



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*
IL CAPO DI GABINETTO

Segretariato del CIPE
Presidenza del Consiglio
Palazzo Chigi
00187 Roma

Dipartimento
Programmazione economica
Via della Mercede, 9
00187 Roma

OGGETTO: Relazione sul Contratto di servizio per il trasporto ferroviario di passeggeri per la media e lunga percorrenza 2009-2016. Annualità 2016.

Si trasmette, per il seguito di competenza, la relazione informativa sullo stato di attuazione del Contratto di servizio per il trasporto di passeggeri a media e lunga percorrenza 2009-2016, relativa all'annualità 2016, predisposta dalla competente Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie.

Maurg Bonaretti



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

M_INF-TFE
Direzione Generale per il Trasporto e le
infrastrutture Ferroviarie
TFE-DIV3
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0006871-22/12/2016-USCITA

**Relazione informativa sullo stato di attuazione del Contratto di servizio
passeggeri media e lunga percorrenza 2009-2016.
Anno 2016 – Delibera 122/2009 e Delibera 111/2015 del CIPE.**

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).

In merito a tale Contratto, si forniscono di seguito gli elementi informativi, per l'anno 2016, come previsto dalla Delibera n. 122/2009 nonché della dalla Delibera n. 111/2015 del CIPE con la quale è stato, peraltro, approvato anche l'**Atto Aggiuntivo Riconitivo** relativo al Contratto di Servizio in oggetto.

ATTO AGGIUNTIVO E RICONITIVO

L'Atto aggiuntivo e riconitivo 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 richiamata 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	43.000
Treni.km effet. (milioni)	33,1	30,1	28,7	23,1	23,6	23,4	23,2	22,9
Viaggiatori.km (milioni)	8.575	7.010	6.088	4.465	4.311	4.253	4.017	3.724
Posti.km (milioni)	17.637	13.902	11.666	9.754	8.718	8.784	8.340	8.700
Carico medio	259	231	212	194	182	171	172	174,4
Tasso di riempimento	49%	50%	52%	52%	49%	48%	47%	48%

Per il 2016 Dati provvisori non certificati

Pertanto, nel 2012 si è proceduto ad un conseguente ripensamento del perimetro dell'offerta e ad una pesante riduzione del volume dei treni * km offerti, passando dai 33 Milioni del 2009 ai 23 del 2012. Questi volumi si sono poi stabilizzati negli anni successivi, fino a raggiungere il valore prospettico di 22,9 milioni di treni*km effettivamente realizzati nel 2016. Analogamente anche tutti gli altri indicatori quantitativi hanno subito un sostanziale riequilibrio, negli ultimi due anni di Contratto, arrestando il pesante trend di decrescita dei primi anni.

In realtà il 2016 rappresenta il primo anno di ripresa dell'intero sistema trasportistico collegato al Contratto di Servizio ed in particolare agli IC e ICN:

TREND PRODUZIONE	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Treni.km (milioni)	33,1	30,1	28,7	23,1	23,6	23,4	23,2	22,9

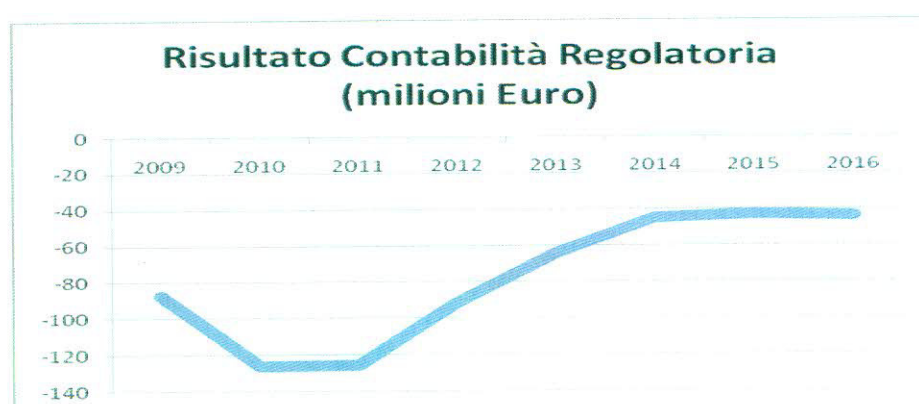
Con una rappresentazione grafica che possiamo riassumere come segue:



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.

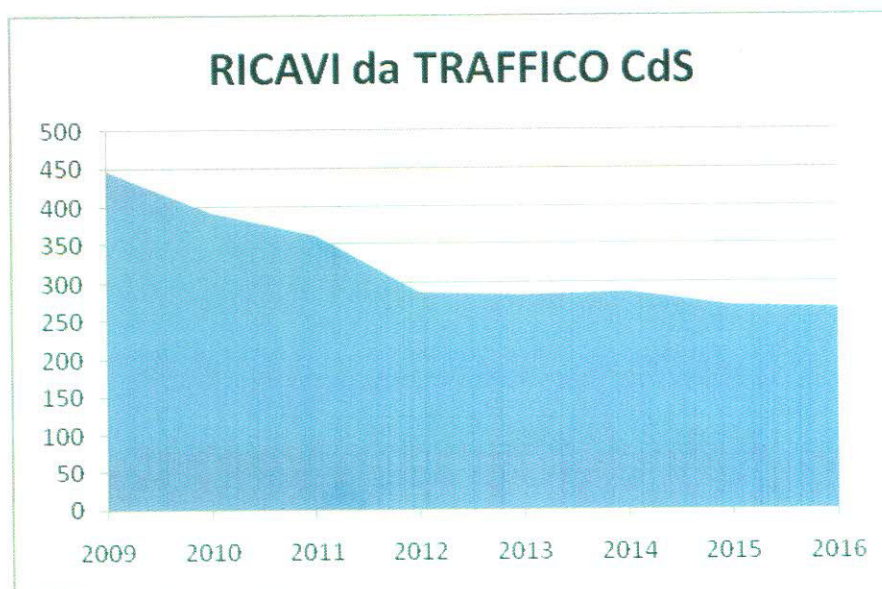
Dal punto di vista economico-finanziario, in linea con i dati quantitativi sopra riportati, il Contratto ha registrato la seguente evoluzione:

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 (<i>Milioni di Euro</i>)	446	392	361	286,7	283,1	287,2	268,5	265,6



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.

