



Il Ministro

delle Infrastrutture e dei Trasporti

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0010852-18/03/2015-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 2014**

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 2014.

**1. STIPULA ATTO AGGIUNTIVO RICOGNITIVO (art. 12 CdS) e PROSECUZIONE
VALIDITA' CONTRATTO 2015 (art. 6 CdS)**

Il 31 dicembre 2014 è la data stabilita per la scadenza del Contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico per il periodo 2009-2014, sottoscritto e vigente in conformità alle disposizioni degli articoli 3, 4 e 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, nonché a seguito degli adempimenti espletati ex articolo 2, comma 253, della legge 244/2007.

Come noto, l'articolo 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito in legge 22 dicembre 2011, n. 214 come modificato dall'articolo 36 del decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1 convertito con modificazione dalla legge 24 marzo 2012, n. 27 ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), attribuendole competenza nel settore dei trasporti (in particolare quello ferroviario) e dell'accesso alle relative infrastrutture, provvedendo in particolare ad assegnare alla stessa le seguenti competenze, specificamente in materia di obblighi di servizio pubblico, libera concorrenza e qualità dei servizi erogati nell'ambito dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri:

- stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta (articolo 36, comma 2, lett.d);
- definire gli schemi di bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che le disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. (articolo 36, comma 2, lett. f);
- definire gli ambiti di servizio pubblico sulle diverse tratte e le modalità di finanziamento, sentiti i competenti ministeri, le regioni e gli enti locali interessati (articolo 37, comma 1).

Al riguardo, si evidenzia che la delibera n. 6 adottata dall'ART, in data 16 gennaio 2014, dispone l'avvio di una indagine conoscitiva, volta a definire gli ambiti di servizio pubblico e gli schemi dei bandi di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto passeggeri con particolare riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale e a quelli diretti ad assicurare la continuità territoriale del Paese.

Tuttavia, fermo restando che, l'articolo 5, comma 6, del sopra citato Regolamento europeo 1370/2007, riconosce comunque, all'Autorità competente, la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto su ferrovia, si fa presente che la medesima delibera, fissando come termine di conclusione del procedimento dodici mesi (gennaio 2015), non consente per tutti i contratti in scadenza a dicembre 2014 di attivare le opportune procedure per la negoziazione mancando il nuovo perimetro dei servizi di "utilità sociale" e le opportune direttive in materia di affidamento dei servizi.

D'altra parte, l'art. 6 del vigente Contratto prevede che, nelle more del rinnovo del Contratto stesso, o del completamento delle procedure per l'affidamento dei servizi, si possa azionare una procedura che assicuri, su richiesta dei Ministeri contraenti, la semplice prosecuzione dell'erogazione dei servizi ai medesimi patti e condizioni stabilite, compresa la programmazione dell'offerta secondo i medesimi criteri di declinazione di cui all'articolo 7 del contratto medesimo vigente, nel limite massimo di 12 mesi (ovvero fino a dicembre 2015).

Di conseguenza è stato ritenuto opportuno, anche da un punto di vista tecnico ed al fine di dare continuità ai servizi ferroviari passeggeri, attivare la suddetta procedura di cui all'art. 6, sottoponendo alle valutazioni di competenza del Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), detta soluzione che si pone quindi come differimento del termine di scadenza del rapporto negoziale, vista l'effettiva necessità di assicurare il servizio nelle more dell'individuazione e reperimento non solo del nuovo contraente, ma anche della definizione dell'ambito di servizio universale secondo le indicazioni che saranno fornite dalla medesima ART.

Tutto quanto premesso, con l'approssimarsi della scadenza del Contratto, le Amministrazioni coinvolte hanno convenuto sulla proposta avanzata dal MEF, ovvero sull'ipotesi di un atto aggiuntivo ricognitivo del secondo periodo contrattuale (2012-2014) ai sensi dell'articolo 12, comma 1 del CdS, al quale a livello tecnico si è aggiunta la clausola di un atto di impegno da parte di Trenitalia per poter continuare i servizi durante tutto l'orario di servizio 2014-2015 (con conclusione ipotizzata al cambio orario del 13/12/2015).

