



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
GABINETTO DEL MINISTRO

Segretariato del CIPE
Presidenza del Consiglio dei Ministri

Dipartimento Programmazione Economica

R O M A

dipe.cipe@pec.governo.it

OGGETTO: Relazione informativa annuale sul *Contratto di servizio con Trenitalia Spa per il trasporto di passeggeri a media e lunga percorrenza 2017-2026* e *Report sul Contratto di servizio 2009-2016*.

Si trasmette, ai sensi della Delibera CIPE 3 marzo 2017 n. 12, la relazione informativa in materia di servizi ferroviari in regime di obbligo di servizio pubblico di interesse nazionale, indicata in oggetto, predisposta dalla competente Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie.

IL MINISTRO





Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione,
gli Affari Generali ed il Personale
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 2017. Delibera n. 12/2017 del CIPE.

Relazione annuale CONTRATTO DI SERVIZIO MLP 2009-2016

Il Contratto di Servizio a media e lunga percorrenza 2009-2014 per i servizi di trasporto ferroviario di interesse nazionale sottoposti a regime di obblighi di servizio pubblico, sottoscritto il 9 giugno 2011 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e da Trenitalia SpA, a norma del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e della Legge 222/2007, è stato, come noto, prorogato per gli anni 2015 (a norma dell'art. 6, comma 2, del Contratto) e 2016 (*ex-lege* ai sensi dell'art. 10 del D.L. n. 185/2015 convertito con modificazioni dalla L. n. 9/2016), ed ha rappresentato un'importante alternativa di trasporto per collegare le aree del paese a domanda debole o comunque poco servite dai servizi a mercato di tipo alta velocità.

In merito a tale Contratto, si forniscono di seguito i principali elementi informativi.

ATTO AGGIUNTIVO E RICOGNITIVO

L'Atto aggiuntivo e ricognitivo del secondo periodo contrattuale del Contratto di Servizio media e lunga percorrenza per il trasporto ferroviario di passeggeri 2009 – 2014, che formalizza anche le proroghe, sulla base di quanto previsto dal Regolamento (CE) 1370/2007, per l'anno 2015, in applicazione dell'art. 6.2 del Contratto, e per l'anno 2016, *ex-lege*, è stato sottoscritto il 4 agosto 2016 ed è stato successivamente registrato dalla Corte dei Conti (Registro n. 1 foglio 3144 il 21 settembre 2016).

L'atto negoziale tiene ovviamente delle prescrizioni ed indicazioni effettuate dal CIPE con la Delibera n. 111/2015 (pubblicata in G.U. n. 69 del 23 marzo 2016).

A riprova della *compliance* di tale accordo con la normativa europea, si precisa che lo stesso ha superato anche il vaglio delle Autorità competenti della Commissione Europea – DG MOVE. Infatti sulla questione della proroga 2016, la Commissione europea aveva avviato un procedimento di formale richiesta di chiarimenti, che si è positivamente conclusa a seguito di comunicazione intervenuta con nota prot. 2016.2810490 del 19 maggio 2016.

Inoltre l'Atto aggiuntivo ha riconfermato l'ammontare delle risorse finalizzate alla copertura degli oneri di servizio pubblico, pari ad € 242.922.703, in linea con i corrispettivi previsti per ciascuno degli anni nel periodo 2012-2015.

EVOLUZIONE STORICA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO

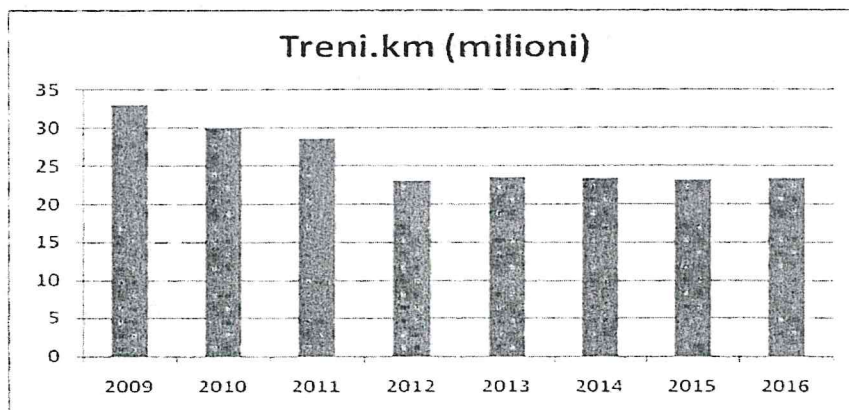
Il Contratto di Servizio per la media e lunga percorrenza 2009-2014 ha avuto una sua evoluzione molto particolare dovuta sia al fatto che il contratto è stato stipulato soltanto nel 2011, sia alla circostanza che sotto il profilo economico-finanziario ha registrato delle pesanti perdite sin dall'avvio. Proprio la seconda delle circostanze evidenziate ha reso necessaria una profonda

