



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture
Ferroviarie**

Relazione informativa circa i servizi ferroviari in regime di obbligo di servizio pubblico relativa al Contratto di servizio per il trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza 2017/2026. Anno 2019. Delibera 12/2017 del CIPE.

Ai sensi di quanto previsto dalla delibera CIPE 12/2017, la presente relazione informativa ottempera a quanto ivi disposto in merito alla trasmissione annuale di una informativa circa i servizi ferroviari in regime di obbligo di servizio pubblico relativamente al contratto di servizio con Trenitalia S.p.A. per il trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza 2017/2026.

Il contratto di servizio passeggeri MLP, prevede, fra gli obblighi a carico della Società, la trasmissione trimestrale di una relazione sul servizio e sulla qualità erogata nel trimestre.

A seguito della trasmissione in data 19 maggio 2020 da parte di Trenitalia della relazione sul servizio e sulla qualità erogata nel 4° trimestre 2019 contenente i dati consolidati dal Gestore, che completano le relazioni per l'anno 2019 previste dall'articolo 5 comma 1 lettera g) del contratto per il monitoraggio dell'anno in parola, si espone quanto segue.

INDICATORI COLLEGATI AD OBIETTIVI CONTRATTUALI

1) OFFERTA EROGATA

L'offerta erogata nel 2019 è passata da 24,7 milioni treni*km del 2018 a 24,6 milioni. In entrambi i casi il dato non include le informazioni relative ai bus previsti nell'offerta programmata, pari a 683.851 bus*km nel 2018 e 759.561 bus*km nel 2019¹.

2) PULIZIA DEI ROTABILI

Il contratto di servizio 2017/2026 prevede 5 diverse tipologie di intervento di pulizia, differenziate fra loro sia per gli intervalli temporali nei quali vengono effettuati, sia per le modalità di esecuzione degli stessi.²

Gli interventi effettuati complessivamente per le 5 tipologie di intervento sono passati da 60.823 del 2018 a 74.393 nel 2019; tale incremento è dovuto in massima parte agli interventi

¹ Dati presenti sul server FTP di Trenitalia

² Gli interventi vengono effettuati secondo le 5 distinte tipologie, al termine di ogni viaggio, con cadenza giornaliera, mensile, ogni 40 giorni, e con treno in movimento.

classificati PP05³, (c.d. pulitore viaggiante) passati da 17.762 a 23.896 e PP02⁴ passati da 31.911 a 39.749.

Analogamente si rilevano incrementi, ancorchè più modesti, nelle tipologie PP.04⁵ e PP.03⁶, mentre si rileva una seppur limitata flessione nella tipologia PP01⁷ (da 8.507 a 7.284).

3) INDICATORI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO

Al fine di istituire un collegamento diretto fra l'ammontare del corrispettivo percepito dalla Società in fase di gestione e la qualità del servizio erogata nel medesimo periodo, è stata prevista in contratto l'adozione di un sistema di penali ed incentivi basato su quattro parametri:⁸

- puntualità entro i 30'
- puntualità entro i 60'
- regolarità
- pulizia

L'allegato 5 del contratto ha previsto per ognuno di tali parametri un valore obiettivo minimo, un valore obiettivo atteso ed un valore obiettivo massimo.

In base al valore obiettivo definito si applicano penali, se il valore raggiunto è inferiore al valore obiettivo atteso, incentivi se il valore consuntivato è superiore al valore obiettivo atteso. Pertanto i valori rendicontati vengono rapportati al valore obiettivo atteso.

Gli obiettivi sopra descritti rappresentano gli standard qualitativi attesi per l'erogazione dei servizi di trasporto e sono stati ottenuti dall'analisi delle performance raggiunte da Trenitalia nel corso dell'ultimo triennio antecedente la stipula del contratto. Tali obiettivi tengono conto delle specificità che caratterizzano i diversi parametri di qualità erogata, oltre che dei miglioramenti oggettivamente raggiungibili.

Come più avanti specificato per tre dei quattro parametri (puntualità entro i 30', puntualità entro i 60' e pulizia) il contratto ha previsto per l'anno 2019 valori obiettivi attesi superiori rispetto ai valori obiettivo attesi per l'anno 2018.

³PP05 Intervento di pulizia in corso di viaggio: intervento che si esegue con treno in movimento e con personale dedicato a pulire ed igienizzare le toilettes ed i relativi accessori igienici, la pulizia dei sedili e dei tavolini e di tutte le parti e componenti che possono essere utilizzate o che sono a diretto contatto con la clientela, con possibilità di intervenire su richiesta nei casi di specifici problemi o anomalie.

⁴ PP02 Intervento giornaliero- Intervento che ha lo scopo di rimuovere la sporcizia accumulatasi durante la giornata all'interno degli elementi del materiale rotabile, assicurando condizioni di igiene e decoro a tutte le parti che si trovano a diretto contatto con i clienti.

⁵PP04 Intervento radicale – intervento che ha lo scopo di bonificare il materiale rotabile, portandolo in condizioni di eccellenza alla percezione del cliente, mediante l'esecuzione di accurate aspirazioni e lavaggi, eseguiti esclusivamente con l'utilizzo di adeguate attrezzature, l'impiego di materiali specifici e di generatori di vapore.

⁶ PP03 Intervento di fondo- intervento che ha lo scopo di ripristinare periodicamente ottimali condizioni di pulizia, igiene e decoro di tutti i particolari dei rotabili anche mediante l'esecuzione di accurati lavaggi, eseguiti con appropriate attrezzature elettromeccaniche, macchinari e prodotti specifici per garantire il livello di qualità richiesto.

