



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0005041-15/02/2013-USCITA

Al Comitato Interministeriale
per la Programmazione Economica
presso Presidenza Consiglio Ministri
Largo Chigi, 19
00187 ROMA

Oggetto: Relazione sullo stato di attuazione del Contratto di servizio passeggeri media e lunga percorrenza 2009-2014 ai sensi della Deliberazione CIPE del 17 dicembre 2009.
Anno 2012

SOMMARIO:

1. aggiornamenti atto aggiuntivo;
2. rimodulazioni intervenute da dicembre 2011 a dicembre 2012 e programmazione rimodulazione 2013 a partire dal 9 dicembre 2012 a giugno 2013 (Allegati:3);
3. monitoraggio qualità erogata nel quarto trimestre 2011 e nei primi tre trimestri 2012 (Allegati: 4);
4. autorizzazione incremento tariffe 2012 e avvio istruttoria incremento 2013 (Allegati:1);
5. penali e decurtazioni 2012 (Allegati: 1);
6. grafici (regolarità, pulizia, puntualità e raffronto 2010-2011-2012 fattori di qualità erogata).

In adempimento a quanto disposto nella deliberazione CIPE 17 dicembre 2009, n. 122 (G.U. n. 305-31/12/2010), ed in particolare agli aggiornamenti sullo stato di attuazione del contratto di servizio passeggeri per la media e lunga percorrenza, si forniscono i seguenti elementi informativi per l'anno 2012.

1) AGGIORNAMENTI ATTO AGGIUNTIVO

Per l'aggiornamento del secondo periodo contrattuale, ai sensi dell'articolo 12 del contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014, a conclusione dei lavori di approfondimento condotti con la Società, si è provveduto a chiedere al Ministero dell'economia e delle finanze, con nota prot. n. 2149 in data 5 luglio 2012, e successivi solleciti formulati anche formalmente con note prot. n. 2350 in data 30 luglio 2012 (all. 2) e

prot. n. 4116 del 4 ottobre u.s., il parere di competenza sulla proposta di contenuti ai fini della predisposizione dell' Atto Aggiuntivo.

E' opportuno far presente che l'offerta dei servizi erogati da dicembre 2011 con la successiva rimodulazione operata a giugno 2012 unitamente a quella ad oggi vigente, entrata in vigore il 9 dicembre 2012 relativa all'offerta 2013, costituiscono parte integrante del predisponendo atto aggiuntivo.

Come è noto, l'offerta di servizi entrata in vigore a dicembre 2011 è il risultato di una rimodulazione resa necessaria anche dal mutato scenario trasportistico per effetto dell'alta velocità e il potenziamento delle proposte da parte delle compagnie aeree *low cost* che ha imposto una revisione strutturale dell'offerta sempre al fine di garantire un servizio più aderente agli effettivi bisogni di mobilità del paese, senza ulteriori aggravii di costo per il committente e nel rispetto del perimetro dei servizi di utilità sociale individuati in esito all'indagine conoscitiva espletata ai sensi e per gli effetti dell'art.2, comma 253 della legge n. 244 del 24 dicembre 2007. La suddetta rimodulazione, si ricorda, ha introdotto un nuovo sistema di offerta dei servizi notte Nord-Sud, con un incremento dei collegamenti a parità di tariffa e senza alterazione dei tempi di percorrenza ovvero con una riduzione dei tempi di viaggio di circa quattro ore.

La costruzione dell'offerta succitata considerava prioritario il servizio reso nelle aree territoriali prive o fortemente carenti di collegamenti a media e lunga percorrenza forniti in regime di autonomia commerciale.

La declinazione della nuova offerta programmata, nell'ambito del perimetro dei servizi di utilità sociale, è stata oggetto di approfondimenti che hanno tenuto conto da un lato, delle perdite a conto economico evidenziate dal gestore del servizio Trenitalia S.p.A. nel 2011 e dall'altro delle esigenze di mobilità aventi una connotazione di media-lunga percorrenza orientate al contempo, ad inserire il servizio universale in un contesto di liberalizzazione del trasporto ferroviario, con un forte impatto anche sul trasporto pubblico locale.

Per quanto concerne l'offerta diurna, si è proceduto ad ulteriori approfondimenti finalizzati:

- ad una rimodulazione per il riposizionamento di orari utile a risolvere talune criticità per i treni in provenienza dalla Puglia,
- ad un'analisi delle aree fortemente carenti di collegamenti a media e lunga percorrenza espletati in regime di autonomia commerciale ai fini dell'ottimizzazione dell'offerta ferroviaria in attesa di eventuali concertazioni con le regioni interessate,
- all'individuazione di possibili ipotesi di ripristino di collegamenti in precedenza soppressi ovvero la prosecuzione diretta di alcuni di quelli attualmente attestati sugli hub di Bologna e Roma attraverso l'analisi del costo unitario del servizio, contribuzione media a viaggiatori km, risultato netto di gestione post contribuzione per singola relazione ed evoluzione del traffico passeggeri.

Al riguardo, si precisa che è stata data evidenza al fatto che la rimodulazione così come concordata non avrebbe comunque potuto comportare un incremento di corrispettivo, stante il limite connesso agli stanziamenti assentiti per il corrente esercizio finanziario, e che l'eventuale maggiore spesa o ulteriori oneri non coperti, avrebbero dovuto trovare idonea contropartita in processi di efficientamento della Società.

Sempre nell'ambito dei lavori propedeutici alla predisposizione dell'atto aggiuntivo, è stato valutato opportuno l'approfondimento dell'ipotesi di semplificazione di alcune clausole contrattuali relative in particolare al sistema delle penalità, nonché della necessità di

prevedere un potenziamento delle azioni di verifica da parte del committente. Naturalmente, si precisa che l'obiettivo di una eventuale semplificazione dell'articolato proposta in sede di tavolo tecnico, ha come unico significato di servire solo ad una efficace e tempestiva applicazione delle penali per far sì che le stesse siano efficaci, proporzionate e dissuasive, e non per alleggerire eventuali responsabilità della società.

Ad ogni modo, considerato che la ritardata acquisizione del parere del MEF, (specificamente su alcuni punti relativi al piano economico e finanziario, ai criteri di contabilità analitica regolatoria, alla semplificazione di alcune clausole, agli elementi di calcolo per l'incremento tariffario) e conseguentemente la mancata sottoscrizione interministeriale dell'atto nei tempi prescritti, ha comportato ritardi e differimenti di alcune scadenze contrattuali anche nell'espletamento di importanti adempimenti sia in ambito di rilevazione e monitoraggio della qualità erogata, sia per gli adempimenti relativi all'eventuale applicazione di penali e riduzioni di corrispettivo per accertate responsabilità della Società a cui è stato commissionato il servizio, si è ritenuto opportuno procedere ad una prima formulazione dello schema di atto aggiuntivo e sottoporlo preliminarmente ai competenti uffici per una rapida condivisione e perfezionamento del provvedimento, previo parere del CIPE.

