



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 2024 – 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, da parte di Trenitalia S.p.A., della relazione sul servizio e sulla qualità erogata aggiornata al 4° trimestre 2024 che completa le relazioni per l'anno 2024 previste dall'articolo 5 comma 1 lettera g) del Contratto di Servizio, avvenuta in data 18 luglio 2025 con prot. 27264 e successivamente integrata con prot. 2277 del 28 luglio 2025, 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 2024, la Società ha erogato servizi per 26,00 milioni di treni*km garantendo, a parità di corrispettivo di servizio, un volume di offerta superiore all'obbligo contrattuale di circa 900.000 treni*km.



MIT

dg.tf@pec.mit.gov.it
segreteria.dgtif@mit.gov.it

L'offerta erogata nel 2024 è altresì superiore a quanto realizzato nel 2023, ovvero 25,35 milioni di treni*km, per circa 650.000 treni*km.

Al volume dei servizi ferroviari suesposto, va aggiunta l'offerta erogata tramite bus ammontante per il 2024 a 743.971 bus*km. Tale offerta risulta superiore rispetto a quanto offerto tramite bus nel 2023 (602.648 bus*km).

2) PULIZIA DEI ROTABILI

L'*Assetto dei servizi*, di cui all'Allegato 2 del Contratto di Servizio, prevede, al punto 6 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 97.134 interventi contro i 93.978 preventivati nel 2023, realizzandone 91.665 contro gli 89.990 del 2023 con conseguente peggioramento del tasso di realizzazione degli interventi (da 95,76% del 2023 a 94,37% del 2024).

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

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.



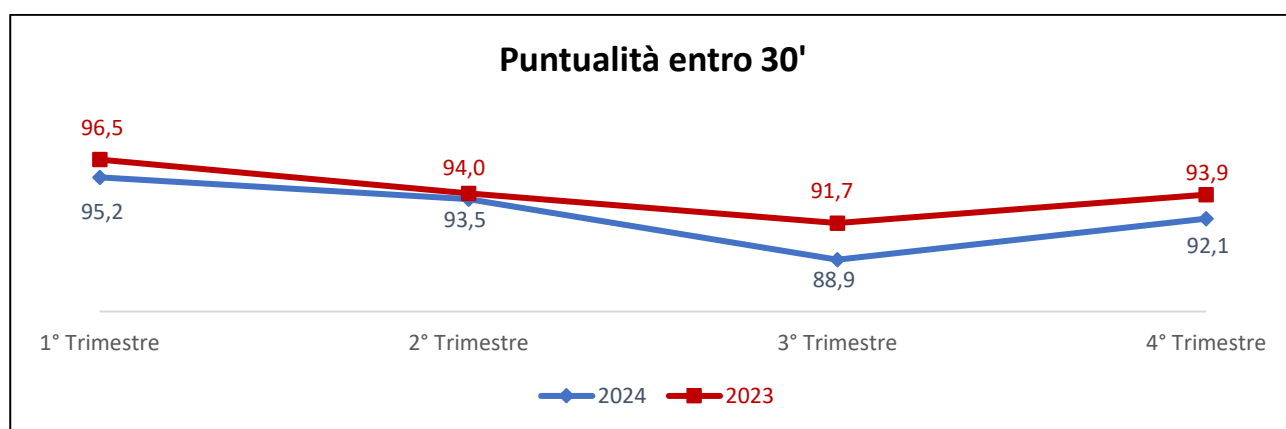
triennio antecedente la stipula del Contratto, tenendo conto delle specificità che caratterizzavano i diversi parametri di qualità erogata, oltre che dei miglioramenti oggettivamente raggiungibili.

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.

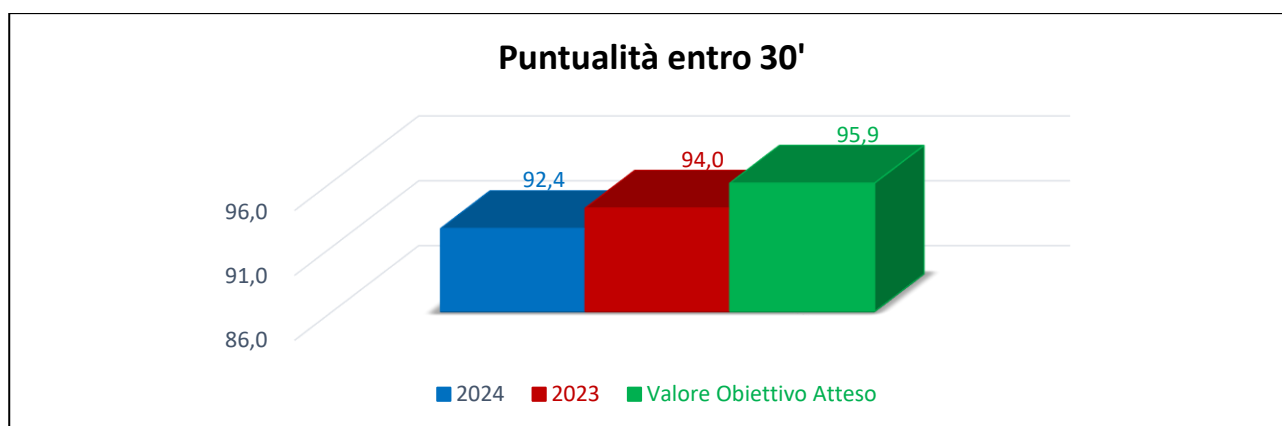
In sede di sottoscrizione del Contratto, i valori obiettivo furono previsti fino all'annualità 2019. Con nota prot. 3161 del 12 maggio 2025, in prosecuzione di quanto definito per le annualità 2020-2021, per l'annualità 2022 e per l'annualità 2023, rispettivamente con nota prot. 5126 del 20 luglio 2020, con nota prot. 988 del 16 febbraio 2023 e con nota prot. 7241 del 5 dicembre 2023, è stato determinato di mantenere anche per l'annualità 2024 i valori obiettivo previsti nell'allegato 5 per l'anno 2019, secondo quanto dettagliato nell'allegato stesso.

a) Puntualità entro i 30'