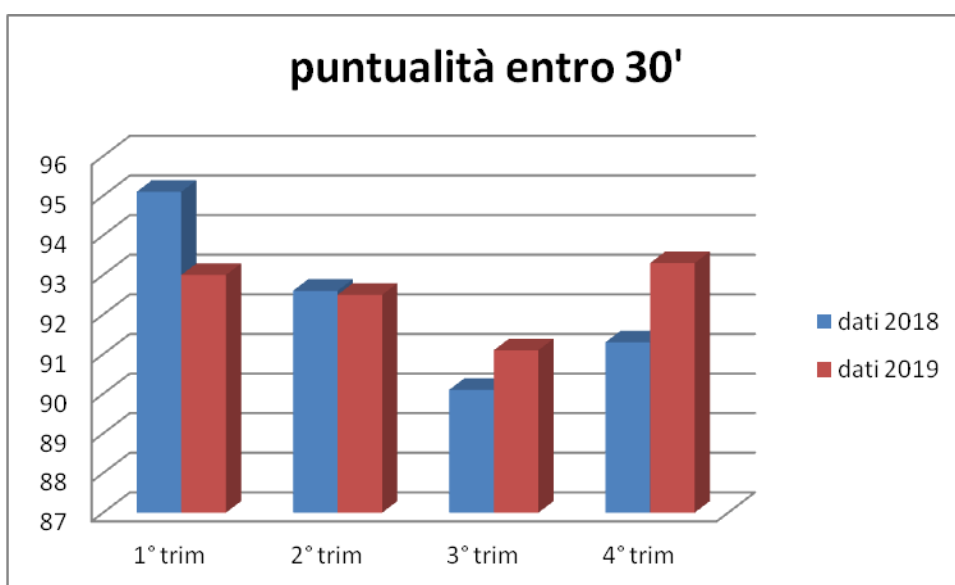
⁷ PP01 Intervento di stazione: intervento che si esegue durante la sosta dei treni nelle stazioni ove il treno termina un servizio commerciale e viene approntato per un successivo servizio. Tale intervento è mirato a ripristinare idonee condizioni di pulizia/igiene delle toilettes, assicurare il rifornimento idrico, di sapone e di accessori igienici, nonché la rimozione dei rifiuti grossolani all'interno del rotabile.

⁸ Allegato 5 del contratto

a) puntualità entro i 30'

L'indice di puntualità entro i 30' per il 2019 mostra un sostanziale allineamento rispetto al valore consuntivato lo scorso anno, con un leggero incremento dello 0,3%, rimanendo tuttavia inferiore del 3,4% rispetto al valore obiettivo atteso per il 2019 (valore consuntivato annuo 92,5 rispetto al valore obiettivo atteso 95,9). Va comunque osservato che il maggior differenziale negativo riportato rispetto allo scorso anno è altresì dovuto all'incremento contrattualmente previsto del target "valore obiettivo atteso" incrementato di 2 punti percentuali rispetto al 2018.

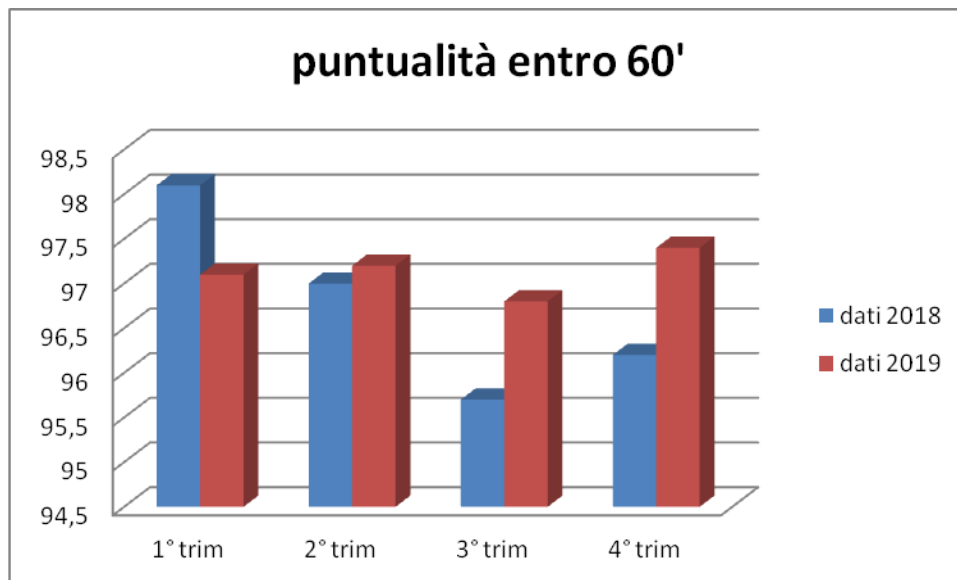
Per quanto riguarda l'andamento nel corso dell'anno il valore del quarto trimestre riporta la migliore performance dell'anno, dopo aver registrato una flessione, dall'inizio dell'anno, nel secondo e soprattutto nel terzo trimestre, nel quale si è raggiunto un valore inferiore di 4,8% rispetto al target previsto per l'anno di riferimento.



b) puntualità entro i 60'

Per tale indice il valore consuntivato per il 2019 è inferiore di 1,8% rispetto al valore obiettivo atteso (97,1 contro 98,9). Anche per tale indice di performance valgono le stesse considerazioni già espresse in merito all'incremento previsto nel contratto del valore obiettivo atteso, incrementato però, rispetto all'anno precedente, di un solo punto percentuale. Si rileva che, con eccezione del primo trimestre, i dati per i successivi periodi nel 2019 risultano superiori ai corrispondenti trimestri dello scorso anno.

Per quanto riguarda l'andamento nel corso dell'anno 2019 la punta minima percentuale si registra nel terzo trimestre dove il valore si attesta a 96,8%.