Ovviamente per poter procedere oltre tale data, con i servizi ferroviari passeggeri di tipo InterCity (IC) e InterCity Notte (ICN), attualmente gestiti con il vigente CdS 2009-2014, sarà necessario effettuare una nuova aggiudicazione diretta ovvero, d'intesa con il MEF e con parere favorevole di codesto Comitato (analogamente alla soluzione appena descritta), predisporre quanto prima un bando di gara per l'aggiudicazione dei servizi universali che formeranno oggetto del nuovo perimetro di offerta degli obblighi di servizio pubblico. Questa Amministrazione infatti ritiene opportuno pensare ad una ripermimetrazione di alcuni dei servizi attualmente offerti in caso di una nuova offerta in ambito di obblighi di servizio pubblico, ma è consapevole dei vincoli imposti dalla tempistica prevista dall'attuale Prospetto Informativo della Rete (come per altro di recente modificato su indicazione della medesima ART).

In particolare, quindi, per quel che concerne la negoziazione di un nuovo contratto, in attesa di acquisire le indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti sul nuovo perimetro dei servizi di "utilità sociale" nonché opportune direttive sulle procedure in materia di affidamento dei servizi, si è provveduto a proporre di formalizzare nel suddetto provvedimento anche l'impegno dell'Impresa Ferroviaria per la prosecuzione nell'erogazione dei servizi per l'anno 2015 ai sensi dell'articolo 6 del Contratto medesimo.

Al riguardo, è stato predisposto, condiviso con l'IF ed inoltrato al MEF, uno schema di atto aggiuntivo ricognitivo dei servizi erogati nel secondo periodo di validità del contratto e del Piano Economico e Finanziario integrato con i valori relativi al triennio 2012-2014, contenente altresì la clausola di impegno per il 2015 per la prosecuzione, nel limite massimo di 12 mesi, dell'erogazione dei servizi di trasporto da parte di Trenitalia alle medesime condizioni stabilite nel contratto vigente, in attesa di acquisire le direttive dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti in merito agli ambiti di servizio pubblico e agli schemi di bandi di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto passeggeri.

Al fine, poi, di addivenire in tempi rapidi a condividere detto schema di atto aggiuntivo, contenente altresì la clausola ex articolo 6 del CdS con la quale Trenitalia si impegna a proseguire nell'erogazione dei servizi, nelle more del rinnovo del contratto stesso o del completamento delle procedure per l'affidamento dei servizi, si è provveduto a convocare un tavolo tecnico con Trenitalia e MEF. Si resta tuttavia ancora in attesa della formale condivisione e sottoscrizione dei testi proposti, già condivisi con l'IF, la qual cosa rischia concretamente di far slittare la ripermimetrazione dei servizi concordata e descritta al successivo punto 2.

2. PROGRAMMAZIONE OFFERTA 2015 a partire da dicembre 2014 (articolo 7 CdS)

La programmazione dei servizi in CdS fino al cambio orario del 13/12/2015 è stata condivisa a livello tecnico, secondo le procedure previste dall'articolo 7 del contratto tenuto conto anche delle indicazioni politiche ricevute nel corso dell'anno (inserimento treni regionali Cuneo-Ventimiglia) e delle linee guida impartite dal Tavolo Tecnico avviato a febbraio 2014 alla presenza del MIT (Sottosegretario Erasmo De Angelis), di Trenitalia e delle Regioni interessate (fra le quali l'esigenza di salvaguardare alcuni dei treni IC a mercato attualmente svolti da Trenitalia in autonomia commerciale).

In particolare, sono state affrontate le seguenti criticità:

- scongiurare, come già effettuato in passato (marzo e giugno 2014) la soppressione ormai decisa da Trenitalia delle 5 coppie di IC a mercato (direttrice Milano – Napoli 3 coppie e Roma – Trieste 2 coppie) attualmente svolte in autonomia commerciale dall'Impresa Ferroviaria (IF) con 22 M. € di perdite annue certificate;

- inserire in CdS una coppia aggiuntiva di collegamenti IC rispetto agli attuali collegamenti regionali esistenti, effettuati però con materiale non ordinario, ovvero con treni diesel, sulla linea transfrontaliera Cuneo-Breil-Ventimiglia (attualmente di competenza della Regione Piemonte ai sensi del D.Lgs. 422/97 e del D.Lgs. 188/2003) in base alla proposta avanzata dai presidenti di Liguria e Piemonte ad inizio 2014, anche di recente confermata;
- effettuare, secondo le richieste della Regione Calabria, un nuovo collegamento diesel da Reggio Calabria a Paola via Sibari e lungo la linea jonica, con interconnessione a Paola di un ICN per Roma, e viceversa;
- il mantenimento dell'offerta ICN (InterCity Notte) più Alta Velocità;
- effettuare una compensazione, considerato il vincolo di bilancio del CdS, fra – da un lato – gli IC a mercato che si intenderebbero salvaguardare (almeno 4 coppie IC sulle 5 attuali), il collegamento Cuneo-Ventimiglia (1 coppia) e le proposte riguardanti la Calabria, e – dall'altro lato – gli IC del CdS individuati come collegamenti da sopprimere (fra i quali gli IC Torino-Genova sostituiti da treni di tipo Regionale Veloce e alcuni IC Milano-Ventimiglia sostituiti dai nuovi servizi EC di Thello sulla medesima direttrice).