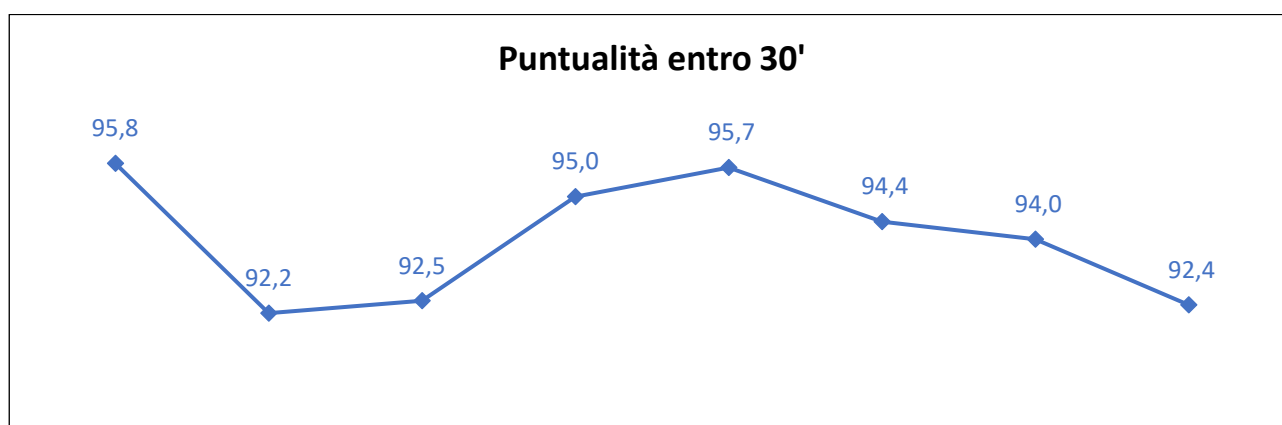
L'indice di puntualità entro i 30' ha manifestato un trend negativo nel corso dell'intero anno, fatta eccezione nel quarto trimestre, registrando, inoltre, un livello inferiore rispetto a ciascun trimestre dell'anno precedente.



Il parametro in esame, nel complesso, si è attestato ad un livello pari a 92,4% inferiore tanto al valore realizzato nel 2023 di 1,6 punti percentuali, quanto al valore obiettivo atteso di 3,5 punti percentuali.



Si riporta di seguito l'andamento dell'indice di puntualità entro i 30' nel corso del periodo regolatorio 2017 – 2024:



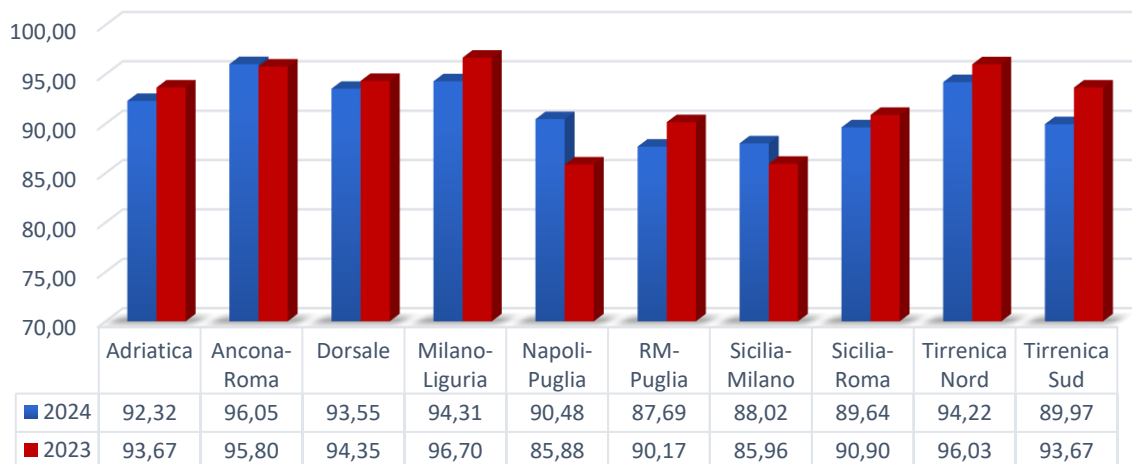
Per tale indicatore, annualmente, si rileva anche il dato per singola direttrice di traffico. Rispetto al 2023, le uniche direttrici ad aver rilevato uno scostamento positivo sono la Ancona – Roma (96,05% vs 95,80%), la Napoli – Puglia (90,48% vs 85,88%) e la Sicilia – Milano (88,02% vs 85,96%). La direttrice più performante è risultata la Ancona – Roma, contrariamente alla direttrice Roma – Puglia che rappresenta invece la direttrice meno performante (87,69%).



MIT

dg.tf@pec.mit.gov.it
segreteria.dgtif@mit.gov.it

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 – 2024:

Direttrici	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Adriatica	96,63	94,81	93,60	95,25	95,89	95,01	93,67	92,32
Ancona-Roma	96,70	95,93	97,93	97,84	97,50	96,88	95,80	96,05
Dorsale	95,86	93,18	93,13	96,04	96,18	96,07	94,35	93,55
Milano-Liguria	96,34	93,41	95,75	96,53	97,49	96,72	96,70	94,31
Napoli-Puglia	-	-	-	-	-	-	85,88	90,48
RM-Puglia	91,14	86,54	88,79	92,42	92,27	90,39	90,17	87,69
Sicilia-Milano	92,80	83,58	83,13	75,47	81,08	83,49	85,96	88,02
Sicilia-Roma	94,57	87,54	83,96	91,68	93,31	91,99	90,90	89,64
Tirrenica Nord	98,21	96,74	97,44	97,81	98,23	96,68	96,03	94,22
Tirrenica Sud	95,31	90,06	92,66	95,80	96,07	90,92	93,67	89,97

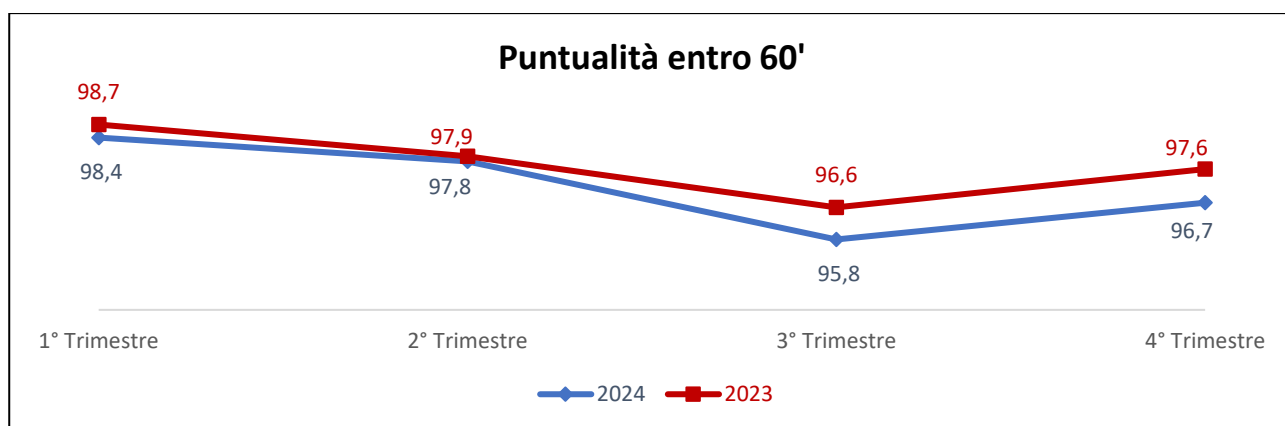
b) Puntualità entro i 60'