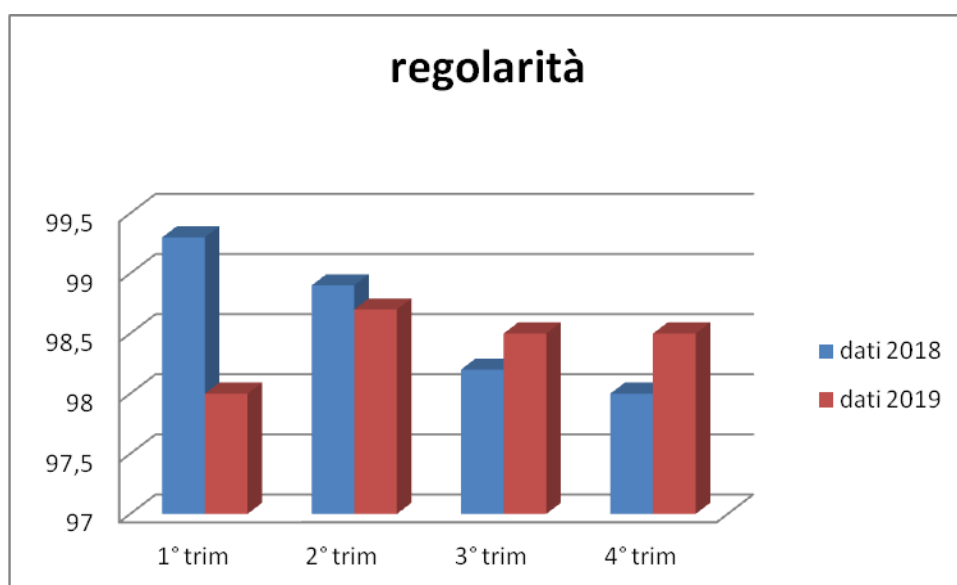
c) regolarità

Il dato sulla regolarità misura l'efficienza del servizio rapportata ai treni soppressi, limitati e giunti con ritardo superiore a 2 ore, rispetto al numero dei treni programmati.

Il valore consuntivato per il 2019 è di 98,4 a fronte di un valore obiettivo atteso di 99,1.

Il dato per l'anno corrente riporta una lieve flessione rispetto a quello dello scorso anno (98,6).

Il valore obiettivo atteso per questo parametro, a differenza degli altri 3, non ha subito variazioni rispetto al 2018.



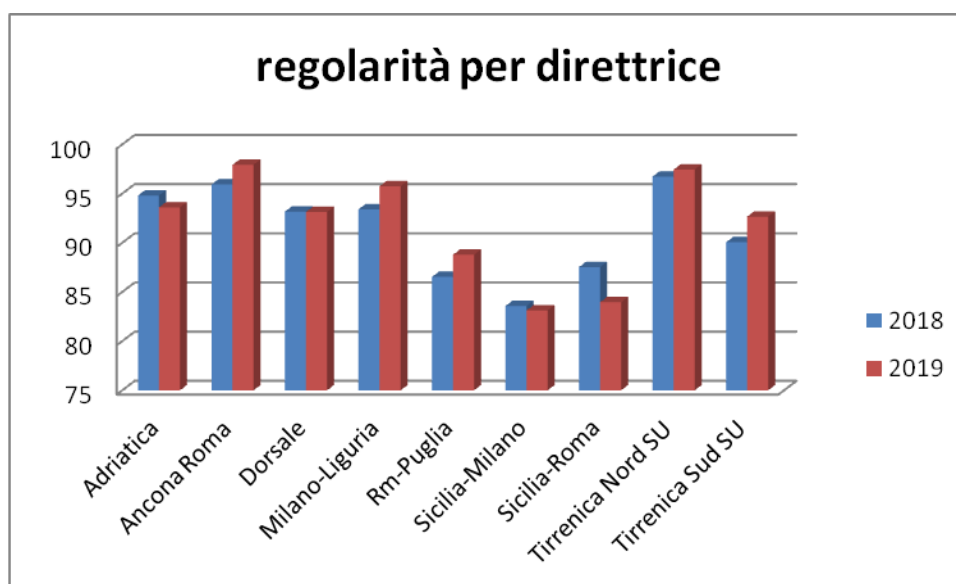
Nel dettaglio della regolarità si rileva che i treni soppressi sono passati da 64 nello scorso anno a 134, i treni limitati da 152 a 255, mentre i treni con ritardo superiore a 120' sono decrementati da 396 a 286.

Si rappresenta al riguardo che le variazioni nel numero delle soppressioni e delle limitazioni sono riferite ad anomalie di circolazione imputabili anche a lavori di adeguamento infrastrutturale della rete e comunque non imputabili al vettore.

regolarità per direttrice di traffico

Per quanto riguarda l'analisi della puntualità entro i 30 minuti si conferma anche per il 2019 che le direttrici riportanti la percentuale più bassa sono la Sicilia-Milano (83,13%), la Sicilia-Roma (83,96%) e la Roma –Puglia (88,79). Si osserva tuttavia che il dato relativo a tale ultima direttrice riporta una più alta percentuale rispetto a quella dello scorso anno con un miglioramento di 2,25 punti percentuali, mentre la Sicilia-Roma riporta un decremento di 3,58%, rimanendo invece sostanzialmente stabile il valore del Sicilia –Milano con un decremento di 0,45%.

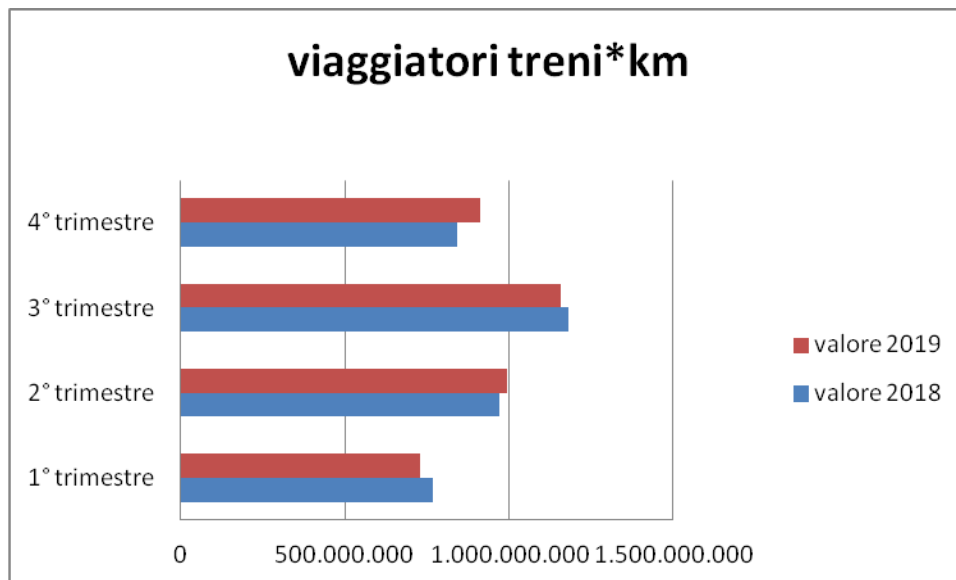
Per quanto riguarda le altre direttrici solo l'Adriatica riporta un valore percentuale inferiore di 1,21%. Le direttrici Ancona-Roma, Dorsale, Milano-Liguria, Tirrenica Nord SU e Tirrenica Sud SU rimangono sostanzialmente stabili o incrementano la percentuale di puntualità da un minimo di 0,7% fino ad un massimo di 2,6%.