Tutto quanto premesso, lo schema di atto aggiuntivo contiene i seguenti elementi di modifica:

- la formalizzazione dell'introduzione, a partire dal 1° gennaio 2011 di un sistema (contabilità analitica regolatoria) gestito in osservanza dei principi contabili internazionali, adottato da Trenitalia su indicazione del proprio azionista e che ha comportato automaticamente la revisione dei criteri di contabilità fino ad allora definiti. (modifica allegato3);
- per il calcolo degli incrementi tariffari è stata considerata inizialmente l'ipotesi di prendere come base di calcolo il riferimento dell'anno precedente;
- per gli indicatori di qualità erogata, ovvero per l'aggiornamento dell'allegato 5 del CdS, si è convenuto di confermare i valori obiettivo definiti per l'anno 2011 e di includere gli obiettivi di qualità "percepita" facendo riferimento ad una metodologia di misurazione quantitativa della qualità del servizio percepita dagli utenti (*customer satisfaction*), peraltro già predisposta da Trenitalia a partire dal 2010, giusto adempimento ex art.5. 1, lett.e) del CdS;
- si è ritenuto necessario includere, nella componente di incremento tariffario legata alla qualità applicabile all'utenza dal 1 gennaio 2014, i risultati delle rilevazioni della qualità del servizio percepita dalla clientela relativamente ai servizi di trasporto;
- sulla semplificazione del sistema delle penalità, non si è ritenuto opportuno accogliere la proposta di eliminazione delle penali di cui all'articolo 14.3, 14.8, 14.9, in quanto non possono essere equiparati i provvedimenti sanzionatori per le violazioni del regolamento europeo 1371/2007 relativo alla tutela dei diritti dei passeggeri con le penali da applicare a seguito dell'accertamento dell'imputabilità di responsabilità in ambito negoziale;
- non è stata ritenuta valida l'ipotesi di inserire la clausola di non cumulabilità, che toccherebbe in realtà una sola fattispecie relativa ai mancati treni-km erogati con accertata responsabilità di Trenitalia e senza servizi sostitutivi (art.8.5 e 8.6), rappresentando la doppia penale, un importante elemento dissuasivo a tutela dei diritti dei passeggeri e a garanzia del rispetto degli obblighi della società nell'erogazione di servizi contribuiti;
- è stato modificato il periodo di "osservazione", ai fini degli adempimenti di cui all'articolo 10.4 relativi alla rideterminazione dell'incremento tariffario, considerando il primo semestre anziché il mese solare, per via dei tempi necessari alla rilevazione;

- è stato espresso parere contrario alla proposta di eliminare dal sistema delle penali i punti 14.21, 14.25, 14.28 e 14.30;
 - è stato introdotto l'obbligo per Trenitalia (art. 5 del CdS) di trasmettere entro il 31/12/2013 una relazione contenente i dati consuntivi relativi agli schemi di contabilità analitica regolatoria per il 2012 integrati da una previsione per il 2013 e per il 2014 che possano contribuire ad una diversa perimetrazione ovvero all'individuazione dei servizi di utilità sociale nell'ambito del trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza.
- Infine l'allegato 1 recante offerta programmata, comprende l'offerta 2012 a titolo ricognitivo e l'offerta programmata in vigore dal 9 dicembre 2012 a dicembre 2013.

2) RIMODULAZIONI INTERVENUTE DA DICEMBRE 2011 A DICEMBRE 2012 E PROGRAMMAZIONE RIMODULAZIONE 2013 A PARTIRE DAL 9 DICEMBRE 2012 A GIUGNO 2013

L'obiettivo prioritario del Contratto di Servizio, come articolazione dell'interesse generale di derivazione comunitaria che consente la sovvenzione di servizi pubblici, si identifica in primo luogo nella tutela della mobilità della media e lunga percorrenza sulla direttrice Nord/Sud della penisola, assicurando la continuità delle aree collocate nel Sud del Paese con il territorio nazionale.

Al fine di interpretare in maniera sempre più aderente tale enunciato presupposto, l'offerta ferroviaria sovvenzionata ha subito rilevanti modifiche allo scadere del primo semestre del 2012. Per riassumere sinteticamente le ragioni che hanno portato all'individuazione dell'offerta ferroviaria presentata all'inizio del 2012, meglio rappresentate nella precedente relazione, si fa presente, sulla scorta dell'analisi delle perdite a conto economico e degli indicatori operativi dei treni del perimetro, riferiti al 2011, che la Società Trenitalia SpA aveva evidenziato su basi previsionali, a fine dicembre 2011 si era proceduto ad una rimodulazione dei servizi offerti attraverso una riduzione della percorrenza dei treni notte, più costosi e meno frequentati, in coerenza con la tendenza in atto sui mercati europei, senza pregiudicare la possibilità da parte dei clienti/utenti di raggiungere le destinazioni finali.

Sostanzialmente, tale rimodulazione è stata imperniata su un sistema di hub a Roma e Bologna, con proseguimento del viaggio in AV usufruendo di una speciale tariffa, riservata agli utenti che provengono dalle regioni meridionali d'Italia.

Le vivaci reazioni dagli Enti territoriali interessati, accolte a livello politico, che hanno messo in evidenza le criticità che il sistema adottato comportava per la rottura del viaggio, hanno sollecitato questa Amministrazione ad individuare, pur nei vincoli di bilancio presenti, i correttivi necessari a riscontrare positivamente le numerose richieste di ripristino di collegamenti diretti tra il Nord ed il Sud della Penisola.

A tale fine si sono susseguiti approfondimenti ed analisi tecniche con il Gestore Ferroviario, necessarie ad individuare le soluzioni trasportistiche in grado di soddisfare le richieste avanzate in presenza di vincoli di bilancio non eludibili. Non essendo stato possibile limitare collegamenti della media percorrenza, che rispondono soprattutto ad esigenze di pendolarismo non prioritarie per il Contratto di Servizio in questione, si è proceduto ad un più stringente efficientamento dell'offerta ferroviaria, i cui risultati hanno comportato una rimodulazione dei servizi per la Sicilia, la Calabria e la Puglia.

Pertanto, il prolungamento di alcuni collegamenti provenienti dal Sud, in precedenza attestati a Roma e a Bologna, deve tenere conto per il 2012 che non sono state assegnate risorse ulteriori rispetto a quelle del 2011, pari a circa 243 milioni di Euro.

Nella seguente tabella vengono sintetizzati i principali collegamenti della lunga percorrenza che interessano la direttrice tirrenica sud nell'offerta giorno:

TABELLA 1

	2012		2013	
	Ordinari	Periodici	Ordinari	Periodici
Reggio C.- Roma	4		4	
Roma- Reggio C.	5		4	
Palermo-Roma Termini	1		1	
Roma Termini- Palermo	1		1	
Siracusa- Roma Termini	1		1	
Roma Termini- Siracusa	1		1	
Reggio C.- Milano				1
Milano- Reggio C.				1

In linea generale l'offerta ferroviaria per la media e lunga percorrenza che riguarda la Calabria è quasi interamente sovvenzionata dallo Stato attraverso il Contratto di Servizio pubblico per i servizi ferroviari passeggeri.