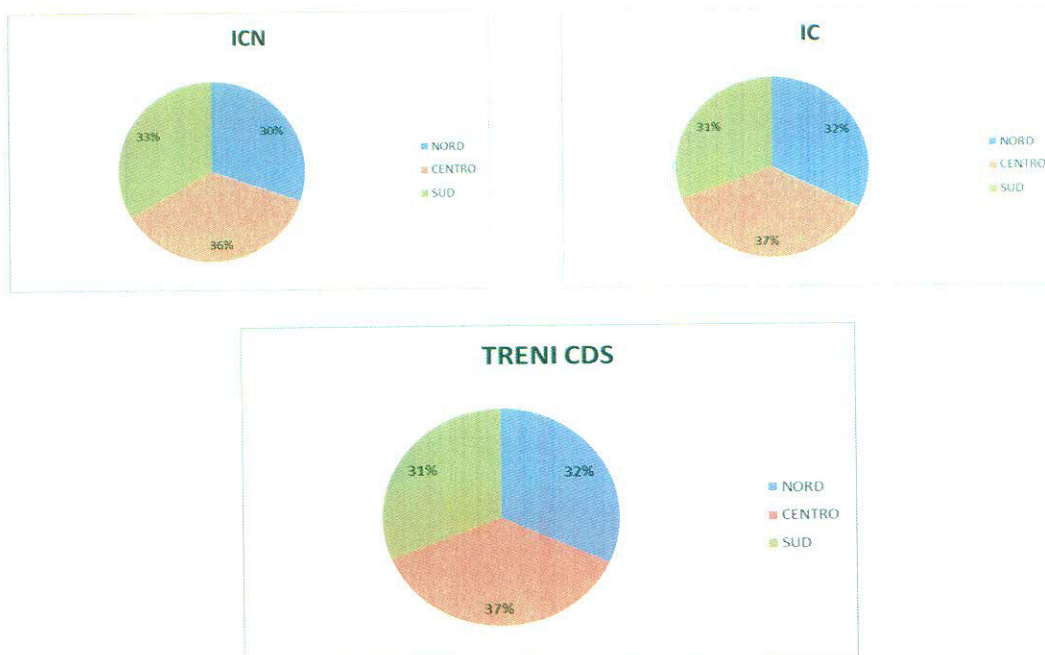
Proprio per queste ragioni l'attività prevalente nel 2016 è stata quella di regolare il periodo il pregresso mediante la sottoscrizione dell'Atto Aggiuntivo Ricognitivo e la predisposizione del nuovo Schema contrattuale per il periodo 2017-2026.

AREE GEOGRAFICHE SERVITE

Nell'evidenziare che l'articolo 10, del Decreto-legge 25 novembre 2015 n. 185 come convertito dalla Legge 22 gennaio 2016 n. 9, prevede ex lege la continuazione dei servizi IC e ICN per l'annualità 2016, anche in conformità con l'art.5, paragrafo 5 del Regolamento (CE) n.1370/2007, e che in virtù di quanto disposto dal Decreto-legge 25 novembre 2015 n. 185, si + resa possibile la prosecuzione dei servizi per l'anno 2016 in totale continuità con le attività svolte per gli anni 2009-2015, appare comunque opportuno precisare che il traffico, sottoposto a regime di obblighi di servizio pubblico, non ha subito forti evoluzioni nel 2016 rispetto al 2015.

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 stata 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).

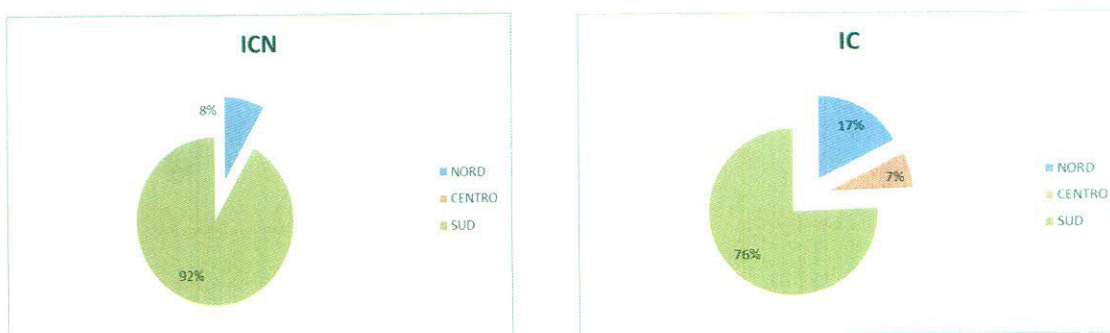
COPERTURA GEOGRAFICA 2016					
	ICN		IC		TRENI CDS
NORD	20	NORD	70	NORD	90
CENTRO	24	CENTRO	80	CENTRO	104
SUD	22	SUD	66	SUD	88

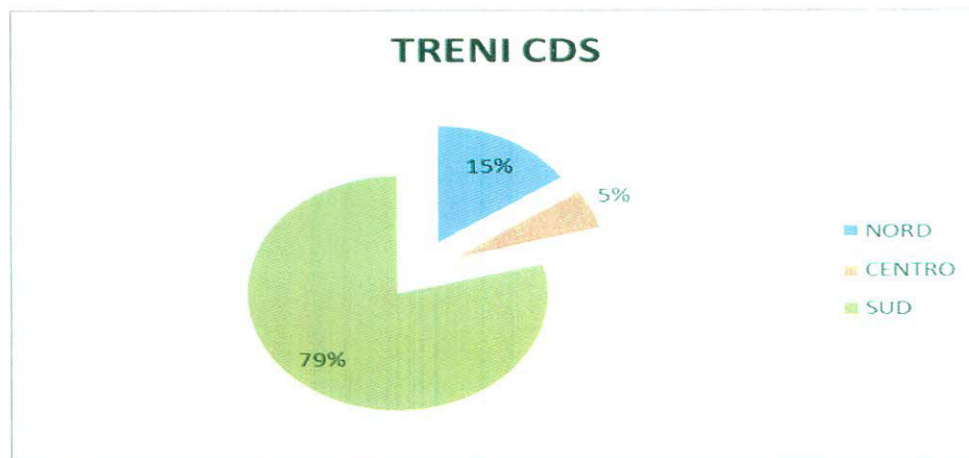


Viceversa, valutando esclusivamente le Origini e Destinazioni dei collegamenti, in relazione alle aree a domanda debole di effettivo interesse in relazione ai singoli collegamenti (per es. lo stesso treno Milano – Reggio Calabria è inserito nel perimetro per collegare le Regioni del Sud al capoluogo 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