rivisitazione del perimetro contrattuale negli anni compresi fra il 2011 ed il 2012 per consentire un parziale riequilibrio del PEF.

Come si evince dalla tabella seguente, infatti, il numero di viaggiatori è drasticamente sceso nel periodo 2009-2011 con conseguenti pesanti ricadute sul volume dei ricavi. Questo ha determinato che il corrispettivo previsto non fosse più sufficiente a garantire l'equilibrio economico-finanziario del contratto:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Eventi treno	55.786	52.515	47.352	46.480	45.697	44.640	42.995	43.853
Treni.km effet. (milioni)	33,1	30,1	28,7	23,1	23,6	23,4	23,2	23,3
Viaggiatori.km (milioni)	8.575	7.010	6.088	4.465	4.311	4.253	4.017	4.224
Posti.km (milioni)	17.637	13.902	11.666	9.754	8.718	8.784	8.340	8.560
Carico medio	259	231	212	194	182	171	172	174,4
Tasso di riempimento	49%	50%	52%	52%	49%	48%	47%	48%

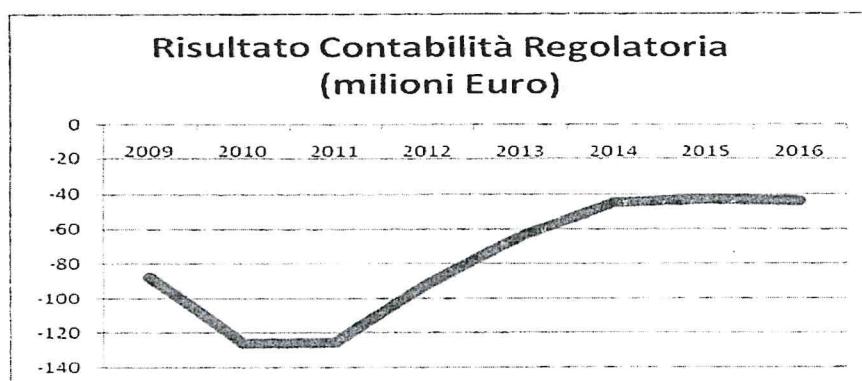
Con una rappresentazione grafica che possiamo riassumere come segue:



Chiaramente una pesante influenza sugli scarsi risultati dei treni IC, soprattutto giorno, è da riconnettersi, nel periodo contrattuale, al forte tasso di crescita registrato, nello stesso periodo dai servizi Alta Velocità, lanciati da Trenitalia, prima, e da NTV, poi, proprio in quegli anni (rispettivamente dal 2009 e dal 2012). Infatti, basti pensare come i treni AV abbiano registrato sino a tutto il 2015, per entrambi gli operatori, tassi di crescita a due cifre, mentre i treni IC hanno registrato fino a tutto il 2013 tassi di decremento quasi consequenziali.

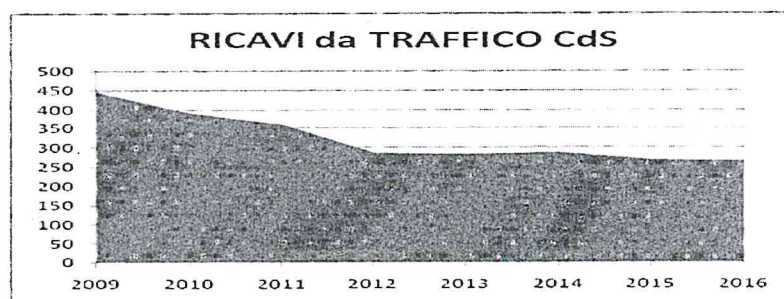
Dal punto di vista economico-finanziario, in linea con i dati quantitativi sopra riportati, il Contratto ha registrato la seguente evoluzione:

ANNO	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Risultato Contabilità Regolatoria (milioni Euro)	(87,4)	(126,1)	(125,8)	(91,5)	(64,5)	(45,3)	(43,2)	(44,3)



In maniera simmetrica, stante la riduzione dell'offerta inclusa nel perimetro dei servizi universali e lo spostamento dell'utenza dai servizi IC e ICN a quelli AV o di altra modalità (low cost aerea), si sono registrate evoluzioni in diminuzione anche per i ricavi da traffico:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
RICAVI da TRAFFICO CdS (Milioni di Euro)	446	392	361	286,7	283,1	287,2	268,5	267,6



Come risulta pertanto evidente dai dati, era assolutamente necessario, con il 2017 avviare una nuova stagione contrattuale che rivedesse completamente l'andamento del Contratto e prevedesse adeguate clausole di flessibilità tali da permettere l'avvio di processi virtuosi idonei a gestire eventuali fasi di criticità che si dovessero presentare anche nel futuro periodo contrattuale.

AREE GEOGRAFICHE SERVITE

Da un punto di vista territoriale è stata assicurata la mission del contratto ovvero garantire livelli minimi di servizi e collegamenti ferroviari sull'intero territorio nazionale. La copertura geografica può essere sintetizzata nelle tabelle e grafici seguenti, precisando che è stato considerato, per ognuno dei 110 treni IC e ICN il passaggio in ciascuna area geografica (per es. un treno Milano-Reggio Calabria è stato virtualmente conteggiato sia al nord, sia al centro che al sud).

COPERTURA GEOGRAFICA 2016					
	ICN		IC		TRENI CDS
NORD	20	NORD	70	NORD	90
CENTRO	24	CENTRO	80	CENTRO	104
SUD	22	SUD	66	SUD	88

Viceversa, valutando esclusivamente le Origini e Destinazioni dei collegamenti, in relazione alle aree a domanda debole di effettivo interesse in relazione ai singoli collegamenti (per es. lo stesso treno Milano – Reggio Calabria è inserito nel perimetro per collegare le Regioni del Sud al capoluogo lombardo e quindi verrà considerato come treno per il “solo” SUD), il riparto geografico risulta essere il seguente:

COPERTURA GEOGRAFICA PER O/D 2016					
ICN		IC		TRENI CDS	
NORD	2	NORD	15	NORD	17
CENTRO	0	CENTRO	6	CENTRO	6
SUD	22	SUD	65	SUD	87

PENALI E DECURTAZIONI (art. 8 e art. 14 del CdS)

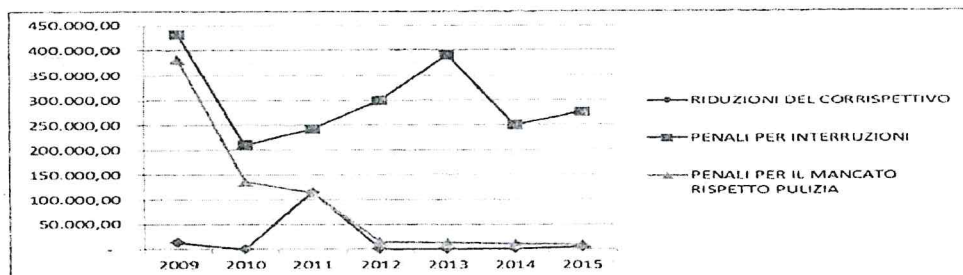
Con riferimento agli adempimenti relativi agli articoli 8 e 14 del contratto di servizio passeggeri sono stati esaminati, a valle del ricevimento da parte di Trenitalia di tutta la documentazione necessaria all'istruttoria, i dati relativi alle soppressioni e limitazioni intervenute, oltre che i dati relativi al rispetto del programma per il servizio di pulizia a bordo treno.