Nel quadro di una ottimizzazione complessiva dei collegamenti, nell'offerta ferroviaria diurna sovvenzionata sono presenti:

- un cadenzamento dei servizi tra Roma e la Calabria che nella fascia giornaliera ha permesso nel 2012, 5 collegamenti diretti da Reggio Calabria tra le ore 5.50 e le ore 9.50 con arrivi a Roma tra le ore 13.21 e le Ore 17.21, oltre quelli assicurati in regime di autonomia commerciale con Freccie;
- un incremento dei collegamenti giorno attraverso una integrazione degli orari di partenza dei regionali sulla relazione Villa San Giovanni a Reggio Calabria che consente una migliore fruibilità delle due coppie IC provenienti dalla Sicilia.

Sono presenti, inoltre, due collegamenti straordinari di lunga percorrenza (Reggio Calabria-Milano e viceversa):

- treno 1588, periodico, che si effettua quasi esclusivamente di domenica, in partenza da Reggio Calabria alle ore 9,20 e arrivo a destinazione alle 23,59;
- treno 1590, periodico, che effettua 28 viaggi all'anno, di domenica, con partenza da Reggio Calabria alle ore 8,40 per giungere a destinazione alle 23,59.

Per quel che concerne la tratta jonica, in cui lo stato dell'infrastruttura ferroviaria non consente la circolazione del materiale rotabile ordinario, si è proseguito nel mantenimento di servizi sostitutivi in collegamento con la dorsale tirrenica e l'area jonica pugliese, aventi un minor impatto economico ed in grado di far fronte alla effettiva domanda di trasporto.

Per quanto concerne la Regione Sicilia, la particolare situazione di insularità della Regione, comporta, per i collegamenti ferroviari, gli aggiuntivi costi di manovra e traghettamento, non compensati dai ricavi tariffari.

Infatti, la concorrenza con altre modalità di trasporto, in particolar modo sulle lunghe distanze, con un sistema tariffario che riesce ad offrire il servizio a tariffe più economiche di quelle del treno agli utenti che sono in grado di razionalizzare i propri spostamenti, è particolarmente sentita dai servizi ferroviari contrattualizzati.

L'offerta diurna, pertanto, per quanto riguarda la lunga distanza, rimane dal 2011 composta di 2 coppie di treni per Roma, che presentano indici di riempimento superiori al 50%, nonostante la non breve durata del viaggio. Si ipotizza, a tale proposito, che la

concorrenzialità di questo sistema di trasporto rispetto a quello aereo o navale possa essere individuato nella maggiore capillarità offerta dal servizio ferroviario.

Per quanto riguarda, invece, l'offerta notte, nella seguente tabella vengono evidenziati i collegamenti notturni che interessano i collegamenti dalla Sicilia e dalla Calabria verso il nord del Paese.

TABELLA 2

Treno	Relazione Dic. 2011	Azione Giugno 2012	Ottobre 2012	Dicembre 2013
di895	Roma - Reggio C.	(795) Prolungato da Milano	Prolungato da Torino	Status Quo
894	Reggio C. - Roma	(794) Prolungato a Milano	Prolungato a Torino	Status Quo
1952	Palermo-Siracusa - Roma Ter	Soppresso		
1963	Roma Ter - Siracusa-Palermo	Soppresso		
1955	Roma Ter - Siracusa-Palermo	Status Quo		Status Quo
1956	Palermo-Siracusa - Roma Ter	Status Quo		Status Quo
1959	Roma Ter - Siracusa-Palermo	Status Quo		Status Quo
1960	Palermo-Siracusa - Roma Ter	Status Quo		Status Quo
NT 784		Palermo-Siracusa - Milano C		Palermo-Siracusa - Milano C
NT 785		Milano C-Siracusa-Palermo		Milano C-Siracusa-Palermo

Premesso quanto già esposto a proposito della riduzione dei treni notte, è necessario sottolineare ancora il grave ritardo infrastrutturale che caratterizza l'area ionica di questa Regione. Prescindendo dai collegamenti che provengono dalla Sicilia, e che servono anche la Calabria attraverso, fondamentalmente, lo snodo ferroviario di S. Eufemia- Lamezia Terme, l'offerta notturna specifica della Calabria, seguendo la dorsale tirrenica della Regione, che storicamente assicura i collegamenti della Calabria con il Nord della Penisola, è stata costituita, nel primo semestre del 2012, da una coppia di treni da e per Reggio Calabria-Roma, dove in coincidenza erano presenti i collegamenti ferroviari AV per il Nord

A seguito della ridefinizione dell'offerta ferroviaria sovvenzionata, operata a giugno 2012, il servizio è stato prolungato fino a Milano, e ancora, ad ottobre, fino a Torino.

Al fine di superare le criticità che presenta in termini di collegamenti diretti con il Nord d'Italia l'area ionica calabrese, si sono tenuti incontri a partire dal mese di settembre allo scopo di ricercare soluzioni per una rimodulazione dei servizi che potesse rispondere efficacemente ai disagi connessi alla mobilità dei cittadini di questo territorio.

Sono pertanto stati portati a termine gli approfondimenti per una rivisitazione ulteriore del modello di offerta che tuttavia, come noto, non può prescindere da una sostanziale parità degli oneri di contribuzione statale

Conseguentemente è stato acquisito, da parte di Trenitalia S.p.A., l'impegno ad attivare nell'immediato alcune velocizzazioni su collegamenti a mezzo bus, tali da consentire più efficacemente le connessioni con i servizi della lunga percorrenza presenti sulla dorsale tirrenica e su quella adriatica; ma soprattutto a garantire, da giugno del prossimo anno, un collegamento ferroviario IC Reggio Calabria Taranto e vv. via jonica tali da consentire, a Taranto, orari compatibili con il proseguimento da e verso Milano.

Per quel che riguarda specificamente la Sicilia, la modifica dell'offerta notturna operata con il cambio orario del 2011 ha sollevato da più parti proteste e critiche per la mancanza di un collegamento diretto per il Nord del Paese, anche confluite nelle richieste avanzate al tavolo di Palazzo Chigi, attivato a seguito delle proteste del movimento cosiddetto "dei forconi", molto attivo in Sicilia nei primi mesi dell'anno.

Nella tabella seguente, si evidenziano i collegamenti dell'offerta notturna così come ridefinita al dicembre 2011, successivamente modificata a giugno del 2012. Per facilità di lettura, i collegamenti ferroviari che all'interno dell'isola portano da varie località alle stazioni di partenza dei collegamenti principali sono stati esclusi ad eccezione di quelli che partono da Palermo.