Ciò fatte salve eventuali successive rimodulazioni che si rendessero necessarie per i servizi che interessano la Sicilia, in relazione agli approfondimenti che, come noto, sono in corso per verificare la possibilità di sostituire il traghettamento dei treni diurni, con servizi marittimi di collegamento veloce sullo stretto, in coincidenza con i servizi ferroviari.

Nel dettaglio, nell'ambito degli adempimenti ex articolo 7 del contratto, detta rimodulazione dei servizi, sottoposta alle valutazioni dell'autorità politica anche per la necessità di acquisire il parere del MEF e permettere a Trenitalia di dare attuazione alle soluzioni attualmente concordate, è la seguente:

- inserimento di:
 - 4 coppie IC a mercato (2 MI-NA e 2 RM-TS, mentre una coppia di IC Milano-Napoli andrà soppressa, in quanto il treno è in sovrapposizione con servizi Regionali Veloci - RV e collegamenti Alta Velocità - AV, ha un carico medio inferiore al 50% e presenta perdite più elevate di altre - pari a 6 M.€ su 22 M.€);
 - 1 coppia di treni IC a trazione diesel sulla linea Cuneo-Breil-Ventimiglia;
 - 1 coppia di treni diesel in Calabria su linea jonica per la tratta RC-Sibari-Paola;
- soppressione (basata su scelta tecnica effettuata per carico medio basso, costi elevati di gestione, saldo negativo, sovrapposizione con altri servizi di tipo RV, AV o EC c/o accordo con le Regioni interessate) di:
 - 4 coppie IC Milano-Ventimiglia (tali servizi sono per lo più in perdita, hanno tassi di riempimento non soddisfacenti e saranno dal prossimo cambio orario del 14/12/2014 un doppione dei servizi offerti in autonomia commerciale dalla società Thello, che avvierà, a parità di prezzi con gli attuali EuroCity per la tratta Milano-Genova-Ventimiglia e prosecuzione in Costa Azzurra e avrà la possibilità di biglietti integrati con i servizi AV di Trenitalia);
 - 4 coppie Torino – Genova (la scelta cade su queste tratte in quanto sono in sovrapposizione con i treni Regionali Veloci di recente ri-programmazione, non rappresentano delle vere Medie o Lunghe Percorrenze e, soprattutto, i tagli sono una proposta delle Regioni);

- le tratte dei servizi BUS in Calabria (passanti per Crotone) per collegare, come chiesto dalla Regione, le località della costa Jonica alla linea ferroviaria tirrenica servita da treni IC e ICN del CdS (in quanto risulterebbero un doppiante del nuovo servizio ferroviario RC-Sibari-Paola);

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

Con riferimento agli adempimenti relativi agli articoli 8 e 14 del contratto di servizio passeggeri, a seguito della comunicazione fornita con nota prot. n. 8523 pervenuta in data 24 febbraio 2014 sono stati esaminati i dati analitici relativi alle soppressioni e limitazioni intervenute nell'esercizio 2013, messi a disposizione sul Server FTP.

Inoltre, con i dati riferiti al rispetto del Programma di pulizia, forniti con la relazione sul servizio e sulla qualità erogata nel quarto trimestre 2013 ex art. 5.1, lett. h) CdS pervenuta con nota prot. n. 8218 in data 24 febbraio 2014 come poi successivamente integrata con le correzioni ai dati di dettaglio riferiti alla puntualità e regolarità ed acquisiti in data 13 marzo 2014, la competente Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie ha proceduto, in adempimento all'articolo 14, al calcolo delle penali per il mancato rispetto degli obblighi relativi al suddetto servizio.

A conclusione delle suddette operazioni, sono state elaborate le tabelle riportanti rispettivamente il totale delle penali pari ad un importo di euro 390.000,00 per quanto concerne le penali dovute per variazioni e interruzioni di servizio (eventi imputabili a Trenitalia art 8.6 e art. 14.29) e di euro 12.630,00 di penale per il mancato rispetto degli obblighi relativi al servizio di pulizia (art. 14.27 e allegato 2, par. 6, lett. b), sub i), ii), iii) e iv) del CdS) per un totale penali di 402.630,00 euro.