A conclusione delle suddette operazioni, si fornisce di seguito una rappresentazione del periodo storico di riferimento, precisando che i dati sulla singola annualità 2016 sono oggetto di calcolo avendo ricevuto solo a fine luglio la relativa documentazione utile:

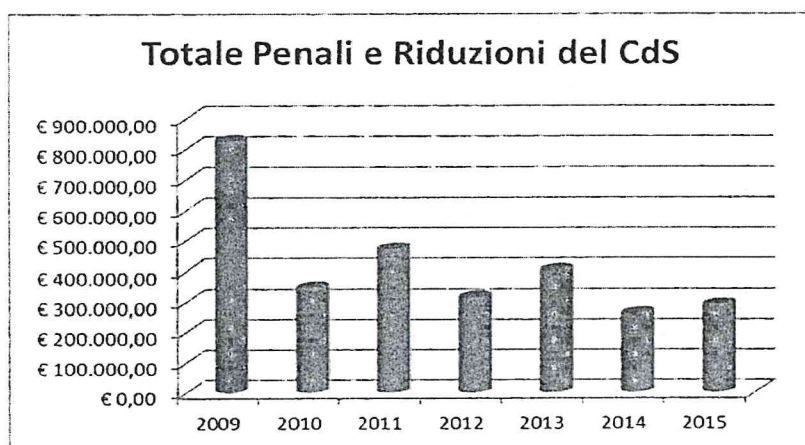
Descrizione (dati in Euro)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Riduzioni del corrispettivo per variazioni e interruzioni del servizio (art. 8.5 e 8.6)	13.153	0	114.750	0	0	1.561	4.374	133.838
Penali per variazioni e interruzioni del servizio (art. 8.6 e 14.29)	432.000	210.000	242.000	300.000	390.000	250.000	276.000	2.100.000
Penali per il mancato rispetto obblighi servizio di pulizia (art. 14.27)	380.776	136.434	114.156	14.766	12.630	10.706	9.304	678.772
Totale	825.929	346.434	470.906	314.766	402.630	262.267	289.678	2.912.610

Come emerge chiaramente dalla tabella sopra riportata le Penali per variazioni e interruzioni del servizio per gli eventi imputabili a Trenitalia (artt. 8.6 e 14.29 del contratto) hanno rappresentato (fatta eccezione per i primi tre anni dove anche le penali per il mancato rispetto obblighi servizio di pulizia erano consistenti), oltre il 70% del valore complessivo delle penali e decurtazioni applicate a Trenitalia sul totale del periodo 2009-2015.

Questa situazione può essere sintetizzata graficamente:



Il totale delle penali e decurtazioni applicate è invece progressivamente diminuito dal 2009 al 2015, con ulteriori segnali di miglioramento nel 2016 sulla base dei dati disponibili al terzo trimestre, per effetto di una maggiore attenzione e vigilanza da parte di tutti gli attori e soggetti interessati:



AUTORIZZAZIONE INCREMENTO TARIFFARIO 2016 (art. 10.4 del CdS).

In materia di incremento tariffario la serie storica dimostra come sia stato limitato, anche per effetto del ritardo con il quale è stato sottoscritto il Contratto, il numero degli incrementi concessi durante il periodo 2009-2016:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Incremento Tariffario	0%	6,50%	7,36%	5,68%	0%	5,90%	0%	4,22%

MONITORAGGIO QUALITÀ EROGATA (art. 5 del CdS)

Anche per la qualità è stato possibile ricostruire una serie storica. È possibile dare evidenza di un positivo trend soprattutto nell'ultimo periodo di durata contrattuale, nel quale probabilmente gli sforzi di tutte le parti in causa sono stati maggiori per aumentare la qualità generale dei servizi e migliorare la gestione del Contratto in termini di efficienza ed economicità:

RILEVAZIONE*	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Puntualità 30'	93,00	94,50	94,30	95,53	92,29	94,71	94,98	96,40
Regolarità	98,30	99,00	98,30	99,08	98,81	99,22	98,96	99,30
Pulizia QME	76,90	81,00	84,50	85,72	84,79	85,04	86,47	87,84

* valori medi annui

CONTRATTO DI SERVIZIO MEDIA E LUNGA PERCORRENZA 2017/2026

Premessa

Il Contratto di Servizio a media e lunga percorrenza 2017-2026 (CdS) per il trasporto ferroviario di passeggeri è finalizzato a garantire, mediante la previsione di obblighi di servizio pubblico, servizi di trasporto essenziali per il Paese nella misura in cui tendono a garantire collegamenti in aree e relazioni a domanda debole, non servite dai servizi a mercato.