Tale copertura geografica può quindi rappresentarsi nel modo seguente:





Nel dettaglio l'invarianza del perimetro dei servizi rispetto al 2015 è da riconnettersi ad alcune ragioni di contesto:

- criticità legata alle risorse finanziarie disponibili, alle perdite accumulate dal Contratto ed alla vetustà del materiale rotabile che non rendeva possibile ampliamenti pur auspicabili dell'offerta programmata o avvio di nuovi collegamenti per mancanza;
- necessità di stabilizzare l'offerta e le oscillazioni del contratto sopra evidenziate a fronte di un mercato ancora in forte evoluzione, da un lato quello dell'AV con offerte commerciali aggressive (es. viaggi a 19 Euro e promo "2x1") e nuove relazioni (es. Milano-Ancona, Roma-Verona e Roma-Lecce), o in riprogrammazione, dall'altro quello Regionale con molti contratti sottoscritti o in fase di sottoscrizione fra la fine del 2015 e l'inizio del 2017;
- cambiamenti della normativa tecnica e di sicurezza del settore ferroviario (installazione ERTMS su linea Direttissima Roma-Firenze, antincendio a bordo carrozze treni media e lunga percorrenza, possibile impatto sul pedaggio di alcune imminenti Delibere di ART e AEEGSI...) che avrebbero potuto impattare anche sul conto economico dell'Impresa;
- necessità di sottoscrivere nel 2016, a invarianza di risorse finanziarie disponibili, l'Atto Aggiuntivo Ricognitivo.

Tuttavia relativamente all'annualità 2016 si sono registrate delle tendenze critiche che vale la pena evidenziare.

Infatti se, da un lato, il numero di passeggeri dei treni giorno (IC) è rimasto sostanzialmente invariato rispetto al 2015 lasciando intatti pertanto i volumi dei ricavi per questi servizi, dall'altro lato, per quanto riguarda i treni notte (ICN) si è registrata una drastica riduzione dei viaggiatori, per un chiaro effetto sostituzione con altra modalità (prevalentemente aerea low cost) o di analoga modalità (treni AV con partenza la mattina presto dalle grandi città – es. Roma-Bolzano).

In linea generale infatti la domanda per il servizio di trasporto notturno, analogamente a quanto avvenuto nel resto d'Europa, si è gradualmente spostato verso soluzioni alternative di viaggio costituite principalmente dal trasporto aereo operato dalle compagnie low cost, questo mutato scenario trasportistico ha imposto, nel corso del secondo periodo contrattuale (2012-2014), come già evidenziato una rimodulazione dell'offerta, senza ulteriori aggravii di costo per il committente, al fine di garantire, nel rispetto di quanto previsto dal Contratto e ferme restando le relazioni servite, un servizio più aderente agli effettivi bisogni di mobilità del Paese, tenuto conto altresì dell'esigenza di conseguire in prospettiva

l'equilibrio economico-finanziario del Contratto. Pertanto, al fine di offrire maggiori benefici in termini di comfort e di riduzione della durata del viaggio, Trenitalia ha acconsentito a riconfermare anche per i 2016 l'offerta tariffaria AV+Notte che permette ai viaggiatori dei treni notturni di proseguire il viaggio verso la destinazione finale utilizzando a parità di costo i servizi AV in partenza sugli hub Napoli, Roma .

PROGRAMMAZIONE OFFERTA 2016 (articolo 7 del CdS)

La programmazione dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri in Contratto di Servizio a media e lunga percorrenza ha registrato come già sottolineato una sostanziale invarianza dei collegamenti rispetto all'anno 2015, essendo peraltro in atto le trattative per la definizione del nuovo perimetro del Contratto di Servizio 2017-2026.

2016 Treni programmati	N° treni giorno	TRENI/KM
<i>Intercity Giorno</i>	86	14.570.000
<i>Intercity Notte</i>	24	8.400.000
2016 Treni programmati	N° bus giorno	BUS/KM
<i>Bus</i>	6	680.000

Dati Server FTP 01.12.2016

Nonostante l'assenza di novità nel perimetro 2016 rispetto a quello previsto per il 2015 si segnala che Trenitalia ha comunque accettato, nel corso dell'anno di non ridurre neanche ulteriori servizi di tipo Inter City, svolti però a mercato dall'Impresa ferroviaria, ovvero in completa autonomia commerciale, in quanto gli stessi rappresentavano un importante asse di riferimento per la programmazione dei servizi regionali delle Regioni interessate dai collegamenti.

Tali servizi sono quelli di seguito rappresentati, poi inseriti dal 2017 nel nuovo perimetro del Contratto di Servizio 2017-2026:

- 2 IC Roma - Trieste
- 1 IC Salerno - Roma
- 2 IC Napoli - Milano

Analogamente sono stati comunque mantenute di tutte e quattro le coppie di IC Torino-Genova, che per vocazione regionale del collegamento risultavano oggettivamente poco coerenti con la mission del Contratto per i servizi di media e lunga percorrenza.

Il Ministero ha infatti ritenuto opportuno, anche alla luce dell'imminente avvio del nuovo perimetro dal 2017, di rinviare la razionalizzazione di tali servizi alla definizione della nuova offerta programmata.

Non è stato possibile infine implementare un nuovo collegamento IC sulla fascia Jonica della Calabria, rinviando tale auspicio migliormaneto al nuovo perimetro concordato a decorrere dal 2017.