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

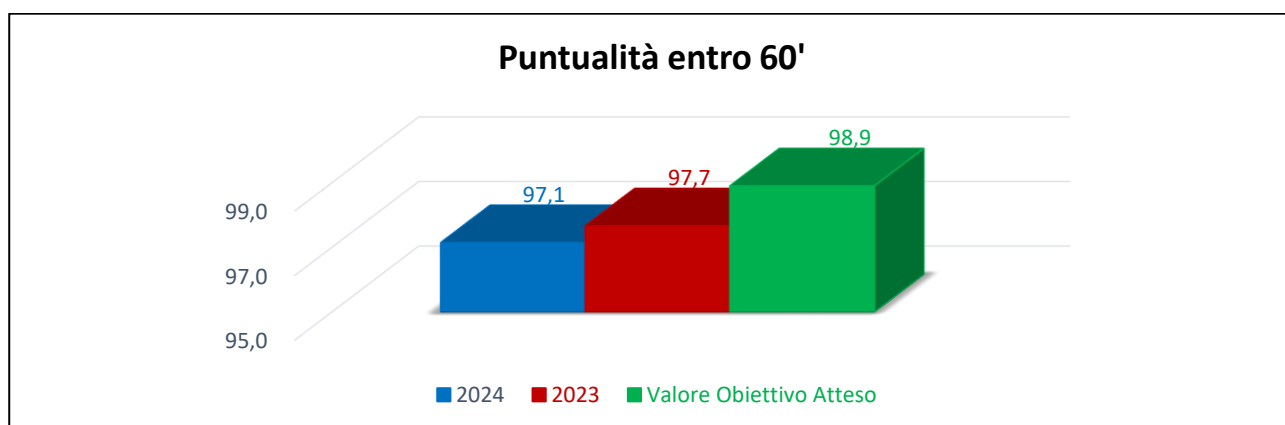


MIT

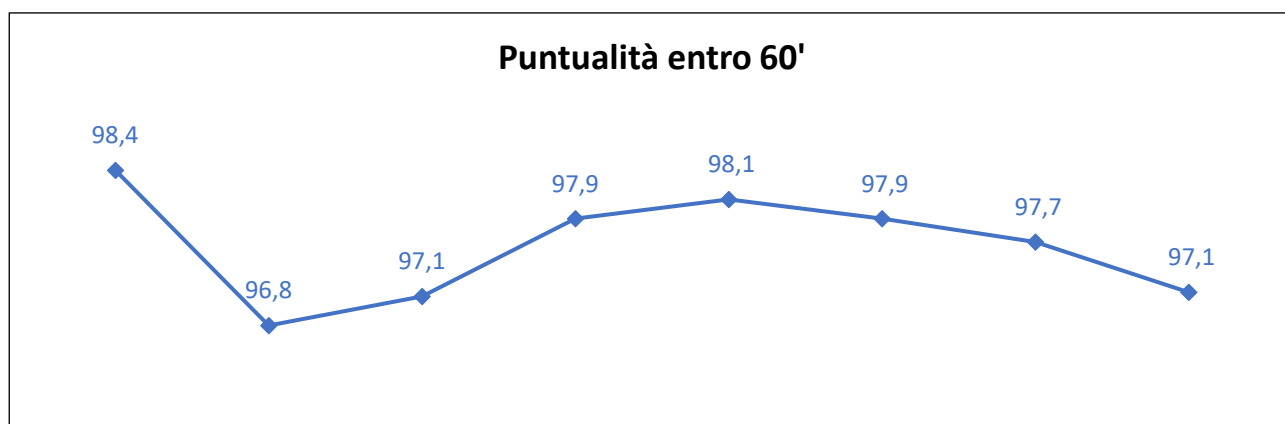
dg.tf@pec.mit.gov.it
segreteria.dgtif@mit.gov.it



Al termine del 2024, tale indicatore ha raggiunto un valore pari a 97,1% inferiore di 0,6 punti percentuali rispetto al valore rilevato nel 2023, nonché inferiore al valore obiettivo atteso di 1,8 punti percentuali.



Si riporta di seguito l'evoluzione dell'indice di puntualità entro i 60' durante il periodo contrattuale 2017 – 2024:



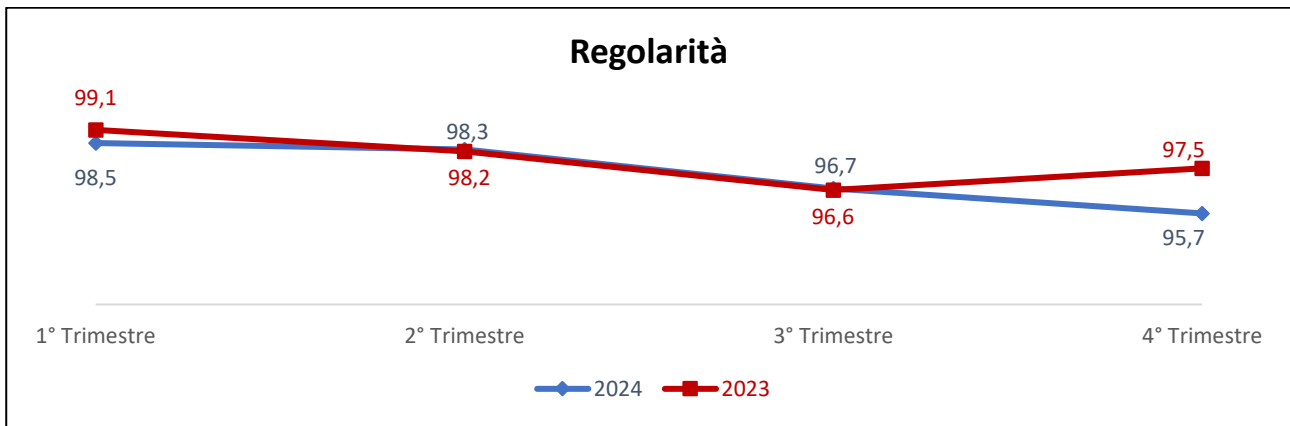
c) Regolarità



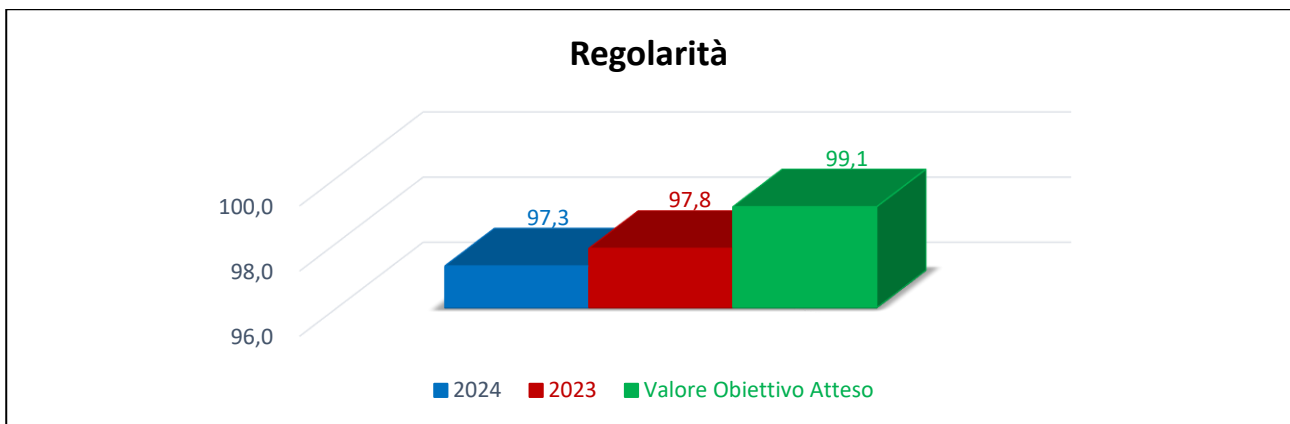
MIT

dg.tf@pec.mit.gov.it
segreteria.dgtif@mit.gov.it

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. L'indicatore ha osservato un andamento decrescente lungo l'intera annualità, raggiungendo un livello superiore rispetto all'anno precedente nel secondo e nel terzo trimestre ed inferiore nel primo e nel quarto trimestre.

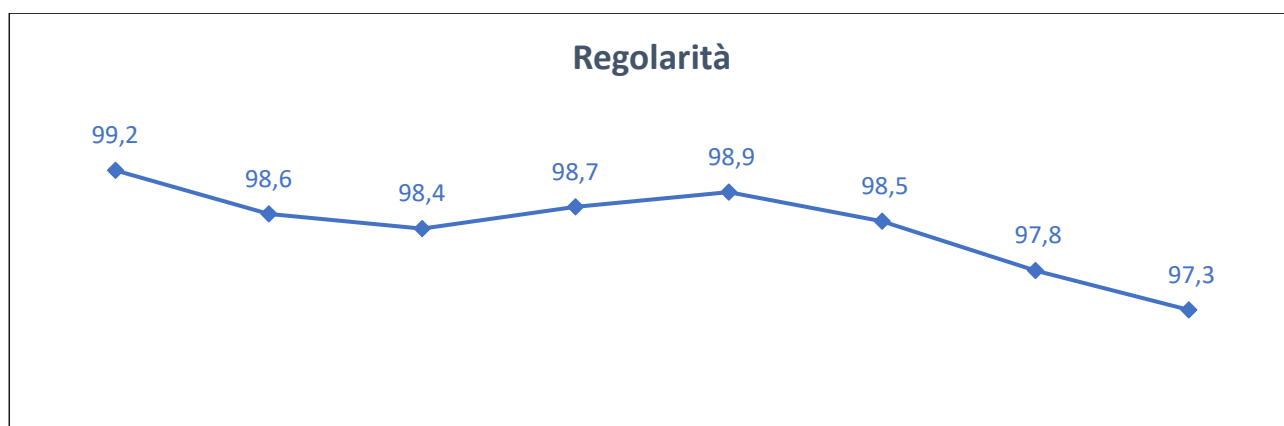


Il valore consuntivato nel 2024, pari a 97,3%, è inferiore non solo al valore consuntivato nel 2023 di 0,5 punti percentuali, ma anche al valore obiettivo atteso di 1,8 punti percentuali.



Si riporta di seguito il trend dell'indice di regolarità nel periodo regolatorio 2017 – 2024:

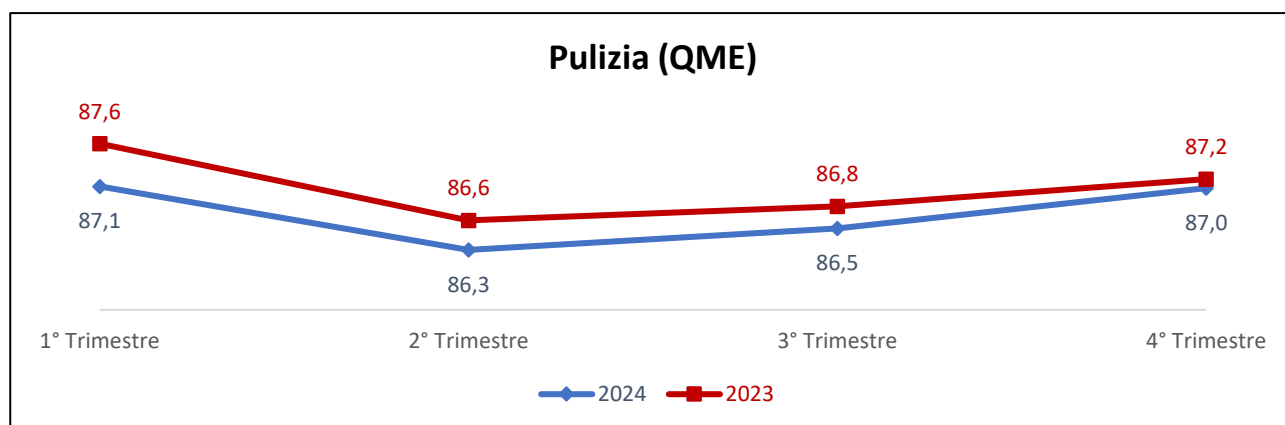
² Le limitazioni, le soppressioni e i ritardi oltre i 120' presi in considerazione nel calcolo di tale indicatore sono esclusivamente quelli derivanti da cause imputabili a FS.