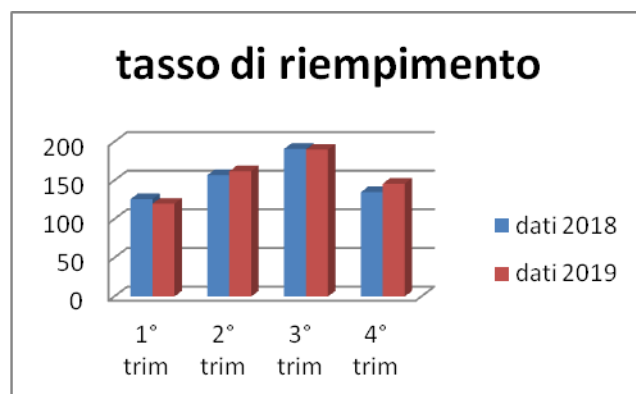
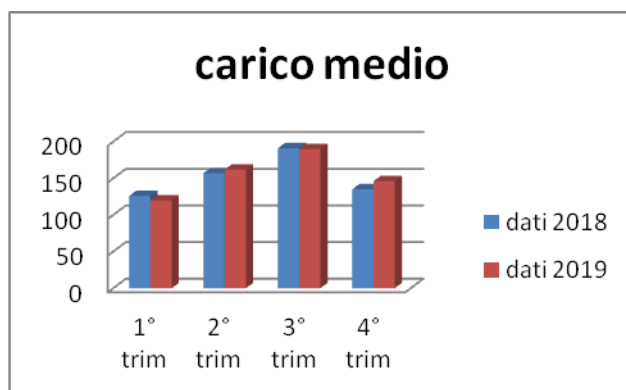
frequentazioni

In merito alle frequentazioni i dati rendicontati nel 2019 riportano minime flessioni nel confronto con i dati corrispondenti nei primi tre trimestri del 2018 del valore dei treni*km.

Il numero dei viaggiatori km incrementa costantemente nei primi tre trimestri dell'anno, decrementando nel quarto, secondo un andamento già presente lo scorso anno.



Analogo andamento si presenta per i valori carico medio e tasso di riempimento che presentano andamenti crescenti nei primi tre trimestri a fronte di una riduzione nel quarto.

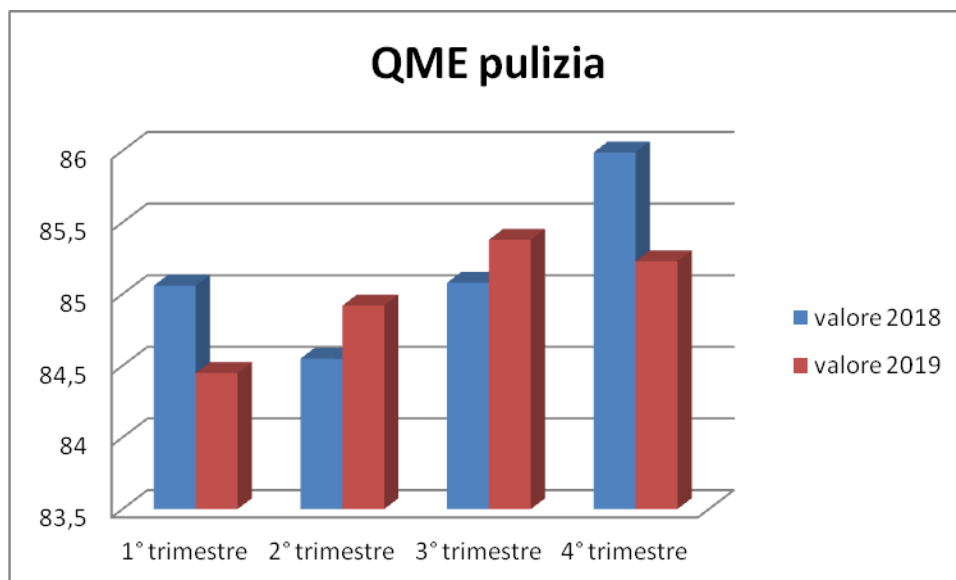


d) pulizia

Il valore pulizia consuntivato, con riferimento alla Qualità Media Erogata del 2019 risulta di 85,00 a fronte di un valore obiettivo atteso di 89,00.

Il valore consuntivato per il 2018 era stato di 85,2 a fronte di un valore obiettivo atteso di 85.

Nel corso del 2019 il valore è passato dal minimo riportato nel primo trimestre di 84,45 al valore del quarto trimestre di 85,23, con una punta massima nel terzo trimestre di 85,38.



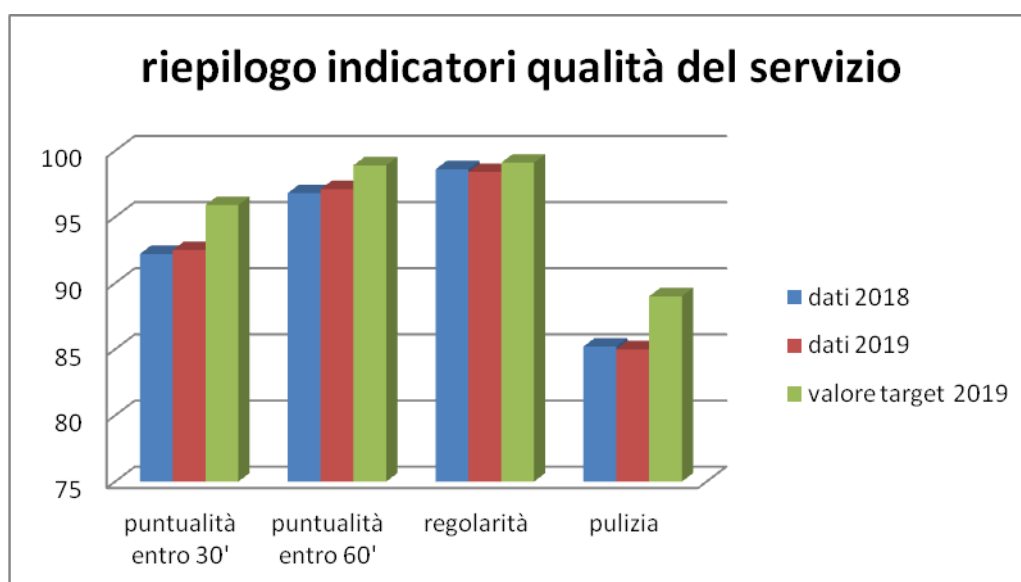
Riepilogo indicatori qualità del servizio erogato

Il confronto fra i dati 2018 e 2019 dei quattro parametri che concorrono a determinare il valore di bonus/malus risulta sintetizzato nella tabella seguente.