Il CdS è entrato in vigore il 1 gennaio 2017 ed è stato firmato il 3 agosto 2017 dal Ministro dell'Economia e Finanze dopo essere già state apposte le firme del Ministro Delrio e dell'AD di Trenitalia, Morgante

Al tempo stesso i collegamenti presenti nel nuovo perimetro del Contratto di Servizio a media e lunga percorrenza rappresentano, attraversando quasi tutte le Regioni italiane (tranne Valle d'Aosta e Sardegna), una variabile esogena, ma di fondamentale importanza in termini programmatici, per quei servizi Regionali e Regionali Veloci (RV) che oltre a rappresentare la normale derivazione locale dei treni a media e lunga percorrenza sono anche strumento di adduzione importante per il settore ferroviario IC e ICN.

I servizi in questione sono peraltro sempre più oggetto di forte concorrenza da parte di altre modalità di trasporto (si pensi al forte incremento registrato di recente da FlixBus o all'ampliarsi di voli low cost nazionali).

Di fronte a tali sfide è sembrato quanto mai opportuno avviare un profondo rinnovamento del materiale rotabile utilizzato, indispensabile anche e soprattutto per aumentare affidabilità e qualità dei servizi e dunque recuperare margini di appetibilità per la clientela.

Per realizzare gli investimenti necessari al reale e definitivo cambio di direzione appena auspicato, finalizzati come detto al mantenimento/incremento del livello di load factor dei treni, mediante l'incremento dei livelli qualitativi erogati e percepiti, si è reso indispensabile assicurare maggiori risorse finanziarie rispetto a quelle disponibili per tutto il 2016. Ciò al fine di garantire l'equilibrio economico e finanziario del Contratto di Servizio, imposto dalla normativa di settore, tenendo anche conto della necessità di trovare copertura ai maggiori oneri derivanti dall'applicazione di specifiche disposizioni da parte di alcune Autorità indipendenti (come meglio specificato in seguito, Autorità di Regolazione dei Trasporti e Autorità per l'Energia Elettrica, il Gas ed i Servizi Indivisi).

Il nuovo Contratto di Servizio, firmato il 3 agosto 2017 ma entrato in vigore il 1 gennaio 2017, prevede un affidamento diretto alla società Trenitalia SpA in coerenza sia al Regolamento (CE) n. 1370/2007 che alla Legge 222/2007, è stato predisposto e sottoscritto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministro dell'Economia e delle finanze, e dal precedente Amministratore delegato di Trenitalia SpA Dott.ssa Barbara Morgante (l'attuale AD è l'Ing. Orazio Iacono). Lo stesso contratto affida alla Società una concessione di obblighi di servizio pubblico per una durata più ampia di quella inizialmente ipotizzata, passando da 5 a 10 anni, proprio per la necessità di raggiungere l'equilibrio economico, in relazione ai maggiori investimenti richiesti.

Il testo sopra richiamato riporta, pertanto, degli importanti aggiornamenti, rispetto al testo precedentemente inoltrato al CIPE, ed in particolare in merito alla:

- Durata contrattuale;
- Valore del corrispettivo;
- Volumi dei servizi offerti;
- Clausole contrattuali più sfidanti per l'impresa in termini di obiettivi di qualità;
- Sistema di penali più efficace e dissuasivo rispetto ad eventuali scostamenti degli standard previsti;
- Introduzione di un meccanismo di concorrenza per il mercato limitatamente ad un volume dei servizi del 10%, attraverso la clausola di possibile affidamento a terzi di servizi diversi da quelli presenti nell'attuale offerta programmata.

Alcune di queste modifiche sono state determinate per effetto:

- dell'approvazione della Legge di Stabilità che ha rivisto in modo incrementale gli importi del corrispettivo contrattuale (9 dicembre 2016);
- delle indicazioni fornite dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (nota 25 novembre 2016 n. 8796 – linee guida per i contratti di servizio pubblico in ambito di obblighi di servizio pubblico);
- dei pareri legali acquisiti circa la necessità di effettuare la rettifica della pubblicazione effettuata in Gazzetta Ufficiale dell'UE il 24 dicembre 2015 ai sensi dell'art. 7.2 del Regolamento 1370/2007 (rettifica avvenuta in data 16 dicembre 2016), con particolare riferimento alla maggiore durata contrattuale.

