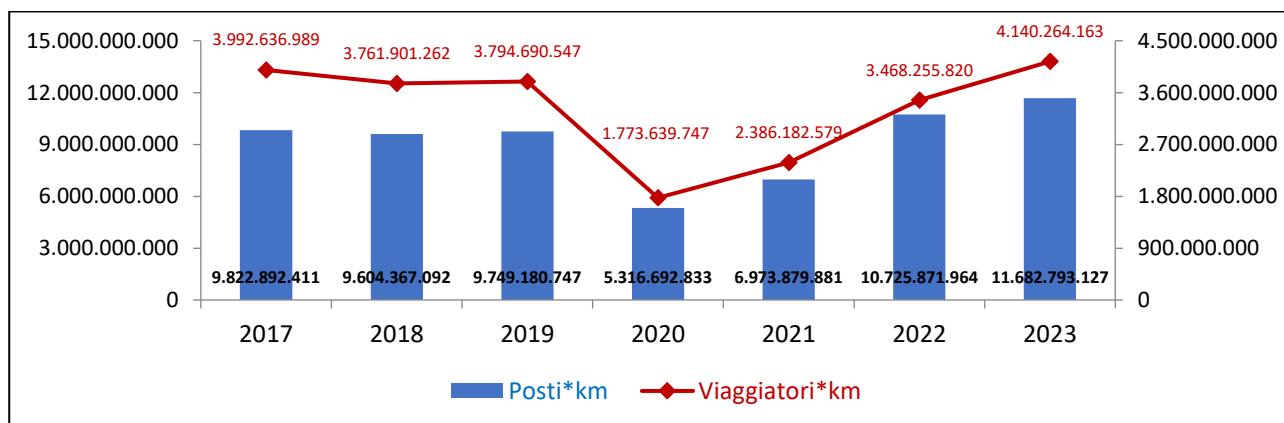
Il numero dei viaggiatori*km è passato da 3.468.255.820 del 2022 ai 4.140.264.163 del 2023 delineando un incremento complessivo del 19,38%, ma con una forbice più ampia nei primi due trimestri.



Il numero dei posti*km rendicontato nel 2023 è pari a 11.682.793.127 contro i 10.725.871.964 del 2022 (+8,92%). Nell'ultimo trimestre, contrariamente a quanto rilevato nei trimestri precedenti, l'andamento rispetto all'anno precedente è lievemente decrescente.



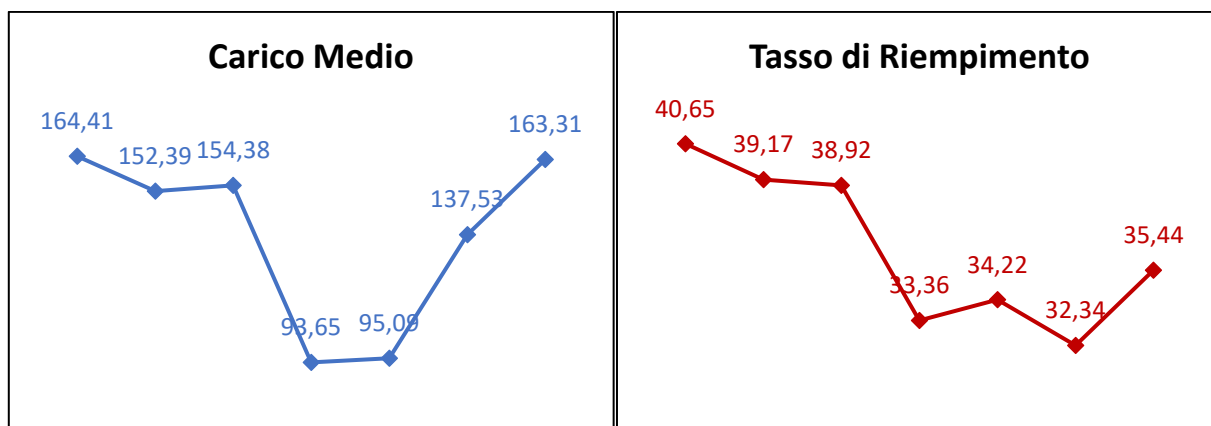
Si riporta di seguito l'evoluzione dei viaggiatori*km durante il periodo regolatorio 2017 – 2023, considerati, contestualmente, i posti*km disponibili:



A fronte dei valori consuntivati per le grandezze di cui sopra, si riscontra, con riguardo al 2023:

- Un miglioramento del carico medio, pari al rapporto tra viaggiatori*km e treni*km, passato da 137,53 del 2022 a 163,31 del 2023, derivante dal suddetto incremento dei viaggiatori*km rispetto ad una quasi parità del volume delle percorrenze;
- Un incremento del tasso di riempimento, determinato dal rapporto tra viaggiatori*km e posti*km, passato da 32,34 del 2022 a 35,44 del 2023, frutto di un incremento dei viaggiatori*km superiore all'incremento dei posti*km offerti.

Si riporta di seguito l'andamento di questi due ultimi indicatori nel periodo 2017 – 2023:



RISULTATI DI QUALITA' 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. Con nota prot. 7241 del 5 dicembre 2023, in prosecuzione di quanto definito per le annualità 2020-2021 e per l'annualità 2022 rispettivamente con nota prot. 5126 del 20 luglio 2020 e con nota prot. 988 del 16 febbraio 2023, è stato determinato, congiuntamente con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di estendere anche all'annualità 2023 i valori obiettivo previsti per l'anno 2019, secondo quanto dettagliato nell'allegato 5a.

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

a) Pulizia e condizioni igieniche del treno³

Nel 2023, le indagini compiute hanno restituito una qualità in merito a tale parametro pari al 96,7% a fronte di un valore obiettivo del 96,0%. Il livello riscontrato risulta migliorativo anche rispetto all'anno precedente in cui si era registrato un valore pari a 94,0%.

b) Comfort del treno⁴

Il valore consuntivato per il 2023 è risultato pari a 97,1% rispetto ad un valore obiettivo pari a 96,6%. La qualità rilevata è superiore rispetto a quanto rilevato nel 2022 di 1,5 punti percentuali.

c) Security⁵

Per l'anno 2023, si è evidenziata una qualità percepita dagli utenti in termini di security del 97,7%, +1,4 punti percentuali rispetto al valore obiettivo. Contestualmente, si rileva un miglioramento in confronto al valore registrato nell'anno precedente (95,8%).

d) Viaggio nel complesso⁶

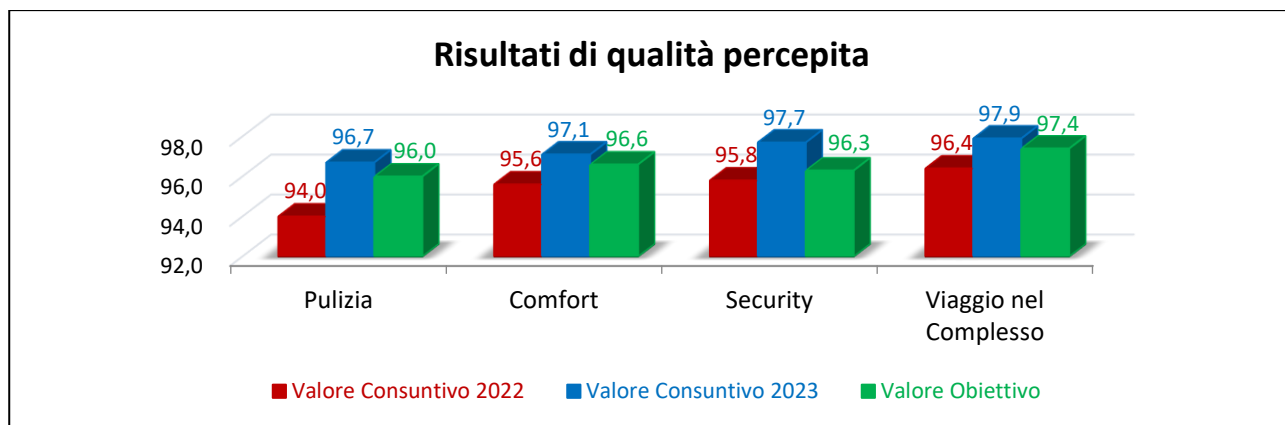
Per il 2023, le indagini hanno delineato una qualità percepita del 97,9% contro un valore obiettivo del 97,4%, evidenziando un miglioramento rispetto al 2022 in cui la qualità percepita dall'utenza si attestava al 96,4%.