Come già sopra evidenziato per tre dei quattro indicatori il valore obiettivo atteso è incrementato nel 2019 rispetto ai valori 2018 secondo previsioni contrattuali.

Per nessuno dei quattro parametri che concorrono a determinare la qualità del servizio è stato raggiunto nel 2019 il valore obiettivo atteso.

Si evidenzia un differenziale negativo fra i valori consuntivati 2019 rispetto ai valori attesi di 3,4% per la puntualità entro i 30', di 1,8% per la puntualità entro 60', dello 0,7% per la regolarità e del 4% per la pulizia.



4) RISULTATI DI QUALITA' PERCEPITA

La qualità percepita dalla clientela è rilevata da un istituto di ricerca incaricato da Trenitalia, secondo una metodologia di rilevazione di percentuale del livello di soddisfazione dei seguenti quattro indicatori:

- pulizia e condizioni igieniche del treno;
- comfort del treno;
- security;
- viaggio nel complesso.

I dati sono rilevati sulla base di indagini bimestrali eseguite su un campione di viaggiatori con età superiore ai 14 anni.

La ricerca è articolata in due fasi:

- interviste realizzate in stazione precedentemente alla partenza del treno;
- interviste telefoniche effettuate entro due/tre giorni successivi.

I valori dei quattro indicatori concorrono alla determinazione del parametro Az, a sua volta componente della formula di incremento tariffario.

Si premette innanzitutto che i valori obiettivi attesi per il 2019 sono stati rimodulati, in conformità a quanto previsto dall'Allegato 5a del contratto; poichè nel 2018 nessuno dei quattro parametri aveva raggiunto il valore obiettivo atteso, i valori target 2019 risultano inferiori a quelli 2018, con l'eccezione della security⁹.

Pertanto il valore target 2019 è stato incrementato di due punti percentuali sulla variabile pulizia e di un punto percentuale sulle variabili comfort e security e viaggio nel complesso. Tali incrementi, calcolati sui valori raggiunti nell'anno precedente hanno comportato la seguente rimodulazione:

VARIABILE	OBTV 2018	OBTV 2019
pulizia	84,2	83,5
comfort	87,5	86,2
security	87,4	87,6
viaggio nel complesso	88,3	86,8

Per quanto riguarda singolarmente le predette quattro variabili si rappresenta quanto segue:

a)pulizia e condizioni igieniche del treno¹⁰

Il valore raggiunto nell'anno 2019 è di 83,4, inferiore dello 0,1% rispetto al valore obiettivo atteso 2019 il quale risulta inferiore di 0,7% rispetto al valore obiettivo atteso 2018, in quanto lo scostamento negativo nell'anno precedente è stato del 2,7%;

⁹ Per il parametro security il valore consuntivato per il 2018 era inferiore al valore target previsto, ma poiché il valore target 2019 viene rimodulato sul valore consuntivato dell'anno precedente risulta un leggero incremento dello 0,2%.

¹⁰ La variabile misura la pulizia complessiva del treno, tenendo conto della pulizia degli spazi interni dello scompartimento o della carrozza, della pulizia esterna del treno e della pulizia della toilette se utilizzata.

b)comfort¹¹

Il valore raggiunto nell'anno 2019 è di 87,3 rispetto al valore obiettivo atteso di 86,2. Tale target è però inferiore di 1,3% rispetto al valore obiettivo dello scorso anno; nel 2018 lo scostamento negativo è stato di 2,3%.

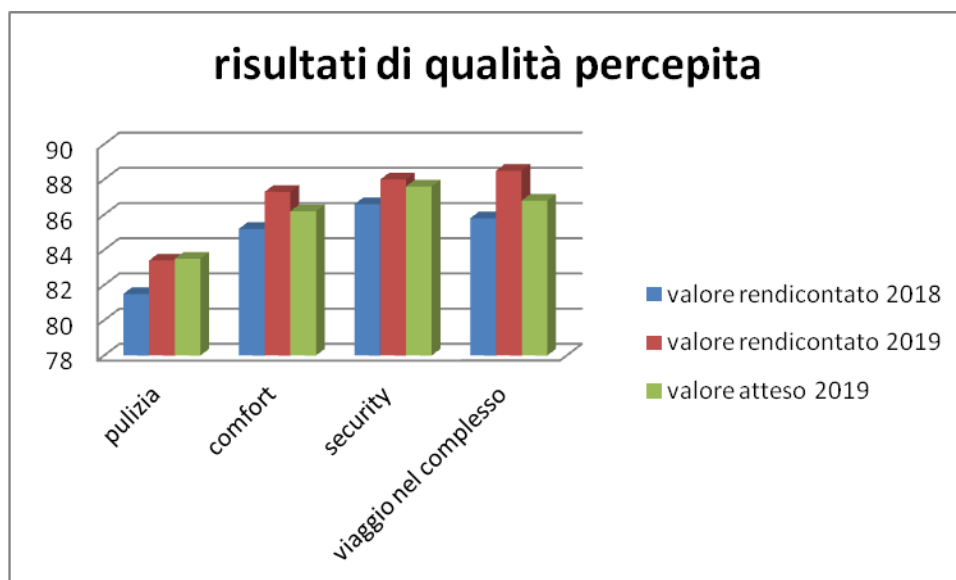
c)security¹²

Il valore consuntivato per l'anno in riferimento è 88,0 a fronte di un valore target di 87,6. Il valore target per questa variabile è superiore di 0,2% rispetto al target previsto per il 2018 in quanto il differenziale negativo fra il valore obiettivo atteso e quello consuntivato per lo scorso anno era di -0,8%.

d)viaggio nel complesso¹³

Il valore per l'anno 2019 è di 88,5 rispetto al valore obiettivo di 86,8, superiore di 1,7% rispetto al target previsto per l'anno in riferimento.