TABELLA 3

	Tipo e numero	Partenza	cambio	Orario	destinazione	Orario
1	EXP1952	18,00	ROMA	6,10	MILANO	10,05
	SIRACUSA EXP 1950 PALERMO	17,30			VENEZIA TORINO	5,26 ICN 11,53
3	EXP 1958	21,10	NAPOLI	7,18	VENEZIA	13,21
	PALERMO EXP 1954 SIRACUSA	21,45			MILANO TORINO	(cambio a Bologna) 11,59 13,23
4	EXP1956	19,10	ROMA	7,10	VENEZIA	11,33
	SIRACUSA EXP 1954 PALERMO	18,30			MILANO TORINO	10,59 14,23

	Tipo e numero	Partenza	cambio	Orario	destinazione	Orario
1	EXP1955	21,50			SIRACUSA-	9,35
	ROMA EXP 1959 ROMA	22,30			(PALERMO) SIRACUSA- (PALERMO)	10,30
2	EXP 1963 ROMA	23,35			SIRACUSA- (PALERMO)	11,20

Le variazioni apportate, infatti, hanno previsto per la Sicilia un prolungamento del servizio verso il Nord, ferma restando l'opportunità ed i vantaggi in termini tariffari per l'utenza del sistema hub su Roma.

Sotto il profilo tecnico il nuovo collegamento, operativo da giugno, diretto su Milano (via Genova) dalla Sicilia, anticipa la partenza del precedente espresso notte attestato su Roma. Restano invece attestate su Roma le restanti due coppie notturne provenienti dalla Sicilia.

Sotto il profilo strettamente trasportistico tale nuova offerta presenta un *trade-off* in termini di impossibilità per i viaggiatori del treno diretto a Milano dalla Sicilia di usufruire del sistema Hub su Roma, tenuto conto di un transito in orario notturno e di sospensione dei servizi AV, ma ha contribuito, nel complesso, a dare riscontro alle esplicite richieste, anche per gli evidenti riflessi occupazionali degli addetti ai servizi di accompagnamento, di mantenimento di collegamenti diretti, senza rotture di carico a Roma.

Schematicamente, le variazioni del servizio notte operate con il cambio orario di giugno 2012 sono le seguenti:

- soppressione del collegamento della Tabella 1 n. 1950-1952 e contestuale immissione di un nuovo treno con partenza da Palermo intorno alle ore 13,30 e Siracusa alle ore 14,00 con arrivo a Milano via Genova alle ore 10,00 circa;
- soppressione del collegamento della Tabella 2 n.1963 e del collegato 1965 (Messina Centrale ore 8,30- Palermo Centrale ore 11,40, antenna) e contestuale immissione di un nuovo collegamento con partenza da Milano alle ore 20,00 con arrivo a Siracusa alle ore 16,00 e Palermo ore 16,30.

Per completezza d'informazione, si fa presente che l'offerta ferroviaria del Contratto di Servizio conserva un collegamento di lunga percorrenza che collega il Sud d'Italia con Milano, con periodicità limitata a quei particolari giorni dell'anno che richiedono un incremento dell'offerta ordinaria.

Sulla lunga percorrenza nella direttrice Adriatica-sud si evidenziano con le seguenti tabelle 4 e 5, i principali collegamenti della lunga percorrenza sia nell'offerta giorno che in quella notturna:

TABELLA 4

GIUGNO DICEMBRE 2011			I e II semestre 2012			Proposte I semestre 2013		
	Ord.	Per.		Ord.	Per.		Ord.	Peri.
Bari- Venezia	1							
Bari- Milano	1		Bari- Bologna	2		Bari- Bologna	2	
Bari- Roma	1		Bari- Roma	1		Bari- Roma	1	
Crotone- Bari- Milano	1							
Taranto- Roma	2	1	Taranto- Roma	2	1	Taranto- Roma	2	1
Lecce- Bolzano	1		Lecce- Bologna	2		Lecce- Bologna	2	
Lecce- Milano	1	1	Lecce- Milano		1	Lecce- Milano		1
Lecce-Torino	1		Taranto- Bologna	1		Taranto- Bologna	1	

La tabella 4 evidenzia come l'offerta giorno dalla Puglia verso il Nord della Penisola, storicamente operata attraverso la linea adriatica salvo i servizi con destinazione Roma, rispetto a quella operativa fino a dicembre 2011 abbia subito, con il nuovo orario 2012, modifiche non tanto nella quantità dei collegamenti, quanto nell'individuazione della destinazione di arrivo.

Con attestamento a Bologna, l'offerta diurna di treni per l'Adriatica prevede:

- 6 coppie al giorno, con prolungamento oltre Bologna con network AV (Frecciarossa, Frecciargento) verso le seguenti destinazioni:
- 2 collegamenti verso Milano
- 4 collegamenti verso Torino
- 4 collegamenti verso Venezia
- 2 collegamenti verso Bolzano.

Tale offerta non ha subito alcuna evoluzione nel corso dell'anno e rimarrà costante anche nel 2013.

Nella seguente tabella si dà evidenza dei collegamenti relativi all'offerta notte:

TABELLA 5

II semestre 2011			I semestre 2012			II semestre 2012			Proposta I semestre 2013		
	Ord.	Per.		Ord.	Per.		Ord.	Per.		Ord.	Per.
Lecce – Trieste	1					Lecce-Milano	2		Lecce-Milano	2	
Lecce - Milano	1		Lecce-Bologna	4		Lecce-Bologna	1				
Reggio Calabria-Taranto-Milano	1										
Lecce- Roma	1	1	Lecce-Roma		1	Lecce-Roma		1	Lecce-Roma		1
Lecce-Torino	1								Lecce-Torino	1	
Lecce-Bolzano	1										
Crotone-Taranto-Milano		1									
Bari- Torino		1	Bari-Torino		1	Bari-Torino		1			
Bari- Milano		2									
Lecce-Venezia		1									

Il primo impatto che l'attuale offerta notte ha comportato sul sistema ferroviario della Regione Puglia, costituito da 4 coppie di collegamenti notturni per Bologna, ha fatto emergere con forza le difficoltà riscontrate dall'utenza, riportate a questa Direzione Generale oltre che da singoli cittadini anche da rappresentanti di istituzioni locali e territoriali. Si è proceduto quindi ad incontri finalizzati alla rimodulazione dei collegamenti attestati sull'hub di Bologna, su cui sono stati richiesti approfondimenti e nuove proposte al Gestore ferroviario, che tenessero comunque conto dei vincoli di spesa sottesi al Contratto.

Si è pervenuti quindi ad un superamento dell'offerta notturna introdotta con l'orario 2012 prevedendo il prolungamento a Milano di un IC Lecce- Bologna, la soppressione di una coppia della stessa linea e l'introduzione di un nuovo collegamento Lecce- Milano. Le particolari difficoltà presentate dalla città di Taranto per la sua collocazione geografica sono

state parzialmente colmate con l'inserimento di un bus Taranto-Bari in coincidenza con il treno notte per Milano delle 21,50.