Nello specifico il testo del Contratto ed i relativi allegati sono stati aggiornati da ultimo anche tenendo conto:

- della decisione di prolungare la durata contrattuale dagli iniziali cinque anni (2017-2021) agli attuali dieci anni (periodo 2017-2026);
- della necessità di realizzare tutti gli investimenti inizialmente ipotizzati in materiale rotabile;
- dell'obiettivo di incrementare il volume di servizi offerti (+10% da circa 23 Milioni di treni*km, al lordo dei bus sostitutivi, a oltre 25 Milioni di treni*km);
- della opportunità di migliorare la struttura contrattuale includendo nel nuovo elaborato, oltre ad una maggiore flessibilità, anche le richieste, prescrizioni e raccomandazioni pervenute dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economia (CIPE) in particolare con la Delibera 111/2015 (pubblicata in G.U. n. 69 del 23 marzo 2016) e dal NARS con parere n. 6 del 5 novembre 2015.

Ipotesi a base del Piano Economico e Finanziario (PEF) 2017-2026

Sino all'approvazione della Legge di Bilancio da parte del Parlamento lo scorso 9 dicembre, l'ipotesi per il rinnovo del Contratto era basata sui contenuti inclusi nell'avviso pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'UE ai sensi del Reg 1370/2007 (ovvero corrispettivo previsto pari a 242.922.703,00 Euro/anno, inclusa IVA, corrispondente a oltre 220 milioni di Euro/anno, al netto IVA, per una durata di 5 anni).

Un tale livello di risorse ha tuttavia determinato che nel precedente periodo contrattuale il PEF non abbia mai raggiunto un equilibrio a contabilità regolatoria determinando pesanti perdite per Trenitalia SpA, con un miglioramento solo negli ultimi due anni, con uno squilibrio che si è comunque attestato a oltre 40 Milioni di Euro.

Con la definizione del nuovo corrispettivo, a valle dell'approvazione della Legge di Bilancio, si è potuto procedere alla definizione dello schema contrattuale sulla base dell'incremento di corrispettivo, netto IVA, pari a:

- 95 milioni di Euro/anno, nel 2017 (per un totale lordo IVA di 347.922.703,00 Euro);
- 112 milioni di Euro/anno, sempre netto IVA, dal 2018 al 2026 (per un totale lordo IVA di 365.922.703,00 Euro con + 18 Milioni di Euro rispetto al 2017).

L'incremento di corrispettivo ha peraltro consentito un più agevole inserimento di tutte quelle clausole contrattuali legate alla qualità, al monitoraggio ed alle raccomandazioni e prescrizioni evidenziate nella Delibera del CIPE n. 111/2015 e nel parere NARS n. 6/2015.

Parimenti anche l'attività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha avuto la sua influenza mediante, in particolare, la nota ART prot. n. 8796 del 25 novembre 2016, in cui sono state fornite specifiche linee guida per l'elaborazione dello schema di Contratto finalizzato a regolare gli obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza, nonché le precedenti Delibere della medesima Autorità di Regolazione dei Trasporti ed in particolare le Delibere numero: 49/2015, 61/2015, 96/2015 e 83/2016.

In particolare la Delibera 61/2015 ha impatti significativi sul conto economico, a causa dell'incremento del costo di pedaggio in essa stabilito destinato a riflettersi sui servizi inseriti nel perimetro degli OSP.

Investimenti

Nel nuovo Contratto di Servizio hanno trovato, quindi, soddisfazione gli obiettivi fissati dal committente (dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti):

- rinnovamento del materiale rotabile (restyling delle carrozze, inserimento di nuove tipologie di treni);
- adeguamenti tecnologici, di sicurezza;
- sostituzione locomotori più vetusti per un progressivo abbattimento dell'età media del parco circolante;
- aumento dell'offerta per circa 1,8 milioni di treni*km;
- introduzione di nuovi servizi a bordo treno (pulitore viaggiante e mini-bar).