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.

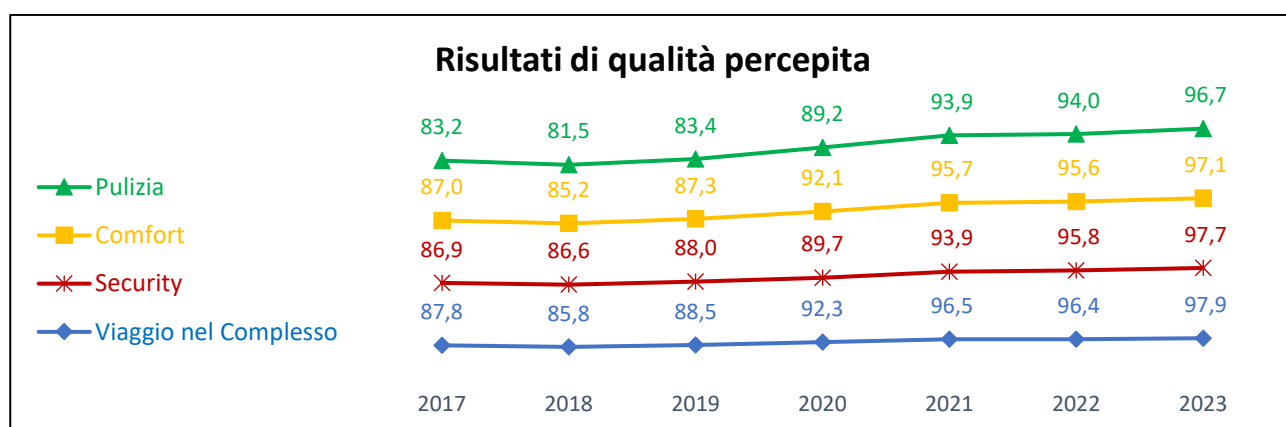
⁴ La variabile misura il livello complessivo di comfort offerto dal treno, tenendo conto della comodità del posto, della climatizzazione, della silenziosità e dell'illuminazione della carrozza, della funzionalità e dello spazio per la sistemazione dei bagagli e della funzionalità e dotazione delle toilette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

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.



Di seguito si riporta l'evoluzione degli indicatori di qualità percepita durante il periodo contrattuale 2017 – 2023:



ATTIVITA' ISPETTIVE

Terminata l'emergenza pandemica, è ripresa l'attività ispettiva esercitata dal personale in servizio presso la scrivente Direzione a bordo dei treni intercity oggetto del contratto di servizio per il trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza.

Nel corso del 2023, sono state realizzate 89 visite ispettive che hanno garantito una copertura pari a circa l'88% delle direttrici rientranti nel Contratto di Servizio.

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 2023 si è proceduto alla valutazione degli obiettivi relativi al 2022.

Per tale annualità, i valori obiettivo non sono stati assegnati in sede di sottoscrizione del contratto, ma successivamente con nota prot. 988 del 16 febbraio 2023 con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, congiuntamente al Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha disposto, in prosecuzione di quanto definito per il biennio 2020-2021 con nota prot. 5126 del 20 luglio 2020, di confermare anche per l'annualità 2022 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 sono risultati inferiori al valore obiettivo atteso, ma comunque superiori al valore minimo, mentre il parametro della regolarità, nonché il parametro della pulizia (QME) si sono attestati 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:

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	94,44	913.556,76	-158.244,52
Puntualità entro 60'	97,70	98,90	99,60	97,85	913.556,76	-731.458,71
Regolarità	98,60	99,10	99,40	98,53	913.556,76	-913.556,76
Pulizia (QME)	88,20	89,00	90,50	85,93	913.556,76	-913.556,76
Totale						-2.716.816,75

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."

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.