Per questa variabile tuttavia il valore obiettivo atteso 2019 è inferiore di 1,5% rispetto al valore obiettivo atteso per il 2018 in quanto lo scorso anno si è verificato uno scostamento negativo fra il valore raggiunto e quello atteso di 2,5%.



ULTERIORI ATTIVITA' SVOLTE NEL CORSO DELL'ANNO

attività ispettiva

Nel corso del 2019 sono state effettuate dalla Direzione competente complessivamente 94 ispezioni sui treni, tutte con convoglio in viaggio. Le ispezioni, numericamente in linea con

¹¹ La variabile misura il livello complessivo del comfort offerto dal treno, tenendo conto della comodità del posto, della climatizzazione, silenziosità ed illuminazione della carrozza, della funzionalità e dello spazio per la sistemazione dei bagagli e della funzionalità e dotazione delle toilette se utilizzate.

¹² La variabile misura il livello di sicurezza garantito al viaggiatore ed ai suoi beni contro il rischio di furti, aggressioni o molestie varie.

¹³ La variabile misura la soddisfazione complessiva del viaggio, tenendo conto della valutazione di tutte le fasi del viaggio: preparazione del viaggio, afflusso in stazione, permanenza in stazione, permanenza a bordo treno, deflusso dalla stazione di arrivo.

quelle dell'anno precedente, sono state effettuate sempre con il personale in servizio presso la struttura.

La legge 27 dicembre 2019 n° 160 ha disposto l'assegnazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti della somma di euro 500.000 annue per il potenziamento delle attività di monitoraggio e vigilanza del contratto.

La citata disposizione consente la disponibilità, a partire dal 2020, delle somme previste dall'articolo 5 comma 1 lettera o) del contratto, il quale stabilisce la destinazione dello 0,15% dell'ammontare dello stanziamento di bilancio alla finalità di consentire studi di monitoraggio sui servizi prestati e valutazione del bacino di traffico soggetto a obblighi di servizio pubblico, nonché all'espletamento e all'effettuazione di ispezioni e controllo a bordo treno anche mediante ricorso a terzi e all'utilizzo di applicazioni innovative.

calcolo sistema penali ed incentivi

Nel 2019 si è proceduto alla applicazione delle riduzioni di corrispettivo dovute alle interruzioni ed alle variazioni dei servizi ferroviari ed al calcolo delle penali ed incentivi relativi all'anno 2018, in relazione ai quali è stato rilevato quanto segue.

Per quanto riguarda le riduzioni di corrispettivo di cui all'articolo 8 sono state applicate riduzioni di corrispettivo pari a € 7.419,00 per eventi non imputabili a Trenitalia e € 273.635,30 per eventi imputabili a Trenitalia.

Per le penalità derivanti da interruzioni o variazioni del servizio ferroviario è stato comunicato dall'impresa ferroviaria che, a fronte dei 158 eventi nei quali si è verificata una interruzione o variazione del servizio ferroviario è sempre stato erogato il servizio sostitutivo per cui è stata applicata la penale in forma ridotta pari a € 316.000,00.

Con riferimento all'applicazione del sistema di penali ed incentivi legato al raggiungimento degli obiettivi della qualità erogata di cui all'allegato 5 del contratto per l'anno 2018, i valori consuntivati hanno comportato l'applicazione di penalità per tre indicatori e di incentivi per un solo indicatore i cui relativi valori di seguito si riportano:

penalità di € 214.444,97 per la puntualità entro i 30'

penalità di € 790.229,41 per la puntualità entro i 60'

penalità di € 914.806,76 per la regolarità

incentivo di € 58.173,13 per la pulizia.

In relazione agli eventi atmosferici occorsi dal 25 febbraio al 4 marzo 2018 che hanno determinato numerose soppressioni alla circolazione, la Direzione competente ha chiesto a Trenitalia specifici approfondimenti in relazione ai servizi sostitutivi approntati nella situazione emergenziale.

A tale riguardo la Società ha riscontrato comunicando che nel periodo in parola, causa il forte vento ed il gelicidio che ha interessato l'intera penisola, con maggiore intensità nei nodi di Roma e Genova, si sono registrati numerosi eventi di soppressione totale o parziale (causa di forza maggiore).

Tra questi solo n°8 casi, di cui sei IC e due ICN, non sono stati oggetto di sostituzione.

Nelle predette giornate, sempre secondo quanto comunicato da Trenitalia, per la gravità e l'intensità dei fenomeni atmosferici verificatisi, non si è potuto garantire la sostituzione, né con altro treno, né con altro servizio sostitutivo (bus o taxi) di tutti i collegamenti coinvolti.

Le principali criticità che hanno determinato la non sostituzione sono riconducibili sia a problemi di viabilità (ferroviaria e stradale) nelle fasce orarie di partenza dei treni, che all'elevato numero di chilometri oggetto di soppressione.

In merito alla richiesta della Direzione di acquisire ulteriori approfondimenti circa le cause di forza maggiore che hanno determinato i provvedimenti di soppressione e limitazione dei collegamenti Intercity nel suddetto periodo, la Società ha ribadito che, come previsto dal decreto legislativo 112 del 2015, è cura del Gestore dell'infrastruttura codificare e certificare le cause alla base dei provvedimenti di soppressione che interessano i collegamenti ferroviari.

ulteriori penalità

Di seguito alla trasmissione della rendicontazione certificata per l'anno 2018, avvenuta in data 26 luglio 2019, è stato chiesto a Trenitalia di produrre la relazione concernente la gestione degli esiti relativi ai reclami presentati dalla clientela di cui all'Allegato 2 punto 5 del contratto.

Dai dati messi a disposizione da Trenitalia sul server FTP, la Direzione competente aveva infatti rilevato 662 eventi per disservizi relativi all'impianto di climatizzazione e 64 eventi relativi a disservizi dell'impianto di illuminazione.