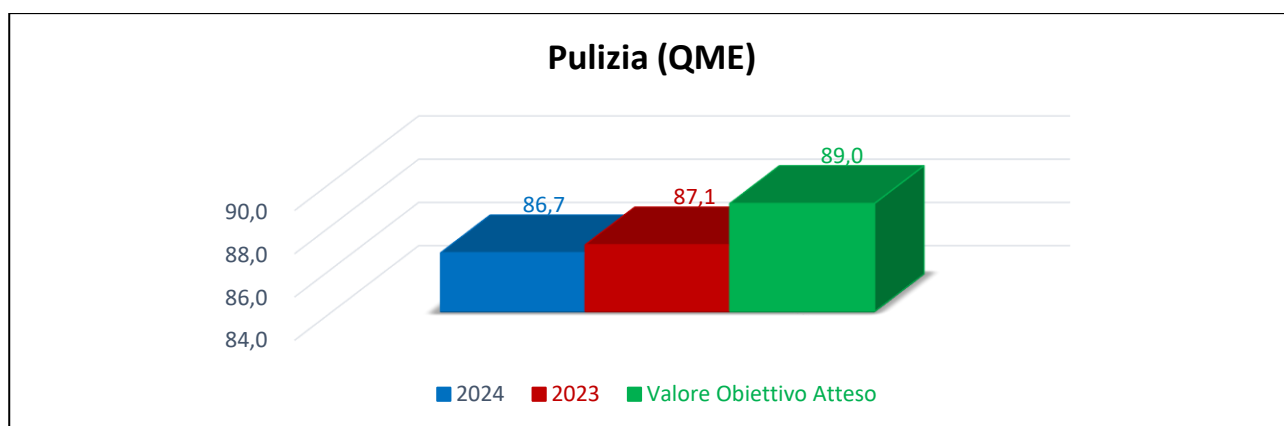
d) Pulizia (Qualità Media Erogata)

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.

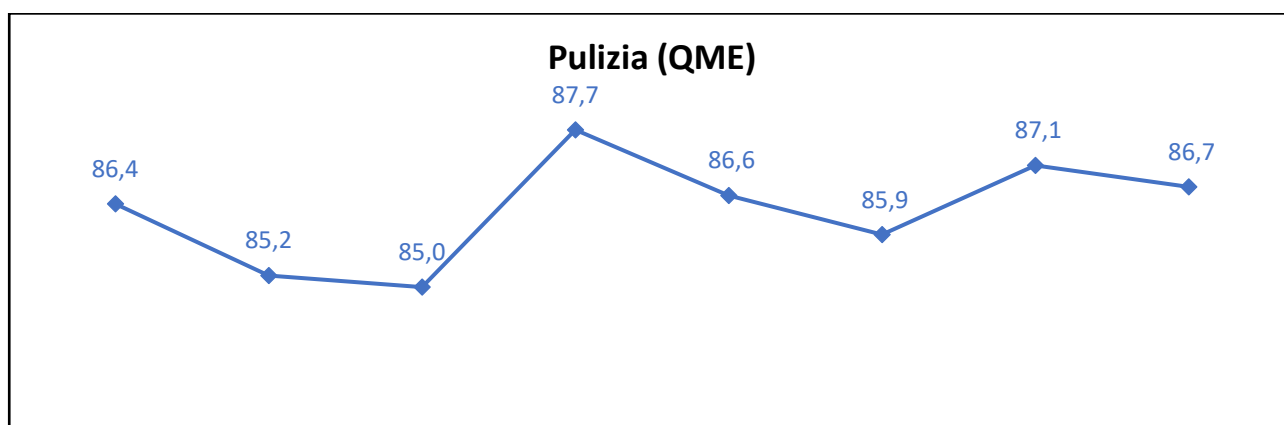
Nel corso del 2024 l'indicatore ha registrato una tendenza decrescente tra il primo e il secondo trimestre per poi rilevare un'inversione nei trimestri successivi. Per l'intera annualità i valori registrati sono stati inferiori rispetto ai corrispondenti trimestri dell'annualità precedente.



Globalmente, il valore consuntivato nel 2024 da tale parametro, pari a 86,7% è inferiore sia al valore riscontrato nell'anno precedente (87,1%), che al valore obiettivo atteso (89,0%).



Si riporta di seguito l'andamento dell'indice di pulizia (QME) nel corso del periodo regolatorio 2017 – 2024:



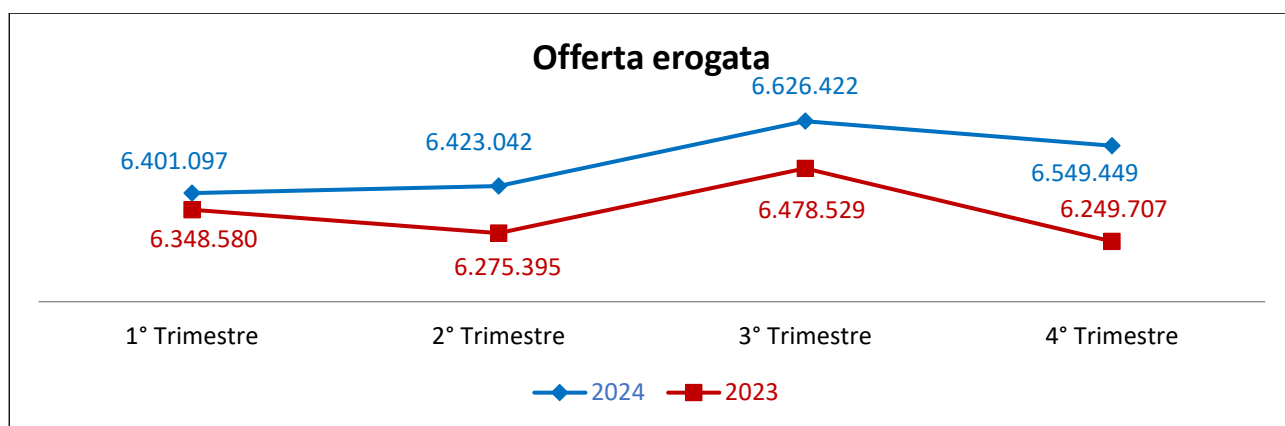
4) FREQUENTAZIONI

Nel 2024, il volume dell'offerta erogata in termini di treni*km è risultato pari a 26.000.010 contro i 25.352.210 (+2,56%) erogati nel 2023. Per ogni trimestre il volume delle percorrenze è sempre stato superiore rispetto ai corrispondenti trimestri dell'anno precedente.