L'impresa ha proposto di destinare ai servizi in esame materiale rotabile già in uso sul settore mercato; questa soluzione ha consentito il raggiungimento di due obiettivi: la messa in esercizio in tempi ragionevolmente brevi; costi di acquisizione di materiale rotabile equivalente inferiori.

L'acquisto di materiale rotabile nuovo avrebbe richiesto tempi di acquisto e messa in esercizio non inferiore ai tre anni, incompatibili con le esigenze precedentemente espresse.

Qualora si fosse optato per l'acquisto di nuovo materiale rotabile necessario a soddisfare molte delle esigenze del nuovo contratto di servizio, e a parità di altri investimenti, si sarebbe dovuto procedere attraverso:

- l'acquisto di almeno 34 convogli (ogni convoglio composto da almeno una loco + 8 vetture + una semipilota in caso di una sola loco) e di 14 convogli di tipo ETR;
- un corrispettivo aggiuntivo, stimato sui 10 anni, pari ad almeno 350 mln di euro;
- un'offerta progressiva di nuovo materiale rotabile solo a partire dal 2020-2021.

Inoltre occorre considerare che l'acquisto di nuovo materiale rotabile avrebbe comportato l'emersione di un rilevante valore di subentro da garantire alla società; nel modello utilizzato, invece, non è stato definito alcun valore di subentro in quanto tutte le decisioni sulle condizioni relative ad un eventuale subentro nella disponibilità del materiale rotabile a scadenza del contratto sono rinviate e saranno regolate sulla base del quadro regolatorio applicabile al futuro affidamento.

Il Contratto: novità ed obiettivi

In sintesi il Contratto riporta le seguenti novità:

- **offerta:** mantenimento di tutti i collegamenti ferroviari precedentemente in essere con incremento di oltre 1,8 mln di treni/km);
- **servizi aggiuntivi a bordo treno;**
- **rinnovo e sostituzione del vecchio materiale rotabile IC, nel corso del primo triennio di validità del Contratto, con:**
 - ✓ materiale tipo FrecciaBianca (34 treni FB) e materiale rotabile ETR 460 e ETR 470 (14 treni) per un valore di circa 190 mln di euro complessivi rispetto ai 350 mln di euro necessari per nuovo materiale rotabile;
 - ✓ 18 Locomotive E464 (per un valore di circa 15 mln di euro);
 - ✓ nuova livrea per tutti i treni del Contratto di Servizio;
 - ✓ revamping carrozze e nuova livrea per tutti i treni del Contratto di servizio per un onere di circa 40 mln di euro;
 - ✓ trasformazione a composizione bloccata dei treni IC con un onere di circa 100 mln di euro;
 - ✓ installazione ERTMS su alcuni convogli per consentire la circolazione sulla linea direttissima Roma-Firenze, con un onere di circa 30 mln di euro;

Quanto sopra è analiticamente riportato negli allegati 8 e 9 del Contratto. In particolare:

- a) l'All. n. 8 - Piano degli Investimenti;
- b) l'All. n. 9 - Materiale rotabile utilizzato per i servizi.

A tale proposito l'allegato 8, oltre a riportare il dettaglio degli investimenti, contiene la descrizione di ciascun intervento. È bene ricordare che il volume degli investimenti include anche la cosiddetta "manutenzione straordinaria ciclica" complessivamente pari a circa 490 mln di euro (circa 49 mln di euro di interventi in media all'anno), necessaria ad assicurare il mantenimento in efficienza del materiale rotabile. Inoltre tali costi sono capitalizzati (ad esempio tenendo in considerazione che la loro vita utile è stimata essere ripartibile in cinque anni), considerando che l'impresa applica il principio contabile del "*component approach*" per il Materiale Rotabile. Tale principio prevede la scomposizione contabile del valore del Materiale Rotabile in componenti tecnicamente ed economicamente rilevanti rispetto al costo totale; pertanto ciascun componente è ammortizzato con specifica aliquota in funzione della vita utile economica.