3) MONITORAGGIO QUALITA' EROGATA

Con nota prot. n. 7161 del 15 febbraio 2012 - pervenuta a questo Ufficio in data 27 febbraio u.s - Trenitalia ai sensi dell'articolo 5.1, lett.h) del CdS 2009-2014, ha trasmesso il report relativo ai dati aggregati riferiti al quarto trimestre 2011 facendo riserva, causa emergenza neve, di trasmettere successivamente quelli di dettaglio inerenti soppressioni e ritardi del periodo di riferimento. L'acquisizione agli atti di detti dati – dichiarati disponibili da Trenitalia solo in data 21 marzo (e che pertanto ha indotto a spostare sia il termine di decorrenza di cui all'articolo 14.6), riveste particolare importanza al fine della verifica del corretto adempimento degli obblighi negoziali che potrebbe comportare l'applicazione a carico della società di penali di importo variabile ex articolo 14 come anche di decurtazioni ex articolo 8.

Al riguardo si ricorda che le variazioni ed interruzioni del servizio rilevano, ai fini dell'applicazione di decurtazioni, sul corrispettivo in ragione di ciascun treno-Km non erogato, mentre gli eventi treno soppressi o limitati possono dar luogo a penali previo accertamento della responsabilità di Trenitalia e verifica di fornitura di servizi sostitutivi. In sintesi le penali devono applicarsi se la responsabilità è imputabile a Trenitalia, in forma ridotta se la società provvede al servizio sostitutivo e in forma maggiorata se detto servizio non viene fornito. Per le decurtazioni di corrispettivo, al contrario, le stesse si applicano se Trenitalia non fornisce i servizi sostitutivi a fronte di eventuali variazioni o interruzioni del servizio. In questo caso la decurtazione sarà ridotta se la responsabilità non è di Trenitalia, sarà diversamente maggiore in caso contrario.

In particolare, seguendo detto schema si è proceduto ad una preliminare verifica del dato aggregato fornito dalla Società con i dati di dettaglio estratti dal server FTP (*transfer file protocol*). Il riepilogo di tutte le interruzioni e variazioni dei servizi avutesi nel corso dell'anno 2011 è stato suddiviso tra quelle dovute ad eventi imputabili a Trenitalia (indicate nel dettaglio come causa di riprogrammazione "richiesta impresa ferroviaria") e quelle dovute ad eventi non imputabili a Trenitalia (indicati nel dettaglio come "forza maggiore", "sciopero" o "gestore infrastruttura").

Dal calcolo è emerso che le interruzioni e variazioni imputabili a Trenitalia sarebbero state 79 eventi treno per un totale di 14.899 treni-km, di cui solo 37 eventi treno garantiti con servizi sostitutivi.

Tuttavia ai fini di una più efficace verifica circa l'imputabilità delle cause di variazioni ed interruzioni di servizi, sono stati fatti approfondimenti con richieste di chiarimenti e integrazioni della documentazione, in particolare in merito alle cause di riprogrammazione indicate come "forza maggiore" chiedendo separata evidenza degli eventi legati alla fase di emergenza conseguente all'incendio verificatosi presso la stazione Tiburtina, con adeguata distinzione di quelli connessi alle successive criticità e limitazioni alla circolazione per il "nodo di Roma". Nel corso di questi approfondimenti, Trenitalia ha dichiarato che nel corso del quarto trimestre 2011 sono proseguite le ripercussioni sui servizi ferroviari, imputabili all'incendio della Stazione Tiburtina. A tal proposito si è resa opportuna, al fine di una più compiuta verifica, la richiesta di acquisizione nel dettaglio delle prescrizioni del Gestore dell'infrastruttura, adottate in conseguenza della riduzione di capacità del nodo di Roma, che ha dato origine peraltro alla variazione di offerta tra il 29 agosto e il 10 dicembre 2011.

Per quanto concerne gli indicatori di qualità (regolarità, puntualità pulizia), nel quarto trimestre si riportano valori leggermente superiori rispetto al terzo trimestre tornando ad allinearsi a quelli del primo e secondo trimestre 2011. Il terzo trimestre, quindi, resta in definitiva il periodo dell'anno più critico, in termini di regolarità del servizio, puntualità e pulizia, in particolar modo nel corso dell'anno 2011, sia per via dell'incendio alla stazione Tiburtina sia per causa delle note vicende conseguenti alle presunte inadempienze della società RSI, a cui era stato affidato da parte di Trenitalia il servizio di manutenzione programmata e correttiva delle carrozze letto.

Sulla regolarità, in particolare, il valore risulta pari al 99,3 pertanto superiore al valore obiettivo (98,2), e di circa 4 punti superiore al dato registrato nel terzo trimestre.

La pulizia (qualità media erogata) pur restando al di sotto del valore obiettivo minimo, cresce di 1,5 rispetto ai valori registrati nel terzo trimestre. Il dato relativo alla produzione (*mln treni km*) del quarto trimestre 2011 è inferiore a quello dei trimestri precedenti, ciò comportando che il totale effettivamente prodotto nell'anno 2011 dei treni km è stato sensibilmente inferiore a quanto previsto in termini di offerta programmata. Detta offerta, peraltro aggiornata nel corso dell'anno, è stata comunque progressivamente ridotta rispetto all'offerta programmata prevista dall'articolo 4.1 del CdS.

Con la relazione resa da Trenitalia per il primo trimestre 2012 il periodo di osservazione, rientra nel "secondo periodo contrattuale" (2012-2014) che avrebbe dovuto essere codificato con la stipula di un atto aggiuntivo per l'aggiornamento del Contratto di servizio in termini di rimodulazione dell'offerta dei servizi contribuiti e revisione delle condizioni di equilibrio economico-finanziario. Tuttavia, come noto, il predisponendo atto aggiuntivo deve essere ancora sottoscritto e conseguentemente, nella relazione non viene riportata né l'offerta "programmata", ma solo la produzione (offerta erogata in mln treni km) del 1° trimestre, né i valori obiettivo ai fini della misurabilità degli indicatori di qualità relativi alla puntualità entro i 30', puntualità entro i 60', regolarità e pulizia. Quindi per questo primo trimestre, in attesa che vengano ridefiniti i valori obiettivo ed i valori massimo di cui all'allegato 5 del CdS, ci si limita ad un confronto tra i valori aggregati indicati con gli stessi del precedente periodo di osservazione. In merito, si evidenzia quanto segue:

- l'offerta erogata nel primo trimestre è di circa un punto e mezzo inferiore a quella erogata nel 4° trimestre 2011 (5,48 mln treni km, rispetto a 7,1)
- la regolarità del servizio si attesta sulla stessa percentuale del periodo precedente ma nel dettaglio i treni programmati nel primo trimestre 2012 sono inferiori rispetto al precedente trimestre osservato (10.785 rispetto agli 11.427)
- la puntualità si attesta sugli stessi indici percentuali del precedente trimestre ma su un numero di treni programmati e treni effettuati inferiore al precedente trimestre.
- Il valore aggregato relativo alla QME (pulizia) è superiore (85,6) al valore indicato per il primo trimestre 2011 (84,7) ma resta inferiore al "valore obiettivo minimo" stabilito per il primo triennio di validità del contratto (88,0).