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 2022, sono state applicate le seguenti riduzioni di corrispettivo:

- € 9.531,00 per eventi non imputabili all'impresa ferroviaria;
- € 663.234,31 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 2022, gli eventi treno oggetto di un'interruzione e/o variazione imputabile all'impresa ferroviaria sono stati 301, di cui 263 con sostituzione e 38 privi di sostituzione. Sulla base di tale riscontro, la penale comminata ammonta a € 678.000,00.

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 337 disservizi relativi agli impianti di climatizzazione, nonché 20 disservizi relativi agli impianti di illuminazione, comportanti una penale complessivamente pari a € 714.000,00.

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	-9.531,00
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	-663.234,31
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	-714.000,00
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	-2.716.816,75
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	-678.000,00
Totale		-4.781.582,06

PARCO ROTABILE

Al 31 dicembre 2023, Trenitalia S.p.A. ha comunicato la seguente composizione del parco rotabile:

Flotta	Tipologia Flotta	2023		
		Previsione	Consuntivo	Delta
Loco Elettriche 402A - 402B	Trainante	74	95	21
Loco Elettriche 403	Trainante	23	23	0
Loco 464	Trainante	70	76	6
Loco Elettriche 414	Trainante	59	59	0
Carrozze posti a sedere	Carrozze	730	730	0
Carrozze CC WL	Carrozze	264	262	-2
Semipilota	Carrozze	53	53	0
Totale Trainante		226	253	27
Totale Carrozze		1.047	1.045	-2

L'ingresso delle loco 464, che aveva subito un forte ritardo a causa dell'emergenza pandemica secondo quanto asserito dall'impresa ferroviaria, è stato ultimato nel corso 2023 durante il quale sono state introdotte, rispetto all'anno precedente, 19 nuove unità, con 6 unità aggiuntive rispetto a quanto preventivato.

Ulteriormente, rispetto al 2022, sono state dismesse 6 carrozze posti a sedere, il cui quantitativo è ora esattamente pari a quanto previsto contrattualmente, nonché una unità di loco 402A-402B, la cui consistenza è superiore al preventivato poiché tale materiale rotabile doveva servire ad affiancare il tardivo inserimento delle citate loco 464.

INVESTIMENTI

Il Contratto di Servizio, all'articolo 5, prevede in capo alla Società Trenitalia S.p.A. l'obbligo di *"...comunicare ai Ministeri, per ogni anno di durata del Contratto, i dati relativi agli investimenti in materiale rotabile programmati ed effettivamente sostenuti, secondo le modalità specificate in Allegato 8..."*.

In data 2 agosto 2023, con nota prot. 31800, l'impresa ferroviaria, in ottemperanza al disposto normativo di cui sopra, ha trasmesso la Tabella 2 di cui all'Allegato 8 del Contratto di Servizio contenente la rendicontazione degli investimenti realizzati nell'annualità 2022.

La Tabella 2, oltre a consuntivare gli investimenti realizzati nel 2022, contiene altresì i valori preventivi associati a ciascuna linea di investimento per il 2022 che originariamente, in sede di sottoscrizione, furono stimati per l'intero secondo periodo regolatorio, 2022 – 2026, privi della ripartizione annuale.

Tenuto conto di quanto consuntivato, Trenitalia S.p.A. ha effettuato maggiori investimenti nel 2022 per circa 38,9 milioni di euro da attribuire sostanzialmente:

- al parziale recupero dei minori investimenti rilevati al termine del primo quinquennio regolatorio 2017 – 2021 su talune linee di investimento;
- al trasferimento di nuove locomotive più performanti (E464);
- ad interventi volti ad incrementare la vita utile del materiale rotabile.

PROCEDURA DI REVISIONE CONTRATTUALE

A seguito delle interlocuzioni già intercorse in merito alla revisione del secondo periodo contrattuale e della sopravvenuta proposta di proroga del contratto vigente, ai sensi del Regolamento UE 1370/2007, pure sottoposta ai competenti organi Comunitari, alla luce delle risultanze dell'incontro con la Commissione Europea tenutosi nel mese di giugno u.s. e nelle more di ogni eventuale pronunciamento al riguardo, è stato chiesto a Trenitalia S.p.A. di trasmettere una proposta di revisione contrattuale aggiornata che tenga conto dei risultati consuntivati al 31 dicembre 2023.

IL DIRETTORE GENERALE

Dott.ssa Carla Alessi