Di seguito all'interlocutoria intercorsa, in data 11 febbraio 2020, la Società ha da ultimo confermato il dato rilevato dal server relativamente ai disservizi sull'impianto di climatizzazione, ma ha comunicato che dei 64 eventi relativi all'impianto di illuminazione solo 35 avrebbero dovuto essere soggetti a penalità.

Tanto premesso per i disservizi relativi alla climatizzazione è stata applicata la sanzione di €1.324.000, mentre in relazione ai disservizi relativi all'impianto di illuminazione è stata chiesta la trasmissione della documentazione relativa ai 29 eventi per i quali la Società aveva ritenuto insussistenti i presupposti per l'applicazione della penale.

A seguito delle verifiche effettuate è stata confermata la applicabilità della penale solamente per 35 eventi relativi all'impianto di illuminazione per cui è stata comminata una sanzione di €70.000.

Sempre con riferimento all'annualità 2018 è proseguita l'istruttoria relativa all'evento occorso sull'ICN 35428 del 5 settembre 2018 ad alcuni passeggeri che avevano lamentato di essere stati punti da cimici nelle cuccette della carrozza n°8.

L'evento è stato contestato a Trenitalia a seguito di notizia appresa a mezzo stampa e la complessa procedura di contestazione è terminata nel 2020 con la comminazione della sanzione di € 50.000 prevista come misura massima dal disposto contrattuale in relazione a quanto previsto dall'art.14.17 del contratto.

In data 22 luglio 2019 è stata comunicata alla Società la mancata acquisizione della documentazione relativa alle risultanze della gestione dell'anno 2018 necessaria alla determinazione del conguaglio.

Nel mese di ottobre 2019 la Società ha reso disponibile sul server FTP la tabella 2 dell'Allegato 8 del contratto (investimenti effettuati); è stato al riguardo rilevato che la suddetta tabella riportava il differenziale fra gli investimenti programmati e quelli effettuati secondo il valore "2018 programmato nuovo allegato 8 a maggio 2019".

A tale riguardo la Direzione competente ha evidenziato che, con la nota del 22 maggio 2019, formalizzata a seguito degli incontri tenutisi presso l'Ufficio di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con i rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nessuna riprogrammazione o approvazione del menzionato allegato 8 era stata assentita.

La nota in parola infatti, come più appresso specificamente dettagliato, ha formalizzato la rimodulazione del materiale rotabile impiegato nei servizi definita nella predetta sede, specificando che la rimodulazione in parola sarebbe stata successivamente valutata in termini di equilibrio economico finanziario degli investimenti secondo le modalità e la tempistica

previste dall'articolo 12 del contratto, anche attesi i minori costi di revamping del materiale sostituito o ridotto nella consistenza numerica.

Pertanto è stato sollecitato l'invio della tabella 2 dell'Allegato 8 del contratto al fine di verificare gli investimenti effettuati nel 2018.

Quanto sopra inoltre in considerazione del fatto che nella rendicontazione certificata relativa all'anno 2018, trasmessa nel luglio 2019, risulta un rendicontato alla riga a2 del PEF di €127.600.000 a fronte di un valore riportato nell'Allegato 3 del contratto di € 255.400.000.

Nel novembre 2019, nel sollecitare l'invio della tabella 2 dell'Allegato 8 è stato richiamato quanto previsto dall'articolo 5.1 lettera k) del contratto il quale prevede , fra gli obblighi a carico della Società quello di *“comunicare ai Ministeri, per ogni anno di durata del contratto, i dati relativi agli investimenti in materiale rotabile programmati ed effettivamente sostenuti, secondo le modalità specificate in Allegato 8. Nel comunicare tali dati, la Società evidenzierà le eventuali ragioni di disallineamento rispetto al piano e le eventuali modalità di recupero nell'anno successivo”*.¹⁴

Permanendo il mancato riscontro a quanto chiesto, in data 9 dicembre 2019 è stato sollecitato il predetto invio. Tale richiesta è stata da ultimo reiterata con nota del 21 gennaio 2020 della quale si è tuttora in attesa degli esiti.

In data 7 novembre 2019 è stata applicata una penalità di € 50.000 in relazione all'evento di omessa fermata nello stallo previsto di Capo d'Orlando occorso al bus LP954A Termini-Imerese- Messina C.le del 29 luglio 2019. La sanzione è stata applicata a seguito di istruttoria su evento segnalato dall'utenza in applicazione dell'art.14.24 del contratto.

In data 26 novembre 2019 è stata applicata una penalità di € 50.000 per disservizi occorsi sull'ICN Siracusa-Milano del 30 luglio 2019.

Il disservizio in parola è stato rilevato da notizie apprese dalla stampa riguardanti anche il parziale rifornimento di acqua nelle toilette nella stazione di partenza che ha comportato la messa fuori servizio delle medesime, con esclusione di quelle della vettura di coda, nel tratto di linea fra Pisa e Milano. La sanzione è stata comminata in applicazione dell'art.14.24.

procedure in corso di definizione

-postazioni per le persone a mobilità ridotta

¹⁴ Si riportano di seguito le disposizioni contrattuali relative alla fattispecie in esame.

Art.14

14.8 Nel caso di mancato rispetto degli obblighi relativi agli investimenti di cui all'articolo 5.1., lettera j) e lettera k), come quantificati al PEF, rigo a2, i Ministeri, a valere sul corrispettivo dell'ultimo anno di ciascun periodo contrattuale, recuperano la differenza tra i Costi di rimborso e remunerazione degli investimenti previsti al PEF, rigo B, e i costi degli investimenti effettivamente realizzati; in alternativa, può essere concordata, ove possibile, l'effettuazione nel successivo periodo contrattuale di ulteriori investimenti di pari valore attualizzato.

14.9 Nel caso di mancato rispetto degli obblighi relativi agli investimenti di cui all'articolo 5.1., lettera j) e lettera k), i Ministeri applicano una penale pari al 5% (cinque percento) degli importi da recuperare ai sensi dell'articolo 14.8.