Pertanto le variazioni intercorse rispetto al 2015 hanno riguardato piccole riprogrammazioni di servizi (es. fermate aggiuntive o piccoli prolungamenti di collegamenti esistenti).

I COLLEGAMENTI DELL'ORARIO 2016

Volendo ora analizzare in forma schematica i collegamenti ferroviari presenti nel Contratto di Servizio 2009-2014, relativamente all'annualità 2016, questi possono essere, divisi per tipologia di servizio ferroviario IC giorno, IC notte e collegamenti effettuati con BUS, così sintetizzati:

TRENI IC					
PERIMETRO OFFERTA IC		MILIONI DI TRENI * KM	CARICO MEDIO (CM)	CONTABILITA' REGOLATORIA ante-corrispettivo (ultima certificazione) (Euro)	N.COPPIE 2016
ANCONA	ROMA TERMINI	0,4	191	-4.429.855	2
BARI C.LE	BOLOGNA C.LE	0,9	150	-6.909.015	2
BARI C.LE	ROMA TERMINI	0,4	108	-3.960.127	1
BOLOGNA C.LE	LECCE	1,2	146	-7.644.503	2
MILANO CENTRALE*	PESCARA	0,3	164	-2.305.814	1
FI S.M.N.	ROMA TERMINI	0,2	216	-2.465.666	1
GENOVA BRIGNOLE	TORINO P.NUOVA	0,4	94	-7.292.167	3
GENOVA P.PRINC.	TORINO P.NUOVA			-2.716.834	1
GROSSETO	MILANO CENTRALE	0,3	218	-1.912.948	1
LA SPEZIA C.	MILANO CENTRALE	0,5	257	-4.625.844	3
LIVORNO C.LE	MILANO CENTRALE	0,9	247	-6.217.113	4
MESSINA CENT.	PALERMO C.LE	0,2	89	-4.907.352	1
MILANO CENTRALE*	TARANTO	0,4	185	-3.048.934	1
MILANO CENTRALE	TERNI	0,4	188	-2.931.797	1
MILANO CENTRALE	VENTIMIGLIA**	0,7	263	-2.601.540	3
NAPOLI CENTRALE	Sestri Levante	0,4	176	-4.380.158	1
PALERMO C.LE	ROMA TERMINI	0,6	222	-4.737.636	1
PERUGIA	ROMA TERMINI	0,1	153	-2.291.313	1
REGGIO CAL CLE	ROMA TERMINI	1,9	197	-16.742.173	4
REGGIO CAL CLE	TARANTO	0,3	38	-4.247.998	1
ROMA TERMINI	SIRACUSA	0,6	153	-4.973.651	1
ROMA TERMINI	TARANTO	0,7	197	-7.686.443	3
ROMA TERMINI	VENTIMIGLIA	0,5	265	-252.016	1
SALERNO	TORINO P.NUOVA	0,7	296	2.582.455	1
TRIESTE CENTRALE	VENEZIA MESTRE	0,1	38	-2.928.069	1

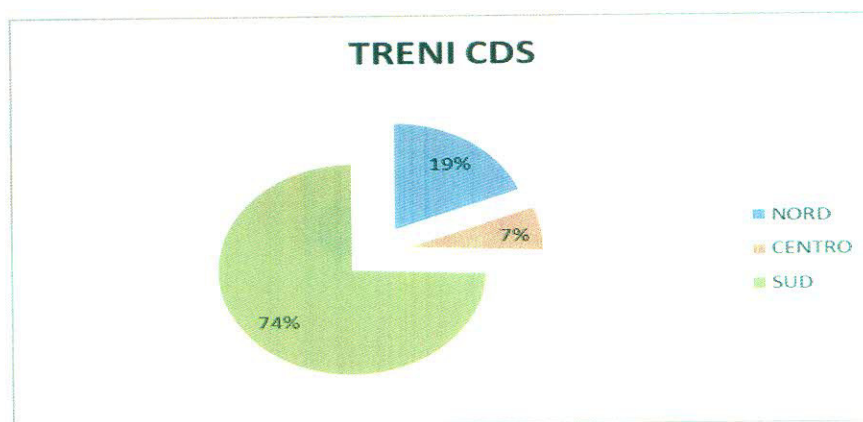
TRENI ICN					
PERIMETRO OFFERTA ICN		MILIONI DI TRENI * KM	CARICO MEDIO (CM)	CONTABILITA' REGOLATORIA ante-corrispettivo (ultima certificazione) (Euro)	N.COPPIE 2016
LECCE	MILANO CENTRALE	1,5	236	-7.348.759	2
LECCE	TORINO P.NUOVA	0,8	203	-5.898.752	1
REGGIO CAL CLE	TORINO P.NUOVA	1,1	174	-9.164.460	1
ROMA TERMINI	BOLZANO	0,5	135	-4.826.441	1
ROMA TERMINI	TRIESTE CENTRALE	0,6	126	-4.555.855	1
SALERNO	TORINO P.NUOVA	1,4	168	-11.706.017	2
ROMA TERMINI	SIRACUSA	1,2	124	-21.474.658	2
MESSINA*	PALERMO*				2
MILANO CENTRALE	SIRACUSA	1	180	-13.366.894	1

* antenna su Palermo degli ICN ROMA-SIRACUSA (dati cumulati con treno Roma-Siracusa)

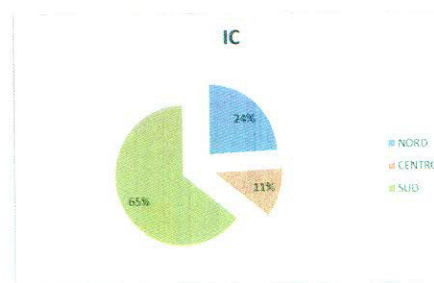
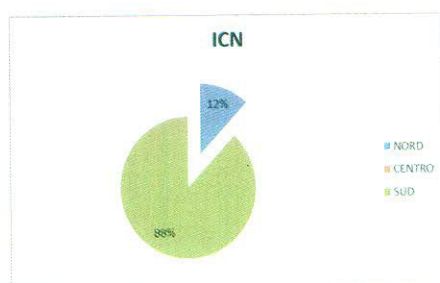
BUS					
PERIMETRO OFFERTA BUS		MILIONI DI TRENI * KM	CARICO MEDIO (CM)	CONTABILITA' REGOLATORIA ante-corrispettivo (ultima certificazione) (milioni di Euro)	N.COPPIE 2016
CROTONE	PAOLA	0,2	2	-1	1
LAMEZIA T. C.LE	REGGIO C C.LE	0,2	5	3	1
BARI C.LE	REGGIO C C.LE	0,3	14	1	1