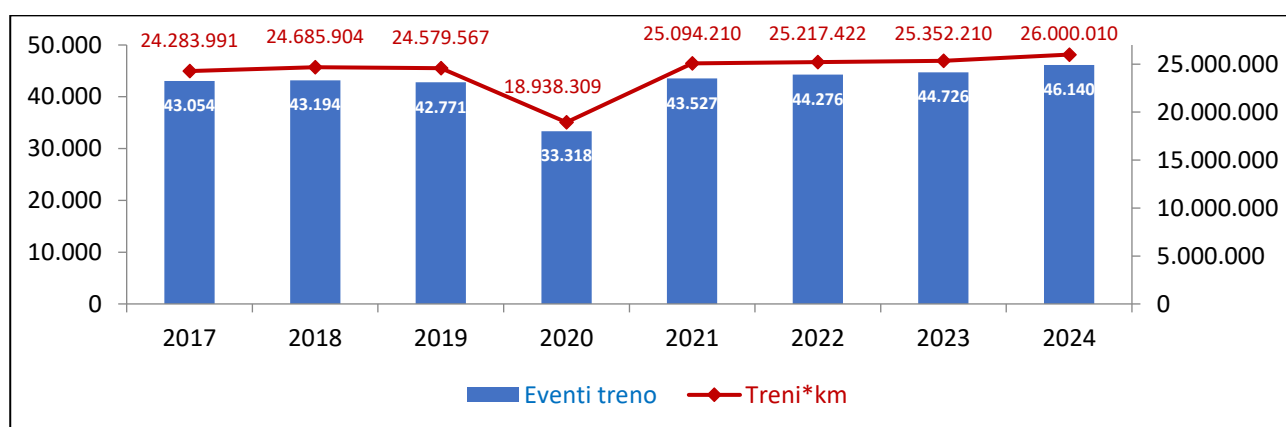


MIT

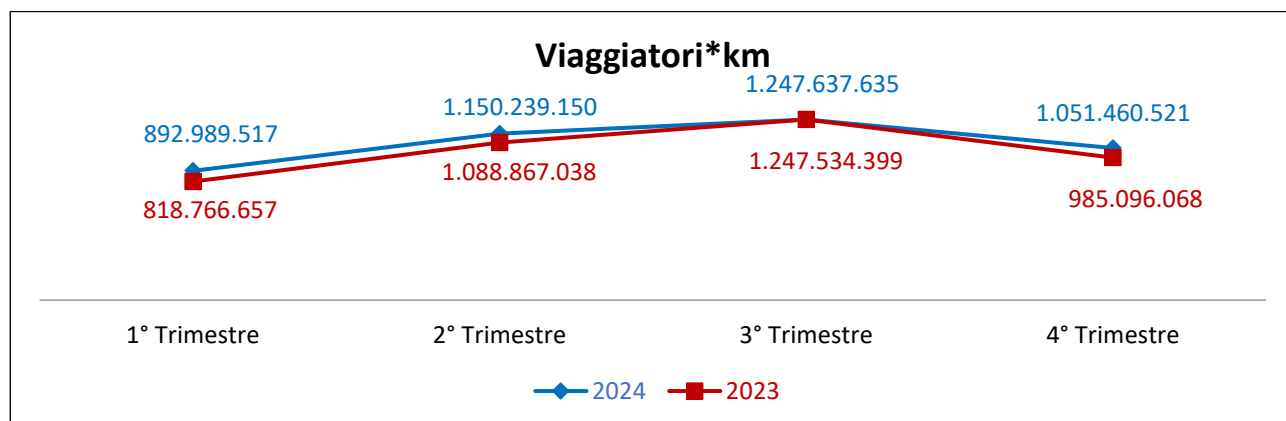
dg.tf@pec.mit.gov.it
segreteria.dgtif@mit.gov.it



Si riporta di seguito l'evoluzione dell'offerta erogata nel corso del periodo regolatorio, 2017 – 2024, tenuto conto del trend degli eventi treno:



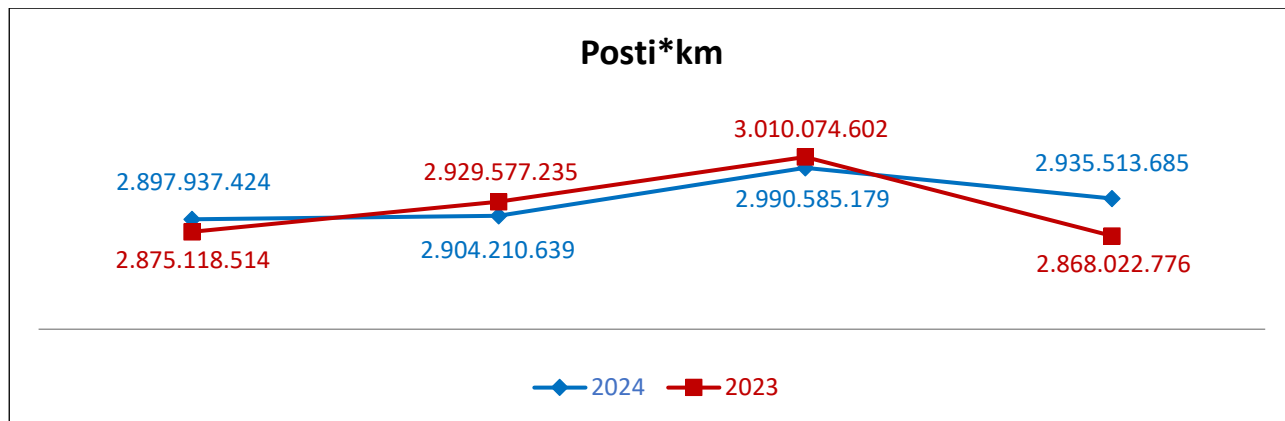
Il numero dei viaggiatori*km è passato da 4.140.264.163 del 2023 a 4.342.326.823 del 2024 delineando un incremento complessivo del 4,88% e registrando un miglioramento rispetto all'anno precedente in ogni trimestre.



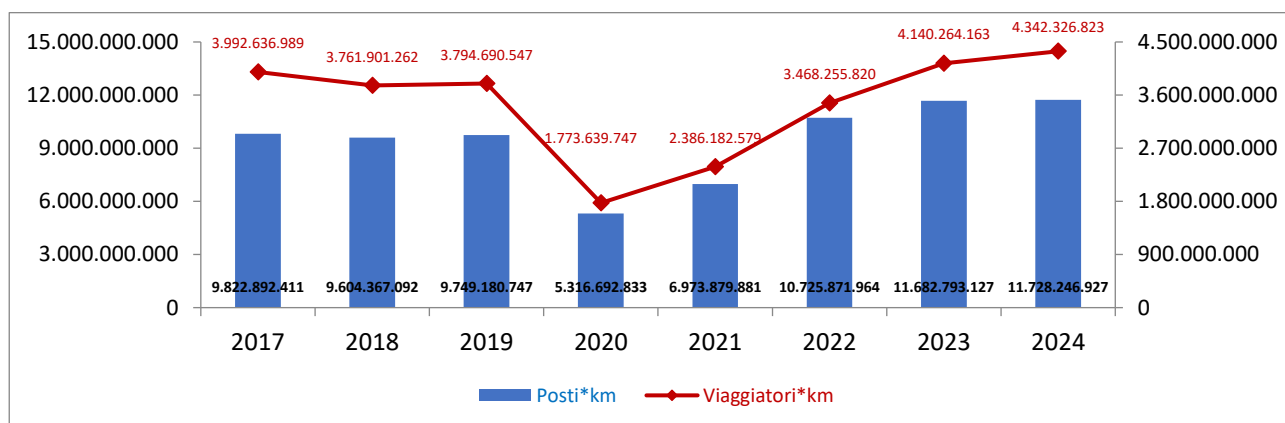
MIT

dg.tf@pec.mit.gov.it
segreteria.dgtif@mit.gov.it

Il numero dei posti*km rendicontato nel 2024 è pari a 11.728.246.927 contro gli 11.682.793.127 del 2023 (+0,39%). Lo scostamento positivo del quarto trimestre ha permesso di recuperare il trend negativo accumulato tra il secondo e il terzo trimestre.