Peraltro si evidenzia che sulla base degli accordi intercorsi in ambito di tavolo tecnico il predisponendo atto aggiuntivo dovrebbe contenere oltre che la rimodulazione dell'offerta per il successivo triennio, anche una semplificazione di alcune clausole contrattuali con l'introduzione di meccanismi di maggiore trasparenza nella contabilità regolatoria e nelle attività di controllo e monitoraggio sulla qualità erogata. In particolare, per la pulizia (qualità media erogata), sono in corso approfondimenti per l'introduzione di modifiche funzionali al fine di attenuare le discrasie tra qualità percepita dal cliente e qualità erogata. A tal proposito, nella relazione esaminata, Trenitalia fa presente che dal 2012 nella carta dei servizi è stato introdotto un nuovo indicatore di qualità (efficacia degli interventi di pulizia a bordo dei

treni), che fornendo una migliore rappresentazione dell'intervento eseguito potrebbe essere utilizzato in sostituzione dell'indicatore di QME.

Preliminarmente, si evidenzia che sui dati forniti nel primo trimestre dell'anno corrente, specificamente su quelli riferiti alla qualità media erogata (QME), si è provveduto a chiedere ulteriori elementi di chiarimento giacchè non sempre è stata riscontrata la congruenza tra i dati di dettaglio ed il valore aggregato indicato. In particolare, il numero degli interventi effettuati (9.759) non coincideva con il numero delle linee di file riportate in dettaglio nel server FTP (3.444). Trenitalia, solo in data 1° agosto 2012, pochi giorni prima di inviare i dati per il monitoraggio del secondo trimestre, ha spiegato (nota prot.n.40028-9/8/129) che la differenza tra il numero totale degli interventi di pulizia effettuati e riportati nella relazione del primo trimestre (9.579) e il numero di record del file di dettaglio (3.444) rappresenterebbero aspetti distinti del processo di pulizia dei rotabili con finalità differenti. Il primo valore verrebbe utilizzato per la verifica del rispetto del programma di pulizia rapportato a quello programmato per la determinazione delle eventuali penali in caso di mancato rispetto del programma. Mentre il secondo valore rappresenterebbe il piano di controlli di qualità eseguito su base statistica su di un campione di interventi di pulizia scelto con il principio della casualità semplice tra l'insieme di quelli realmente effettuati.

Al riguardo, si è ritenuto necessario per questo aspetto avviare un opportuno approfondimento, considerato che, secondo la formulazione del punto 6 dell'allegato 2 del CdS alla lettera c) ogni intervento per essere valutato come "effettuato" deve avere un indice di conformità minimo al di sotto del quale vengono azionate le penali e gli stessi non concorrono alla media QME; quindi risulta evidente che i due valori non possano prescindere l'uno dall'altro e Trenitalia dovrebbe, in caso di non conformità, fornire indicazioni su come poter riscontrare il valore per ogni tipo di intervento programmato, ovvero fornire chiarimenti su come vengano determinati i numeri degli interventi indicati.

L'offerta erogata nel secondo trimestre 2012 è risultata pari a 5,7 mln treni km che sommata a quella del primo porta ad un totale per il primo semestre di 11,2 milioni di treni km.

Facendo una stima approssimativa l'offerta per il 2012 dovrà essere di circa 22/23 milioni di treni km, quindi di gran lunga inferiore a quella del primo triennio di validità del CdS. Al riguardo non essendo ancora perfezionato l'atto aggiuntivo per la rimodulazione del secondo periodo contrattuale, si è provveduto a calcolare in base ai dati contenuti nell'allegato 1, l'offerta "programmata" per il 2012 (*offerta valida da giugno 2011 a dicembre 2012 che corrisponderebbe a 22.700.188,52*), ai fini della verifica del valore a consuntivo riferito all'offerta effettivamente erogata nel periodo di osservazione. Al riguardo, si evidenzia che, a consuntivo, il valore sopra evidenziato sembrerebbe in linea con quanto inizialmente programmato, anche se si fa riserva di conferma nel predisponendo atto aggiuntivo.

Per quanto riguarda il valore riferito rispettivamente agli indicatori di puntualità, regolarità e frequentazione, lo stesso risulta attendibile, verificati i dati di dettaglio sul server FTP, evidenziando, specificamente per l'indicatore relativo alla regolarità, una riduzione di circa un punto percentuale rispetto al primo trimestre.

In data 22 novembre 2012, Trenitalia ha trasmesso la relazione contenente i dati relativi al servizio ed alla qualità erogati nel Terzo trimestre 2012 le cui rilevazioni, si ricorda, concorrono ai sensi dell'articolo 10.4 del CdS, al calcolo della percentuale di incremento tariffario da autorizzare per il 2013. Si evidenzia che con la relazione del terzo trimestre sono stati forniti, altresì, i dati relativi al rispetto del programma di pulizia che non erano stati resi disponibili nel precedente trimestre.

Si fa presente che i dati del primo trimestre forniti in data 29 maggio 2012 (relazione art.5.1, lett.h) e relativi sia alla pulizia ("rispetto del programma") sia al valore di qualità media erogata, risultano diversi da quelli riportati nella relazione aggiornata al terzo trimestre. In proposito Trenitalia con lettera prot. n. 40028 del 9/8/12, ha comunicato che da verifiche effettuate erano emerse alcune anomalie nella reportistica relativa ai dati di dettaglio che sarebbero state aggiornate e corrette successivamente. Pertanto la discrasia riscontrata presumibilmente è da attribuirsi agli aggiornamenti posti in essere dalla stessa società.

Si ricorda che mancando ad oggi il perfezionamento dell'atto aggiuntivo i valori "obiettivo" di riferimento restano quelli fissati per il primo periodo.

In particolare, nel calcolo della percentuale di incremento tariffario per la determinazione della componente legata alla qualità erogata (A_z), in attesa della definizione dell'atto aggiuntivo, Trenitalia specifica di avere effettuato tutti i calcoli in continuità con quanto effettuato nel primo periodo contrattuale, prendendo a riferimento i valori obiettivo e valore massimo validi nel 2011.

A tale proposito si evidenzia che, nel predisponendo atto aggiuntivo è stato introdotto un nuovo indicatore relativo alla qualità percepita che concorrerà a formare un indicatore complessivo di *customer satisfaction* quale correttivo dell'incremento tariffario valido per il 2014. Pertanto nell'allegato 5, previo specifico richiamo nelle premesse del contratto, tra gli obiettivi di qualità erogata (puntualità entro i 30', puntualità entro i 60', regolarità e pulizia) verrà introdotto quello della qualità percepita.

L'offerta erogata nel terzo trimestre è pari a 5,9 mln treni km che, sommata a quella del primo semestre, porta ad un totale di 17, 1 milioni di treni km.

Facendo una stima approssimativa l'offerta per il 2012 dovrà essere di circa 22/23 milioni di treni km, quindi di gran lunga inferiore a quella del primo triennio di validità del CdS.