Sulla base di dati che precedono risulta di immediata evidenza che le perdite maggiori sono concentrate sui treni ICN, proprio per la questione legata al basso load factor di tali treni, frutto non solo di diverse scelte di mobilità operate dall'utenza, ma forse anche di decisioni organizzative operate in passato da parte della stessa Impresa ferroviaria (si ricorda ad esempio la precisa volontà di Trenitalia di eliminare i servizi di auto al seguito per i treni notte), che hanno allontanato alcune fasce specifiche di clientela potenziale.

Volendo inoltre dare una rappresentazione geografica di come vengono utilizzate le risorse del Contratto per l'effettuazione dei servizi di utilità sociale inseriti nel perimetro dell'offerta programmata con Trenitalia SpA, quest'ultima può essere suddivisa per IC e ICN, utilizzando i dati sopra riportati, nel modo seguente:



Con una profonda differenza fra IC e ICN, considerando che quasi tutti gli ICN sono eserciti per collegare le città e Regioni del Sud al Nord del Paese o alla Capitale.



Da una simile rappresentazione risulta evidente che se da un lato i servizi ferroviari oggetto di obblighi di servizio pubblico coprono tutte le aree geografiche del Paese, con le sole eccezioni di Valle d'Aosta e Sardegna, da un punto di vista finanziario le risorse pubbliche sono finalizzate essenzialmente ad assicurare copertura finanziaria agli oneri derivanti dai collegamenti ferroviari di interesse per i cittadini delle aree meridionali del Paese o comunque residenti in altre aree, come ad esempio anche il Nord-Est o il Centro Italia (Ancona e Perugia) dove minore è l'offerta di servizi a mercato di tipo Alta Velocità o la presenza di volumi significativi di treni regionali veloci.

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 nell'esercizio 2015, oltre che i dati relativi al rispetto del programma per il servizio di pulizia a bordo treno.

A conclusione delle suddette operazioni, sono stati definiti, con **nota n. 6405 del 29/11/2016**, gli importi relativi alle penali e decurtazioni di corrispettivo. Per quanto concerne le penali dovute per variazioni e interruzioni di servizio (eventi imputabili a Trenitalia art 8.6 e art. 14.29 del CdS), queste risultano essere pari a 276.000,00 Euro (con un incremento di 26 mila Euro rispetto al precedente anno 2014).

Viceversa, le riduzioni di corrispettivo sono pari a 4.374,00 (art 8.5 e art. 8.6 del CdS con una differenza rispetto al 2014 di 2.813,00 Euro), mentre l'importo delle penali 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) risulta essere pari a 9.304,00 Euro (con una differenza di - 1.402,00 Euro rispetto al 2014). Il totale di tutte le decurtazioni del corrispettivo 2015 calcolate nel 2016 sono state pari ad Euro 289.678,00.

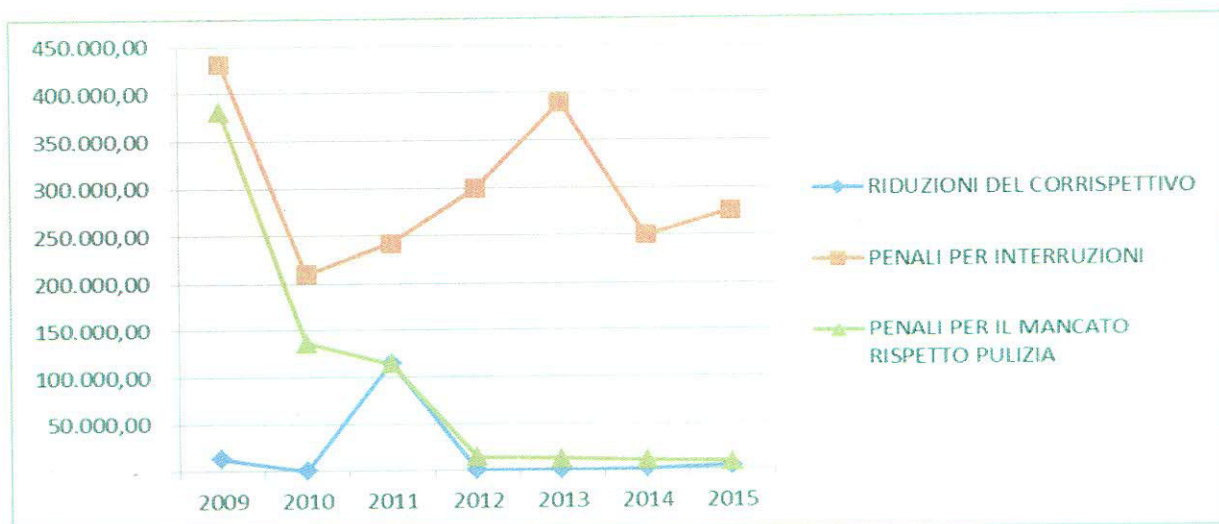
Infine si segnala il miglioramento delle performance rispetto agli anni passati, sia per effetto dei maggiori controlli effettuati sui treni, incrementati anche nel corso del 2016 nonostante il ridotto personale a disposizione, che per la maggiore efficienza di Trenitalia nel gestire la propria organizzazione interna, frutto anche del costante stimolo da parte delle Amministrazioni competenti.