Clausole contrattuali

Infine, sono state inserite ulteriori clausole contrattuali per consentire una maggiore flessibilità ed opportunità di sviluppo ai servizi ferroviari di trasporto ferroviario passeggeri nell'interesse di assicurare un servizio costante e di qualità all'utenza e di soddisfare la domanda di mobilità in tutte le aree del Paese (incluse quelle con relazioni a domanda debole):

- attivare obblighi di servizio di natura tariffaria, qualora il quadro regolatorio lo consenta;
- reperire sul mercato materiale rotabile idoneo al corretto espletamento di servizi richiesti dalla Committenza pubblica, che Trenitalia SpA dichiari di non poter fornire o di non avere in dotazione fra i propri *asset*;
- affidare eventuali diversi servizi previsti in Contratto, e comunque non fornibili da Trenitalia SpA, a soggetti terzi, nel limite massimo del 10% (dieci per cento) del corrispettivo contrattuale, con conseguente riduzione del corrispettivo all'Impresa ferroviaria e rimodulazione dei servizi esistenti. In tale ambito è stata prevista l'inclusione anche della previsione di una apposita clausola sociale e contrattuale. Tuttavia corre l'obbligo segnalare che l'affidamento al 10%, per il quale è previsto che anche Trenitalia SpA possa concorrere nel dialogo competitivo che sarà avviato dal MIT, si è ritenuto opportuno fosse limitato, ai servizi "diversi" da quelli attualmente effettuati da Trenitalia SpA, e che la stessa azienda si dichiarasse impossibilitata ad effettuare. Con ciò recependo solo parzialmente il suggerimento formulato dall'ART con la richiamata nota del 25 novembre u.s.

Aspetti quantitativi

Per meglio chiarire, tuttavia, la differenza in termini quantitativi fra l'attuale perimetro e quello del precedente Contratto di Servizio, si riportano di seguito alcuni dati di confronto:

2016 effettivo	N° treni /bus giorno	TRENI/KM
<i>Intercity Giorno</i>	86	13.953.425
<i>Intercity Notte</i>	24	8.264.459
<i>Totale Treni</i>	110	22.217.126
<i>Bus</i>	6	665.000
TOTALE	116	22.882.874

2017	N° treni giorno/bus	TRENI/KM	Delta su 2016	Delta %
<i>Intercity Giorno</i>	94	16.750.700	2.796.275	20%
<i>Intercity Notte</i>	22	7.563.500	-702.959	- 8%
Totale Treni	116	24.314.200	2.093.314	9%
<i>Bus</i>	8	785.800	120.800	18%
TOTALE	124	25.100.000	2.214.116	10%

Il contratto di servizio è stato registrato alla Corte dei Conti il 27 novembre 2017 n° 1-4550 con la seguente osservazione: gli eventuali ulteriori interventi specifici per migliorare la qualità dei servizi, previsti in via residuale dall'art. 5.1 del contratto, devono formare oggetto di apposito atto aggiuntivo.

La comunicazione dell'avvenuto affidamento a norma art. 7.3 del Reg. 1370/2007 del CdS MLP 2017-2026 è stata pubblicata in data 14 dicembre 2017 GU/S 240 – 499079.

Sul predetto contratto è attualmente in corso l'interlocutoria, per il tramite del Dipartimento delle politiche comunitarie con la Commissione Europea, in merito alla procedura avviata dagli organismi comunitari per presunto aiuto di stato.

Per quanto riguarda gli obblighi di pubblicazione si è provveduto all'inserimento sul sito del Ministero, nella sezione relativa alla Documentazione del Trasporto ferroviario, del testo del Contratto e dei suoi relativi allegati.

In merito ai servizi ispettivi, di vigilanza, monitoraggio e verifica a bordo treno, degli obblighi contrattuali, sono state eseguite nel corso del 2017, ai sensi dell'art. 5.1 lett. m) del Contratto, 71 visite ispettive sui treni inseriti nell'Offerta programma (All. 1 del Contratto). Al termine di ogni ispezione, eseguita dal personale della Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, è stato redatto un opportuno verbale con l'indicazione di quanto rilevato.

Oltre le suddette verifiche a bordo treno, sono state acquisite le relazioni trimestrali trasmesse da Trenitalia, ai sensi dell'art. 5.1 lett. g) del Contratto, contenenti i dati relativi al servizio e alla qualità erogata nel corso dei primi tre trimestri del 2017 (la relazione riguardante il quarto trimestre dovrà essere fornita dall'impresa ferroviaria entro il 15 febbraio 2018).

Il Direttore Generale
Dott. Enrico Maria Pujia