Si riporta di seguito l'evoluzione dei viaggiatori*km durante il periodo regolatorio 2017 – 2024, considerati, contestualmente, i posti*km disponibili:



A fronte dei valori consuntivati per le grandezze di cui sopra, si riscontra, con riguardo al 2024:

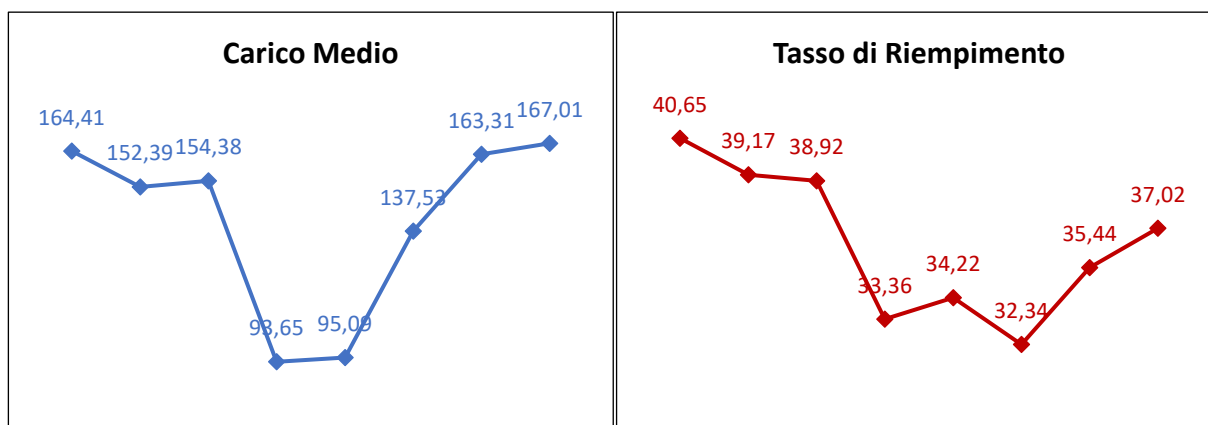
- Un miglioramento del carico medio, pari al rapporto tra viaggiatori*km e treni*km, passato da 163,31 del 2023 a 167,01 del 2024, derivante dall'incremento dei viaggiatori*km superiore rispetto all'incremento registrato dal volume delle percorrenze;
- Un incremento del tasso di riempimento, determinato dal rapporto tra viaggiatori*km e posti*km, passato da 35,44 del 2023 a 37,02 del 2024, proveniente da un incremento dei viaggiatori*km e una sostanziale invarianza dei posti*km offerti.

Si riporta di seguito l'andamento di questi due ultimi indicatori nel periodo 2017 – 2024:



MIT

dg.tf@pec.mit.gov.it
segreteria.dgtif@mit.gov.it



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. 3161 del 12 maggio 2025, in prosecuzione di quanto definito per le annualità 2020-2021, per l'annualità 2022 e per l'annualità 2023, rispettivamente con nota prot. 5126 del 20 luglio 2020, con nota prot. 988 del 16 febbraio 2023 e con nota prot. 7241 del 5 dicembre 2023, è stato determinato di estendere anche per l'annualità 2024 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:



MIT

dg.tf@pec.mit.gov.it
segreteria.dgtif@mit.gov.it

a) Pulizia e condizioni igieniche del treno³

Nel 2024, le indagini compiute hanno restituito una qualità in merito a tale parametro pari al 95,8% a fronte di un valore obiettivo del 97,7%. Il livello riscontrato è inferiore anche rispetto all'anno precedente in cui si era registrato un valore pari a 96,7%.

b) Comfort del treno⁴

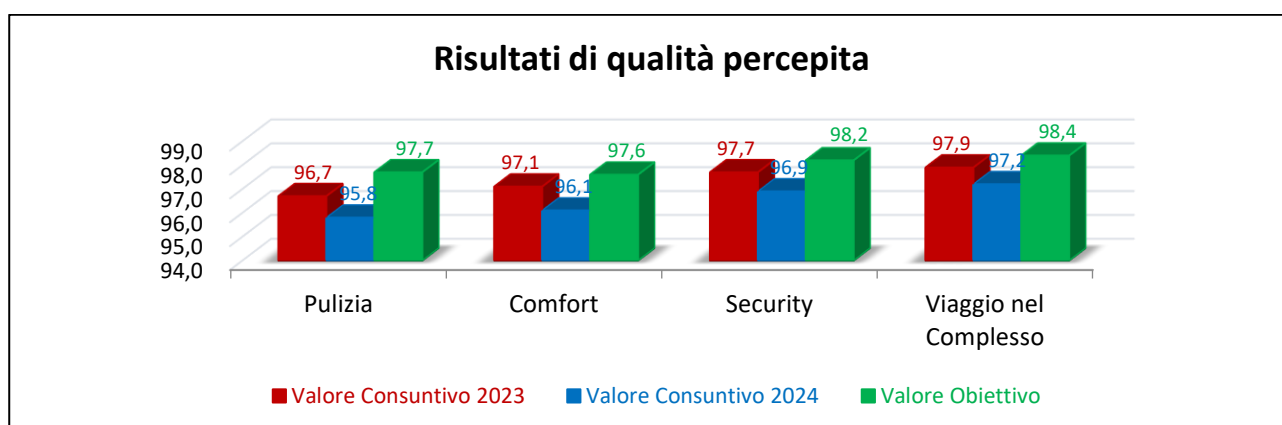
Il valore consuntivo per il 2024 è risultato pari a 96,1% rispetto ad un valore obiettivo pari a 97,6%. La qualità rilevata è inferiore rispetto a quanto rilevato nel 2023 di 1 punto percentuale.

c) Security⁵

Per l'anno 2024, si è evidenziata una qualità percepita dagli utenti in termini di security del 96,9%, -1,3 punti percentuali rispetto al valore obiettivo. Contestualmente, si rileva un peggioramento in confronto al valore registrato nell'anno precedente (97,7%).

d) Viaggio nel complesso⁶

Per il 2024, le indagini hanno delineato una qualità percepita del 97,2% contro un valore obiettivo del 98,4%, evidenziando un peggioramento rispetto al 2023 in cui la qualità percepita dall'utenza si attestava al 97,9%.