Anche per le penali si fornisce di seguito una rappresentazione grafica del periodo storico di riferimento, precisando che i dati sulla singola annualità 2016 saranno calcolabili solo dal momento di effettivo ricevimento di tutta la documentazione certificata da parte di Trenitalia SpA su tutti e quattro i trimestri oggetto di valutazione per il medesimo anno 2016:

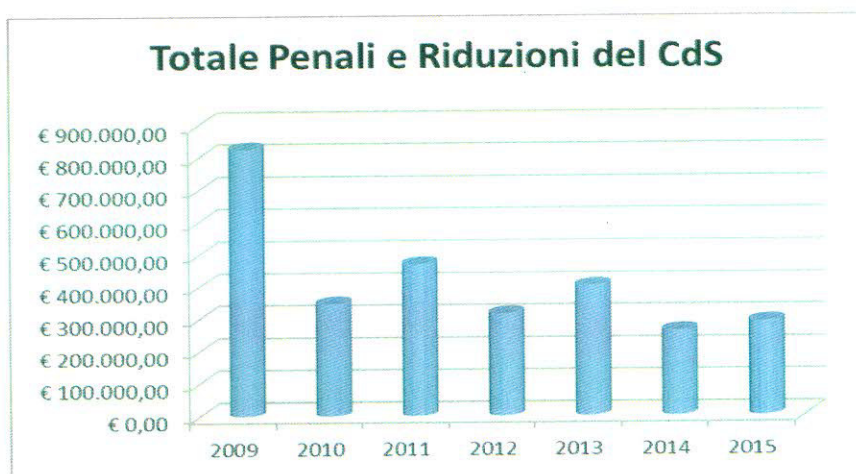
Descrizione (dati in Euro)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Riduzioni del corrispettivo per variazioni e interruzioni del servizio (art. 8.5 e 8.6)	13.153	0	114.750	0	0	1.561	4.374	133.838
Penali per variazioni e interruzioni del servizio (artt. 8.6 e 14.29)	432.000	210.000	242.000	300.000	390.000	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:

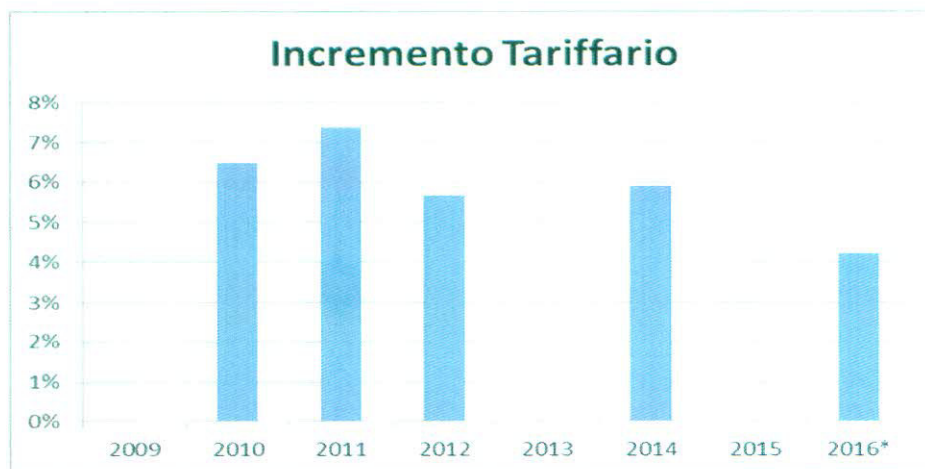


AUTORIZZAZIONE INCREMENTO TARIFFARIO 2016 (art. 10.4 del CdS),

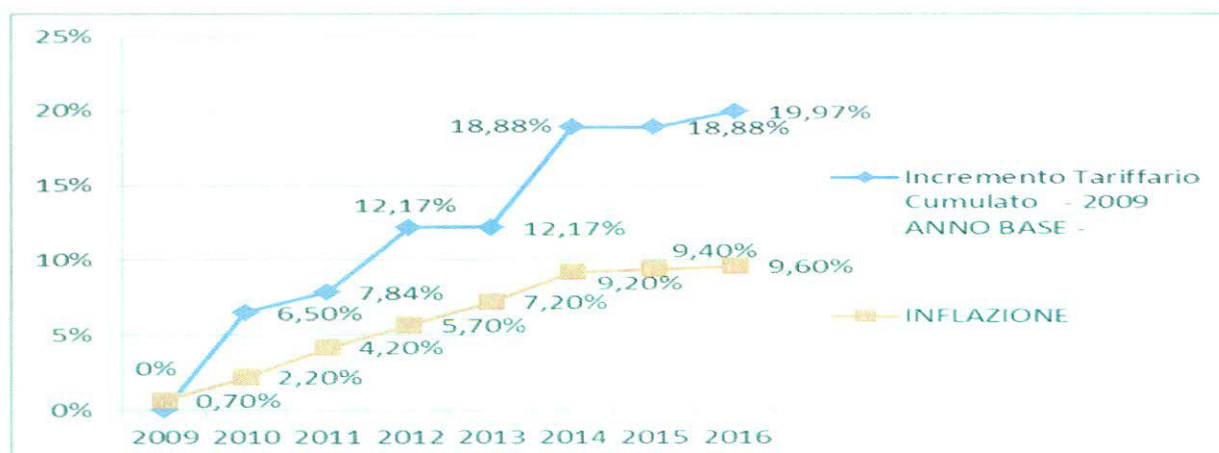
Con riferimento agli adempimenti relativi al calcolo della percentuale di incremento tariffario applicabile per il 2016, così come disposto dall'articolo 10.4 del Contratto di servizio passeggeri media e lunga percorrenza 2009-2014, si precisa che il 2016 ha previsto un incremento tariffario pari al 4,22%, a partire dal 13 ottobre 2016, come autorizzato con **nota prot. n. 5057 del 29 settembre 2016**, condivisa con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

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%



In particolare gli aumenti annuali autorizzati hanno poi prodotto un incremento cumulato delle tariffe che può essere così sintetizzabile:



MONITORAGGIO QUALITÀ EROGATA (art. 5 del CdS)

Per quel che concerne la qualità dei servizi erogati in regime di obbligo di servizio, come da contratto, è stato attivato nell'ambito delle funzioni di monitoraggio e vigilanza svolte da questo Ministero, il previsto servizio ispettivo (art.5.1 lett. m) sui treni per i quali sono state rilevate le maggiori criticità in termini di puntualità, regolarità e frequentazione rispetto al passato, nonché sui quali si sono registrati reclami e segnalazioni dell'utenza. Anche a seguito del miglioramento degli standard di qualità erogati dall'Impresa il numero delle segnalazioni si è progressivamente ridotto rispetto ai periodi precedenti.