Per quanto concerne le variazioni e interruzioni del servizio verificatesi nel corso dell'anno 2013, posto che dai dati acquisiti agli atti e dalla dichiarazione resa dalla Società, risultano effettuati i servizi sostitutivi per ogni treno non erogato o limitato, non sono state previste riduzioni di corrispettivo, essendo stata assicurata la continuità dei servizi di trasporto, sia pure in forma sostitutiva, in occasione di tutte le soppressioni e limitazioni dei treni inclusi nel perimetro (forza maggiore, disposizioni del Gestore, impresa ferroviaria e richiesta impresa ferroviaria).

Tuttavia, come per gli anni precedenti, si è provveduto a chiedere alla Società indicazioni circa i servizi indicati come soppressi per cause di "forza maggiore" con specificazione delle stesse, corredata da idonei supporti documentali.

4. AUTORIZZAZIONE INCREMENTO TARIFFARIO 2014 (art. 10.4),

Con riferimento agli adempimenti relativi al calcolo della percentuale di incremento tariffario applicabile per il 2014 così come disposto dall'articolo 10.4 del Contratto di servizio passeggeri media e lunga percorrenza 2009-2014 è stata acquisita la relazione sulla qualità del servizio erogato nel terzo trimestre 2013, predisposta da Trenitalia ai sensi dell'articolo 5.1, lett. h) del CdS medesimo.

Al riguardo, nella relazione esaminata Trenitalia ha fornito un riepilogo dei valori delle singole componenti utilizzate per il calcolo della percentuale di incremento tariffario applicabile all'utenza per l'anno 2014 nonché del tasso programmato di inflazione

In particolare, per il calcolo della componente di incremento tariffario legata alla qualità erogata nell'anno 2013, la Società specifica, che non essendo concluso l'iter per la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo, e conseguentemente mancando il PEF 2012-2014 relativo al secondo periodo contrattuale, sono stati utilizzati i consuntivi 2012 per i valori relativi al totale pedaggi e ai ricavi da traffico, certificati nella rendicontazione 2012.

Per quanto riguarda, invece, il calcolo del costo medio chilometrico dei pedaggi applicati dal Gestore nell'anno $n-2$ (2013), viene precisato che è stato ottenuto in base ad una stima basata sui valori maturati nei primi tre trimestri del 2013 e una previsione dei rimanenti tre mesi.

Sulla base della formula indicata nel citato art.10.3 e degli elementi di calcolo così come esposti nella relazione, Trenitalia ritiene che la percentuale di incremento tariffario applicabile all'utenza per l'anno 2014, sia quantificabile in circa 6,6 %, ovvero più correttamente in 6,58%.

Dette valutazioni sono state trasmesse al MEF al fine di acquisire il previsto parere e procedere alla rideterminazione del valore. In per autorizzare l'incremento tariffario per l'anno 2014;

Con provvedimento prot. n. 1980 del 5/8/2014, acquisito il parere del MEF solo in data 17 luglio 2014, è stato autorizzato un incremento tariffario in misura paria 5,90 a far data dal 1° settembre 2014.

Per quanto concerne la prosecuzione dei servizi anche per l'anno 2015, occorre evidenziare che in deroga all'articolo 10 del CdS, l'articolo 4.4 dell'atto aggiuntivo prevede che per l'anno 2015 restano in vigore le tariffe vigenti al momento della sottoscrizione del medesimo provvedimento.

5. MONITORAGGIO QUALITÀ EROGATA (art.5)

Per quel che concerne, la qualità dei servizi erogati in regime di obbligo di servizio, come da contratto è stato attivato, nell'ambito delle attività di monitoraggio e vigilanza espletate da questo Ministero il previsto **servizio ispettivo (art.5.1 lett.m)** sui treni per i quali sono state rilevate maggiori criticità in termini di puntualità, regolarità e frequentazione, nonché sulla base di reclami e segnalazioni acquisite dai passeggeri in particolar modo per quel che concerne la pulizia.

Per ogni ispezione è stato redatto verbale con l'indicazione di quanto rilevato tenuto conto degli indicatori di riferimento e inviato alla Società. Trenitalia con nota prot. n. 52624 in data 14/10/2014 ha provveduto a fornire, a riscontro, un rapporto riassuntivo contenente informazioni e gli interventi posti in essere in relazione ad ogni ispezione effettuata.