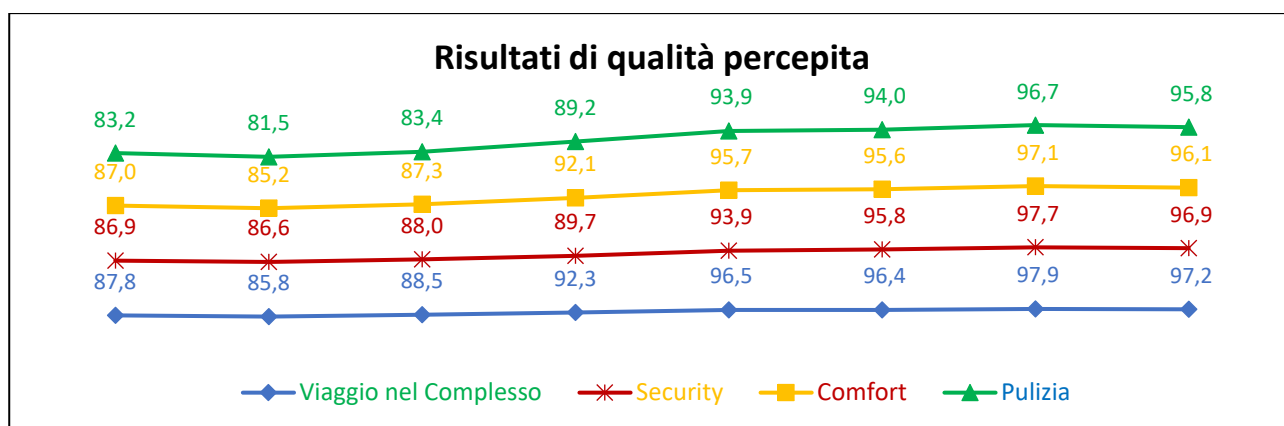
Di seguito si riporta l'evoluzione degli indicatori di qualità percepita durante il periodo contrattuale 2017 – 2023:

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.



ATTIVITA' ISPETTIVE

Nel corso del 2024, sono state realizzate 68 visite ispettive che hanno garantito una copertura pari all'88,89% 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 2024 si è proceduto alla valutazione degli obiettivi relativi al 2023.

Per tale annualità, i valori obiettivo non sono stati assegnati in sede di sottoscrizione del contratto, ma successivamente con nota prot. 7241 del 5 dicembre 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 e per l'annualità 2022 con nota prot. 988 del 16 febbraio 2023, di confermare anche per l'annualità 2023 i valori obiettivo previsti per l'anno 2019.



MIT

dg.tf@pec.mit.gov.it
segreteria.dgtif@mit.gov.it

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, l'indicatore di puntualità entro i 30' è risultato inferiore al valore obiettivo atteso, ma superiore al valore minimo, mentre tutti gli altri indicatori si sono attestati ad un livello pari o 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	94,00	913.556,76	-272.163,54
Puntualità entro 60'	97,70	98,90	99,60	97,70	913.556,76	-913.556,76
Regolarità	98,60	99,10	99,40	97,80	913.556,76	-913.556,76
Pulizia (QME)	88,20	89,00	90,50	87,09	913.556,76	-913.556,76
Totale						-3.012.833,82

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.

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.”

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 2023, sono state applicate le seguenti riduzioni di corrispettivo:

- € 17.781,00 per eventi non imputabili all'impresa ferroviaria;
- € 542.972,61 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 2023, gli eventi treno oggetto di un'interruzione e/o variazione imputabile all'impresa ferroviaria sono stati 280, di cui 273 con sostituzione e 7 privi di sostituzione. Sulla base di tale riscontro, la penale comminata ammonta a € 574.000,00.

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 568 disservizi relativi agli impianti di climatizzazione, nonché 33 disservizi relativi agli impianti di illuminazione, comportanti una penale complessivamente pari a € 1.202.000,00.

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	-17.781,00



	pedaggio non corrisposto al Gestore dell'Infrastruttura, per effetto del mancato utilizzo della stessa	
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	-542.972,61
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	-1.202.000,00
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	-3.012.833,82
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	-574.000,00
Totale		-5.349.587,43

PARCO ROTABILE

Al 31 dicembre 2024, Trenitalia S.p.A. ha comunicato la seguente composizione del parco rotabile:

Flotta	Tipologia Flotta	2024		
		Previsione	Consuntivo	Delta
Loco Elettriche 402A - 402B	Trainante	74	92	18
Loco Elettriche 403	Trainante	23	23	0
Loco 464	Trainante	70	90	20
Loco Elettriche 414	Trainante	59	59	0
Carrozze posti a sedere	Carrozze	730	732	2
Carrozze CC WL	Carrozze	264	262	-2
Semipilota	Carrozze	53	53	0
HTR412 ibridi	Convogli	0	7	7
Totale Trainante		226	264	38
Totale Carrozze		1.047	1.047	0
Totale Convogli		0	7	7



MIT

dg.tf@pec.mit.gov.it
segreteria.dgtif@mit.gov.it

L'ingresso del maggior numero di loco 464 sarà compensato dall'uscita delle loco elettriche 402B e delle loco elettriche 403 nel corso dell'ultimo biennio di validità del Contratto di Servizio. Tale sostituzione di materiale rotabile consentirà:

- Di ridurre l'asset trainante con abbattimento del capitale investito netto e dei relativi costi di remunerazione;
- Di ottenere un saving sui costi di manutenzione atteso che il costo manutentivo a chilometro per una loco E464 è di circa un terzo rispetto alle loco E402B ed E403;
- Di poter impiegare un unico macchinista in luogo del doppio macchinista richiesto dalle loco E402B e E403 con conseguente risparmio sul costo degli equipaggi;
- Di migliorare la qualità del servizio.

Inoltre, sono stati inseriti nell'asset i convogli ibridi HTR412 a 4 casse acquisiti con i fondi PNRR.

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 31 luglio 2024, con nota prot. 30652, 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 2023.

La Tabella 2, oltre a consuntivare gli investimenti realizzati nel 2023, contiene altresì i valori preventivi associati a ciascuna linea di investimento per il 2023 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 2023 per circa 105,3 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);
- all'ingresso in asset dell'impianto manutentivo di Lecce;
- 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 alla luce degli esiti avversi dell'incontro con la Commissione Europea tenutosi nel mese di giugno 2024, confermati peraltro formalmente dalla stessa nel mese di febbraio u.s., la Società Trenitalia S.p.A. ha trasmesso una proposta di revisione contrattuale aggiornata.

L'intera documentazione è stata condivisa all'Amministrazione co-vigilante, nonché all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, al fine di acquisire le rispettive valutazioni. Dall'analisi congiunta del testo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Economia e delle Finanze e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), si è provveduto a chiedere all'Impresa Ferroviaria un ulteriore aggiornamento che tenga conto delle osservazioni formulate da ciascuno degli Enti sopra menzionati.

IL DIRETTORE GENERALE

Dott.ssa Carla Alessi



MIT

dg.tf@pec.mit.gov.it
segreteria.dgtif@mit.gov.it