Per ogni ispezione è stato redatto verbale con l'indicazione di quanto rilevato tenuto conto degli indicatori di riferimento e inviato alla Società.

In linea generale, si fa presente che non sono state rilevate particolari criticità con riferimento agli indicatori relativi alla puntualità e alla regolarità.

Inoltre, dalle informazioni raccolte in fase di monitoraggio e dagli incontri tecnici del 2016, si desume che i valori delle quattro variabili prese a riferimento nel contratto, in cui si articola la qualità percepita – *customer satisfaction* – risultano maggiori ai rispettivi parametri massimi di riferimento.

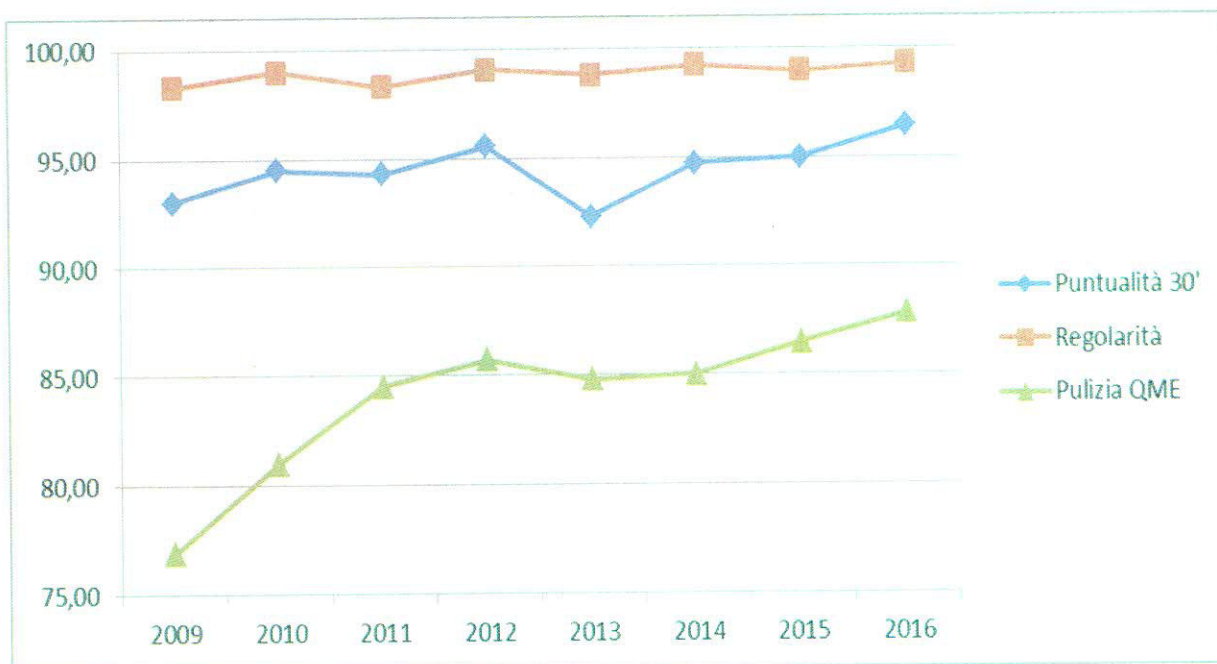
Anche per la qualità è stato possibile ricostruire una serie storica, sebbene i dati del 2016 siano ancora fermi al terzo trimestre. È comunque possibile dare evidenza di un positivo trend soprattutto nell'ultimo periodo di durata contrattuale, nel quale probabilmente gli sforzi di tutte le parti in 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

** dati previsionali

Come si evince i risultati migliori di tutto il periodo contrattuale sono stati ottenuti nell'ultimo anno, con un progressivo incremento negli ultimi tre anni in particolare per puntualità e pulizia (Qualità Media Erodata):



Analogamente per i risultati di qualità percepita dall'utenza (indagini di *Customer Satisfaction*), le migliori performance sono concentrate nell'ultimo periodo contrattuale con un incremento considerevole proprio nel 2016 (stante sempre i dati disponibili al terzo trimestre):

CUSTOMER*	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016**
Pulizia	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	62,3	65,9	69,8	74,7	79,1
Confort	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	72,8	77,1	80,5	83,2	83,4
Security	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	80,8	80,9	83,3	84,5	84,5
Viaggio Complessivo	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	82,1	81,3	83,2	84,4	89,0

* valori medi annui. Per gli anni 2009-2011 non sono state svolte indagini di "customer satisfaction"

** dati previsionali



DEFINIZIONE NUOVO CONTRATTO DI SERVIZIO 2017-2026

La redazione dello schema del nuovo Contratto ha formato oggetto di una trattativa particolarmente complessa volta a contemperare adeguatamente l'interesse dell'Impresa di avere un Contratto in equilibrio economico finanziario e quello dell'Amministrazioni di offrire servizi maggiori e di migliore qualità.

Nel nuovo schema contrattuale hanno comunque trovato soddisfazione gli obiettivi delle Amministrazioni firmatarie concretizzati con le richieste avanzate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

- in materia di rinnovamento del materiale rotabile (restyling delle carrozze, inserimento di treni tipo ETR, adeguamenti tecnologici, di sicurezza e manutenzione rotabili, nonché sostituzione locomotori più vetusti per un progressivo abbattimento dell'età media del parco circolante),
- variazione dell'offerta in aumento (circa 2,3 milioni di treni*km aggiuntivi in perimetro)
- introduzione di nuovi servizi a bordo treno (pulitore viaggiante, wi-fi e mini-bar).