Confrontando, specificamente, l'offerta del III trimestre 2012 con lo stesso dato relativo al terzo trimestre 2011 (7,3 mln treni km), la stessa si è ridotta di quasi due punti (a parità di oneri di contribuzione (239.290 anno 2009; 252.992 anno 2010; 242.992 anno 2011; 242.992 anno 2012).

Per quanto concerne gli indici della puntualità e della regolarità continuano ad essere superiori ai rispettivi valori obiettivo e per la frequentazione si evidenzia un aumento del carico medio e del tasso di riempimento rispetto ai trimestri precedenti.

I valori indicati, riferiti rispettivamente agli indicatori di puntualità, regolarità e frequentazione risultano attendibili, verificati i dati di dettaglio sul server FTP, evidenziando specificamente per l'indicatore relativo alla regolarità, una leggera riduzione rispetto al primo semestre, che comunque risulta maggiore se riferita alla regolarità registrata nel terzo trimestre 2011 (95,8) e nel terzo trimestre 2010 (98,9).

4) AUTORIZZAZIONE INCREMENTO TARIFFE ANNO 2012 E AVVIO ISTRUTTORIA PER IL 2013

Con riferimento agli adempimenti relativi al calcolo della percentuale di incremento tariffario applicabile per il 2012, così come disposto dall'articolo 10, par. 4 del Contratto di servizio 2009-2014 e vista la relazione sulla qualità del servizio erogato nel III trimestre 2011, predisposta ai sensi dell'art. 5.1, lettera h) del Contratto di Servizio medesimo, trasmessa da Trenitalia in data 15.11.2011 con prot. TRNIT-AD.DPS\P\2011\0046381 - pervenuta il 24

novembre 2011, si è proceduto alla verifica degli indicatori relativi al periodo di osservazione ai fini dell'incremento tariffario come esposto nella seguente tabella.

Indicatori di qualità erogata (espressi in percentuale)						
Indicatore	Valore indice osservato				Valore obiettivo	Valore massimo
	4° Trim. '10	1° Trim. '11	2° Trim. '11	3° Trim. '11	2011	
Puntualità entro i 30'	94,4	96,2	95,2	91,5	91,0	93,0
Puntualità entro i 60'	97,4	98,7	97,7	95,6	96,0	97,0
Regolarità	99,0	99,4	99,1	95,8	98,2	98,5
Pulizia (QME)	84,9	84,7	83,9	84,3	88,0	90,0

Ai sensi dell'articolo 10.4 del CdS, le rilevazioni del terzo trimestre rivestono particolare importanza perché, sommate a quelle del primo semestre dell'anno corrente e a quelle dell'ultimo trimestre dell'anno precedente, sono alla base del calcolo della componente di incremento tariffario legata alla qualità erogata (A_z), che, unitamente alla componente della variazione del costo del pedaggio ($\Delta\text{pedaggi}_z$) e del tasso programmato di inflazione (Δp), concorrono al calcolo della percentuale di incremento tariffario da autorizzare nell'anno di riferimento.

Di seguito si riportano i "valori sintetici", evidenziati come segue, relativi all'intero periodo di riferimento che saranno poi utilizzati per il calcolo della componente (A_z) di incremento tariffario legata alla qualità del servizio erogato.

Fattore di qualità erogata	Valore osservato sintetico (%)
Puntualità entro i 30'	94,3
Puntualità entro i 60'	97,3
Regolarità	98,3
Pulizia (QME)	84,5

L'articolo 10.3, infatti, dispone che a decorrere dal 1 gennaio 2011 e dal 1 gennaio degli anni successivi, le percentuali di incremento tariffario applicabili all'utenza possono essere determinate rispetto ai valori delle tariffe al 31/12/2009 e che tali percentuali sono calcolate in base ad alcuni parametri tra i quali la qualità del servizio erogata nel periodo di riferimento.

Una volta determinata la componente A_z , la Società prosegue la relazione con il calcolo del parametro I_n , che, come definito nel paragrafo 10.3 del CdS, rappresenta la percentuale di incremento tariffario autorizzato rispetto ai valori delle tariffe al 31 dicembre 2009, applicabili all'utenza. Nel dettaglio (cfr. paragrafo 10.3 del CdS) il valore di questo parametro è funzione, oltre che della componente A_z , delle altre due componenti Δp_z e $\Delta\text{pedaggi}_z$ dove Δp_z rappresenta il tasso programmato di inflazione espresso in valore relativo per l'anno in esame (definito nel DPEF), e $\Delta\text{pedaggi}_z$ rappresenta un'altra variabile che è a sua volta in

funzione dei costi medi chilometrici dei pedaggi (applicati dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria ai Servizi di Trasporto), del totale dei ricavi e del totale dei pedaggi che porta a quantificare un incremento tariffario per il 2012 pari al 6%.

A seguito delle verifiche effettuate dalla competente Direzione Generale per il trasporto ferroviario, che hanno comportato approfondimenti e richieste di integrazioni si è ritenuto plausibile convenire sul valore della percentuale di incremento tariffario proposto da Trenitalia.

Inoltre, poiché il meccanismo degli eventuali aumenti tariffari applicabili all'utenza deve essere comunque conforme a quanto stabilito all' art. 10 del Contratto di Servizio e negli allegati (in esso richiamati) 4A e 4B, con il pieno rispetto dei vincoli ivi contenuti, al fine di una più analitica valutazione, si è chiesto di acquisire dalla medesima Società ulteriori elementi informativi riguardo il calcolo dei parametri I_{2011} e I_{2012} (percentuali di incremento tariffario autorizzate rispetto al valore delle tariffe al 31 dicembre 2009) e delle rispettive percentuali di incremento rispetto al valore delle tariffe in vigore nell'anno precedente (2010 e 2011).

Al fine di adottare, poi, il provvedimento per la rideterminazione del valore della percentuale di incremento tariffario autorizzato per l'anno 2012 sulla base dei risultati conseguiti ex art. 10.4 CdS, si è proceduto con lettera prot. 3344 in data 22/12/11 a chiedere al Ministero dell'economia e delle finanze il parere di competenza per i successivi adempimenti. A seguito di più solleciti, in data 25 giugno 2012 con nota prot.n.16799 il MEF ha formulato il parere ritenendo ammissibile un incremento tariffario nella misura del 5,68, utilizzando come base di calcolo i valori relativi ai pedaggi e i ricavi da traffico risultanti nel PEF allegato al CdS.

A conclusione dell'iter istruttorio, aderendo quindi al parere del Dipartimento del Tesoro e della Ragioneria Generale dello Stato, con provvedimento prot.n. 2323 del 25 luglio 2012 è stato autorizzato l'incremento tariffario in misura pari al 5,68.

In particolare, per il calcolo della componente di incremento tariffario legata alla qualità erogata nell'anno 2012, A_z , la Società specifica, in attesa della definizione dell'atto aggiuntivo, di aver eseguito i calcoli in continuità con quanto effettuato nel primo periodo contrattuale.