Nell'ambito delle rilevazioni sulla **qualità percepita (art.5.1,lett.e)** - già avviata come resocontato nelle precedenti relazioni - sono stati formulati specifici rilievi a Trenitalia sulla rilevazione bimestrale che non risulta coerente all'articolo 14.12 che imporrebbe alla società di fornire i dati per ciascun mese solare. Tuttavia poichè il contratto prevede (art.5.1,lett.e) che le rilevazioni della qualità percepita siano eventualmente incluse tra i risultati della qualità del servizio per il secondo periodo contrattuale, non essendo stato sottoscritto l'atto aggiuntivo nei tempi previsti, detti controlli non rilevano ai fini delle misurazioni di qualità dei servizi erogati.

Allo stato attuale ci si è limitati quindi a prendere atto di quanto Trenitalia ha chiarito con nota prot. n. 39333 pervenuta in data 31 luglio 2014, sulla metodologia di misurazione quantitativa utilizzata per tutti i servizi sia contribuiti sia espletati in autonomia commerciale, coerente all'articolo 5.1, lett.e) e sulla tempistica che anche se non compatibile alle prescrizioni dell'art.14 non è tuttavia sanzionabile.

Al riguardo, tuttavia, si fa presente che solo con la negoziazione del nuovo contratto si provvederà ad approfondire detta criticità, sulle rilevazioni della qualità percepita da effettuare mensilmente, tenuto conto che l'atto aggiuntivo contenente la clausola per la prosecuzione dei servizi anche per il 2015 prevede l'erogazione dei servizi ai medesimi patti e condizioni del vigente CdS.

Nell'ambito delle attività di monitoraggio della qualità erogata (art.5.1,lett.h) Trenitalia ai sensi dell'articolo 5.1, lett.h) del CdS 2009-2014, ha trasmesso con cadenza trimestrale le relazioni sulla qualità e sui servizi erogati con riferimento all'offerta programmata per il 2014 e come di consueto ha reso disponibili i dati di dettaglio sul server FTP, consentendo alla competente Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie l'espletamento delle attività di monitoraggio.

In linea generale, si fa presente che non sono state rilevate particolari criticità con riferimento agli indicatori relativi alla puntualità e alla regolarità risultano sempre superiori al valore massimo di riferimento e per quanto riguarda i dati relativi alla frequentazione è stato registrato talvolta un aumento del carico medio e del tasso di riempimento.

Al contrario, per quanto concerne la qualità, si conferma anche per il 2014 l'andamento che vede il valore della qualità media erogata (QME) inferiore al valore obiettivo, mentre al contrario per la qualità percepita, tutti i valori delle quattro variabili risultano maggiori ai rispettivi parametri massimi di riferimento stabilite nello schema di atto aggiuntivo non più sottoscritto.

In particolare, per quanto riguarda l'indicatore pulizia (rispetto del programma), preso atto dei dati acquisiti con la relazione del IV trimestre 2013, risultando aumentato il numero degli interventi non effettuati rispetto ai tre trimestri precedenti, ed anche rispetto al 2012, si è provveduto a chiedere puntuali elementi di dettaglio e chiarimento sulle misure adottate in merito invitando, altresì, la Società a fornire opportuni chiarimenti sulla denominazione degli interventi (P1,P2,P3,P4) riportato nella relazione del IV trimestre (intervento di stazione, intervento giornaliero, intervento di fondo, intervento radicale) coerentemente all'allegato 2 del CdS, rispetto alla denominazione riportata rispettivamente nell'allegato n. 6 del CdS (intervento minimo, intervento di mantenimento, intervento di base, intervento di fondo).

Con riferimento, infine, alle rilevazioni sulla qualità percepita, premesso quanto sopra e posto che le stesse ad oggi mancando l'atto aggiuntivo non sono rilevanti ai fini del calcolo per l'incremento tariffario, si è provveduto comunque a chiedere opportuni elementi di chiarimento sulle discrasie osservate nel corso dell'anno tra i valori medi come rilevati bimestralmente.

A titolo di approfondimento si evidenzia, che con la negoziazione del nuovo contratto, andranno opportunamente rivisti, in senso ampliativo, i meccanismi di verifica dei risultati raggiunti anche attraverso un potenziamento dei poteri/doveri di verifica da parte del Ministero committente, considerate anche le recenti misure di regolazione stabilite dall'Autorità di regolazione dei trasporti (art 7.6.1 lett a),b),c), d) ed f) allegato alla Delibera n. 70/2014) visto e considerato che nel vigente contratto i ritardi non hanno effetti sulle penalità incidendo solo sul calcolo della percentuale di incremento tariffario e che i ritardi registrati nelle stazioni intermedie non rilevano ai fini di detto calcolo.

IL MINISTRO