In sintesi il Contratto riporta le seguenti novità, tutte tendenti a soddisfare gli obiettivi sopra richiamati, ed è caratterizzato dai seguenti contenuti, ovvero:

- **sostenibilità dell'offerta** *(considerando il mantenimento / rimodulazione di collegamenti con bassa affluenza in aree periferiche o a domanda debole di servizi ferroviari, i tagli a compensazione e l'inserimento nel perimetro di treni IC prima non presenti o svolti a mercato, come descritti di seguito):*
 - ✓ Mantenimento 2 coppie di treni IC della relazione Torino – Genova sulla quale in base al nuovo orario l'offerta di treni Regionali Veloci è assolutamente in grado di soddisfare la domanda di mobilità che in particolare dal capoluogo ligure si è spostata negli ultimi anni verso Milano più che verso Torino;
 - ✓ Sostituzione con servizi BUS di 1 coppia IC Venezia – Trieste – Venezia 734-735 stante la frequentazione media giornaliera inferiore ai 40 viaggiatori;
 - ✓ 1 coppia di ICN 1955 e 1960 Roma – Siracusa/Palermo con aumento composizione da 6 a 12 carrozze per lasciare inalterata offerta posti dei collegamenti Roma-Sicilia e razionalizzare l'offerta e l'utilizzo di risorse pubbliche; tuttavia l'accorpamento dell'altra coppia di treni Roma – Sicilia (ICN 1959 e 1956), con orario di partenza a circa un'ora dal treno precedente (1955 e 1960), potrà essere realizzata soltanto una volta che sarà stata assunta la decisione finale sul modello di traghettamento veloce dei viaggiatori sullo Stretto di Messina o comunque entro il 31 maggio 2017;
 - ✓ Avvio periodicità ICN Roma-Bolzano (venerdì, sabato e domenica) e possibile instradamento via Ferrara-Rovigo-Vicenza;
 - ✓ Avvio 1 coppia aggiuntiva Roma – Taranto effettuabile dal cambio orario di dicembre 2017 via Potenza, previa reperimento idoneo materiale rotabile;
 - ✓ Avvio 1 coppia aggiuntiva Roma – Genova effettuabile dal cambio orario di dicembre 2017 via Firenze, previa reperimento idoneo materiale rotabile;
 - ✓ Avvio 1 coppia aggiuntiva IC 582-591 Roma – Salerno – Roma (1 coppia oggi «a mercato») inserite per evitarne la soppressione;
 - ✓ Avvio 2 coppie aggiuntive IC 584/5-588/9, e 594/5-592/3 Roma – Trieste – Roma (2 coppie oggi «a mercato») inserite per evitarne la soppressione;
 - ✓ Avvio 2 coppie aggiuntive IC 583/590 e 596/597 Napoli – Milano – Napoli (2 coppie oggi «a mercato») inserite per evitarne la soppressione;
 - ✓ Avvio 1 coppia aggiuntiva IC Taranto – Reggio Calabria ed ipotesi dal 2019 di una ulteriore coppia IC Reggio C. – Bari, o prolungamento su Bari di quelle esistenti;
 - ✓ Prolungamento di alcuni treni già esistenti, in particolare su Milano e Lecce (oggi attestati rispettivamente su Bologna e Bari), oltre ad una coppia IC Napoli-Sestri Levante su Torino previo verifica orario e disponibilità traccia, effettuabile dal cambio orario di giugno 2017.
- **servizi aggiuntivi a bordo treno:**
 - ✓ Pulitore Viaggiante: servizio di pulizia effettuato da operatore specializzato a bordo treno durante il viaggio;
 - ✓ WI-FI bordo treno da implementare in via progressiva, se possibile dal 2018;
 - ✓ Minibar/Bar: servizio di carrellino attrezzato per bevande da sottoporre ad affidamento mediante idonea procedura di gara.
- **investimenti, rinnovo e sostituzione del materiale rotabile:**

- ✓ Il materiale rotabile si rinnova con l'introduzione e la progressiva sostituzione dei treni IC con i FrecciaBianca (34 treni FB), nonché gli ETR 460 e ETR 470; con tale rinnovamento l'età media dei rotabili passa da 25 a 15 anni;
- ✓ Nuova livrea per tutti i treni del Contratto di Servizio;
- ✓ Sostituzione vecchi locomotori con età media oltre 35 anni;
- ✓ Mantenere e migliorare le performance di esercizio in relazione ai regolamenti e disposizioni di RFI e ANSF (es. installazione ERTMS) per consentire la circolazione sulla linea direttissima Roma-Firenze, oltre al rispetto degli obblighi normativi per consentire la circolazione di tutte le locomotive e delle vetture.
- ✓ Copertura oneri pedaggio per l'accesso all'infrastruttura (come sopra accennato include effetti delibera ART e AEEGSI).

Pertanto, lo schema del nuovo Contratto di Servizio finale, riporta degli importanti aggiornamenti, rispetto al precedente, così sintetizzabili:

- Durata contrattuale (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);
- Valore del corrispettivo (Legge di Stabilità che ha rivisto in modo incrementale gli importi del corrispettivo contrattuale - 9 dicembre 2016 portandoli, al lordo dell'IVA a circa 348 Meuro per il 2017 e circa 366 Meuro a decorrere dal 2017);
- Volumi dei servizi offerti (+ 10% dei treni * km offerti arrivando ad una produzione complessiva su tutti e dieci gli anni pari a oltre 25 Milioni di treni * km);
- 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:
 - ❖ Clausole contrattuali più sfidanti per l'impresa in termini di obiettivi di qualità, monitoraggio e affidabilità dei servizi;
 - ❖ 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

A completamento dell'informativa, si evidenzia che nella definizione del nuovo contratto di servizio a media e lunga percorrenza, sono state considerate tutte le prescrizioni avanzate dal CIPE nella Delibera n. 111/2015 e si è anche tenuto conto delle Delibere e linee guida fornite dall'Autorità di regolazione dei trasporti, in materia di obblighi di servizio pubblico e definizione del canone ferroviario (Delibera n. 61/2015).

Infine si segnala che si è proceduto ad operare una 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, al diverso corrispettivo ed al volume incrementato di servizi erogati. Di tali elementi è stata data anche pre-informativa alla Commissione europea con la nota del 6 dicembre 2016 prot. n. 6544.

Il Direttore Generale
Dott. Antonio Parente