La Società medesima fornisce, inoltre, un ulteriore riepilogo esponendo i vari elementi necessari per il calcolo della componente $\Delta\text{pedaggi}_z$, così come previsto dall'articolo 10.3 del contratto.

Elementi per il calcolo di $\Delta\text{pedaggi}_z$	
P_{z-1} (euro/treno.km)	2,63
P_{z-2} (euro/treno.km)	2,71
Totale pedaggi $_{z-2}$ (mln euro)	85,1
Totale ricavi da traffico $_{z-2}$ (mln euro)	520,4

In merito a questi ultimi elementi si è preso atto che Trenitalia, ha utilizzato per quanto riguarda il Totale pedaggi (85,1), e il Totale ricavi da traffico (520,4), i valori riportati nel Piano Economico Finanziario (relativi all'anno 2011) allegato al contratto sottoscritto tra le parti, secondo le direttive ricevute dal competente Dipartimento del Tesoro per l'anno 2012 con lettera prot n. 36465 del 4/5/2012, e non i valori a consuntivo come al contrario proposto per l'anno precedente.

Per quanto concerne il costo medio (2,71) chilometrico dei pedaggi applicati dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria relativo all'anno $z-2$ (2011), è stato riportato il valore

presente nell'analoga relazione trimestrale relativa all'anno precedente, riferito all'anno $z-1$ (2011).

Per quanto riguarda, invece, il calcolo del costo medio chilometrico dei pedaggi applicati dal Gestore nell'anno $z-1$ (2012), **2,63**, è stato ottenuto in base ad una stima basata sui valori maturati nei primi tre trimestri del 2012, secondo quanto riferito dalla Società.

Sulla base della formula indicata nel citato art.10.3 e degli elementi di calcolo così come esposti, la percentuale di incremento tariffario applicabile all'utenza per l'anno 2013, risulterebbe pari a circa il 6%.

Tutto quanto premesso, al fine di procedere alla rideterminazione della percentuale di incremento tariffario, esaminati i dati acquisiti agli atti si è ritenuto opportuno, nella parte di competenza, autorizzare Trenitalia SpA a procedere ad un incremento tariffario che non superi il 6%.

Sempre secondo il medesimo procedimento, dopo aver acquisito agli atti la relazione del terzo trimestre 2012, è stato avviato l'iter istruttorio per il calcolo dell'incremento tariffario per l'anno 2013.

5) PENALI E DECURTAZIONI DI CORRISPETTIVO 2012

In adempimento agli articoli 8 e 14 del Contratto di Servizio passeggeri 2009-2014, acquisita la documentazione di cui all'articolo 5.1, lett. h) relativa al IV trimestre 2011, si è proceduto alla verifica dei relativi dati per la quantificazione di eventuali riduzioni di corrispettivo e per l'applicazione di eventuali penali.

Al riguardo, sulla base dei dati aggregati forniti e di quelli di dettaglio (Server FTP) messi a disposizione successivamente, nonché dei chiarimenti intercorsi con Trenitalia, sono stati fatti gli opportuni approfondimenti in merito alle variazioni ed interruzioni del servizio occorse nell'anno 2011 con la conseguente verifica circa l'imputabilità della responsabilità e l'erogazione di servizi sostitutivi a garanzia della continuità del servizio di trasporto così come previsto dalle diverse clausole negoziali.

Inizialmente, gli accertamenti effettuati hanno portato al calcolo delle penali da applicare per l'anno 2011, e al computo delle riduzioni di corrispettivo da disporre per il medesimo anno e che sono state notificate alla Società per le eventuali controdeduzioni.

Trenitalia con lettera prot. n. 21453 in data 4 maggio u.s. ha riscontrato positivamente i calcoli effettuati, ad eccezione della riduzione di corrispettivo da applicare alla mancata offerta di servizi sostitutivi di eventi treno non effettuati a seguito dell'incendio nella stazione di Roma-Tiburtina. In merito la Società nel fornire specifiche prescrizioni adottate dal Gestore dell'infrastruttura a seguito dell'incidente, evidenzia come i treni cancellati non potessero essere sostituiti da altri servizi per indisponibilità dell'infrastruttura. In particolare si è provveduto ad approfondire le cause di riprogrammazione indicate come "forza maggiore", richiedendo separata evidenza degli eventi legati alla fase di emergenza conseguente all'incendio verificatosi presso la stazione Tiburtina con adeguata distinzione di quelli connessi alle successive criticità e limitazioni alla circolazione per il "nodo di Roma". La Società nello specificare che la riprogrammazione ha riguardato due distinti periodi, dal 24 luglio 2011 giorno dell'incendio al 28 agosto e dal 29 agosto all'11 dicembre 2011, ha fornito, a supporto della giustificazione addotta, sia le singole prescrizioni sia la comunicazione del Gestore con l'elenco dei treni da cancellare dalla programmazione tra cui quelli inseriti in CdS.

Al riguardo, esaminati nel dettaglio gli eventi treno non effettuati e non garantiti con servizi sostitutivi, si è ritenuta non imputabile a Trenitalia la mancata effettuazione dei servizi in relazione alle prescrizioni adottate dal Gestore - quale disposizione dell'Autorità pubblica ai sensi dell'articolo 8.5 del CdS - e di conseguenza si è provveduto a scorporare dal computo complessivo delle riduzioni del corrispettivo, tutti gli eventi imputabili all'incendio della stazione Tiburtina.

A conclusione di detti approfondimenti, si è proceduto ad inoltrare al competente MEF(ALLEGATO 2) il computo degli importi relativi a :

- Riduzioni del corrispettivo per variazioni e interruzioni del servizio per gli eventi non garantiti con servizi sostitutivi (art. 8.5, 8.6 CdS);
- Penali per variazioni e interruzioni del servizio per gli eventi imputabili a Trenitalia (art. 8.6, 14.29);
- Penali per il mancato rispetto degli obblighi relativi al servizio di pulizia (art. 14.27 e Allegato 2 del CdS par. 6, lett. b), sub. i) ii) iii) iv).

Per quanto riguarda gli obblighi tariffari, definiti nelle tabelle dell'all. 4c del Contratto, si fa presente che gli stessi discendono da disposizioni normative risalenti anche a periodi in cui la composizione della società civile presentava aspetti sicuramente differenti da quelli che oggi la caratterizzano. La natura normativa delle varie forme di agevolazioni costituisce pertanto un elemento di forte rigidità che rende estremamente impegnativa una diversa declinazione di tali concessioni, la cui modifica peraltro sarebbe auspicabile soprattutto in presenza di un significativo impegno delle risorse da destinarvi.

Sempre in allegato, ai fini di una più efficace evidenza delle risultanze del monitoraggio effettuato si rimettono altresì alcune tabelle e grafici esplicativi che danno conto dell'andamento degli indici di puntualità, di pulizia e di regolarità del servizio sulla base dei dati acquisiti con le relazioni trimestrali fornite da Trenitalia sui servizi e sulla qualità erogati nel periodo di riferimento.

IL MINISTRO