Art.5 comma 1

j) effettuare un livello di investimenti adeguato a garantire, il rinnovo del materiale rotabile ed una progressiva inclusione su ogni treno di tipo IC Giorno, di almeno un posto ed un bagno per Persone a Ridotta Mobilità (PRM). Tale importo dovrà corrispondere, per ciascun anno, a quanto desumibile nel Piano Economico Finanziario di cui all'allegato 3, in particolare al rigo a2.

k) comunicare ai Ministeri, per ogni anno di durata del Contratto, i dati relativi agli investimenti in materiale rotabile programmati ed effettivamente sostenuti, secondo le modalità specificate in Allegato 8. Nel comunicare tali dati, la Società evidenzierà le eventuali ragioni di disallineamento rispetto al piano e le eventuali modalità di recupero nell'anno successivo;

a) In data 23 settembre 2019, a seguito di ispezione effettuata sul treno IC 1553, è stata rilevata l'assenza delle postazioni per persone a ridotta mobilità, pure segnalate da pittogramma in una delle carrozze del convoglio; ulteriormente il bagno destinato all'utilizzo dei passeggeri in parola è risultato dotato di sola apertura manuale, secondo una problematica generalizzata già rilevata dalla Direzione competente agli esiti delle verifiche effettuate a bordo treno.

A riscontro di quanto comunicato Trenitalia ha rappresentato quanto di seguito si riporta;

I posti per PMR vanno distinti in quelli per persone con carrozzina e quelli senza.

Per quest'ultima categoria di utenza, sono disponibili sui collegamenti IC, n° 4 posti con sedile nella carrozza 3 di seconda classe e n° 4 posti con sedile nella carrozza 1 o 2 di prima classe. Questi posti non vengono indicati da alcun pittogramma specifico, poiché sono riservati ai diversamente abili e possono essere richiesti dai PMR, esclusivamente tramite le sale blu di RFI.

Per le persone a mobilità ridotta con carrozzina, sono disponibili n° 2 posti nella carrozza 3 di seconda classe che, di fatto, sono solo degli spazi dove i PMR possono sostare con la propria carrozzina. Infatti, diversamente dal passato, non sono previsti nell'attuale normativa comunitaria né ancoraggi né cinture di sicurezza.

Al riguardo, la normativa prevede che sia lo stesso freno della carrozzina che debba garantire la stabilità e quindi la sicurezza della persona.

Attualmente sono in esercizio sia carrozze con i soli spazi fisici per le carrozzine, sia carrozze con gli ancoraggi, i quali verranno via via rimossi, una volta che le vetture saranno oggetto della attività di restyling previste.

Pertanto, ha concluso la Società, il pittogramma ha correttamente indicato lo spazio di sosta adibito alle carrozzine, spazio che di fatto rappresenta la postazione adibita alle persone a ridotta mobilità.

In merito all'asserita mancanza del funzionamento dell'automatismo di apertura del bagno destinato alle persone a ridotta mobilità nella carrozza 3 di seconda classe, Trenitalia ha altresì informato che, a seguito della contestazione pervenuta, in data 3 ottobre il treno è rientrato in manutenzione e, a seguito delle opportune verifiche, la porta in oggetto è risultata in servizio e perfettamente funzionante.

Di tale riscontro la Direzione Generale ha interessato l'ANSF, chiedendo di voler far conoscere la rispondenza alla vigente normativa di quanto riferito dalla Società in merito alle modalità con le quali debbono essere assicurati gli spazi ed i posti per le persone a mobilità ridotta o diversamente abili, con particolare riferimento a quanto ivi asserito in ordine alle dotazioni della carrozzina ed agli ancoraggi sulla vettura, nonché ogni eventuale ulteriore utile osservazione in merito alle obbligazioni del vettore in ordine alla suesposta materia.

Nella risposta fornita l'Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie, ha confermato la corretta distinzione dei posti PMR fra quelli in uso a persone con carrozzina o senza.

Per le restanti parti ha formulato alcune precisazioni in merito a quanto disposto dalla vigente normativa comunitaria rilevando al contempo la non esaustività della risposta in considerazione della mancanza di alcuni elementi di dettaglio, che sono stati chiesti alla Società nel mese di gennaio 2020 e relativamente ai quali si è in attesa di riscontro.

b) A seguito delle ispezioni effettuate a bordo treno dall'inizio del 2019, nel mese di luglio è stato rilevato che nel 50% dei casi (24 rilevazioni su 48 ispezioni) le porte di accesso dei bagni disabili funzionavano solo manualmente.

Rilevato che tale ridotta funzionalità avrebbe potuto comportare la non accessibilità ai servizi da parte delle persone a ridotta mobilità è stato chiesto alla Società di fornire informazioni in merito alla suddetta criticità.

Trenitalia ha prontamente riscontrato quanto chiesto, comunicando di essere già a conoscenza della suesposta problematica, rappresentando che il predetto malfunzionamento era dovuto ad

una non conformità nelle attività di revamping svolte su alcuni gruppi di carrozze BH dalla società fornitrice del predetto servizio.

A tale riguardo Trenitalia ha comunicato di aver segnalato tale criticità alla Ditta e di aver avviato le relative attività tecniche di verifica congiunta che a partire dal mese di settembre avrebbero comportato un ritiro manutentivo delle carrozze per l'esecuzione di un intervento mirato di retrofit da concludersi presumibilmente entro 3 mesi.

Inoltre è stato confermato che nel corso dell'anno, al verificarsi della problematica in oggetto, le carrozze in impianto sono state richiamate di volta in volta per la riparazione del guasto precisando comunque che ogni qualvolta le carrozze "non conformi" sono state successivamente re-immesse in esercizio tale criticità si è via via ripresentata.

Nel mese di dicembre Trenitalia ha confermato la conclusione di tale attività di revamping comunicando altresì di avere diffuso fra il proprio personale una procedura operativa dettagliante le modalità di ripristino delle funzionalità delle porte delle toilette atte ad evitare l'accidentale disabilitazione dell'automatismo di apertura/chiusura delle stesse da parte degli addetti alla sanificazione, causa in molti casi del lamentato malfunzionamento.

avvio della procedura di revisione contrattuale

Ai sensi di quanto previsto dall'art.12 del contratto, entro e non oltre il mese di marzo 2020, le Parti avviano le procedure per la revisione dell'Offerta, con particolare riferimento al programma degli investimenti per il materiale rotabile e delle condizioni di equilibrio economico-finanziario del Contratto per il periodo 2022-2026 secondo i criteri di cui all'Allegato 7 ed in coerenza con gli stanziamenti di bilancio correnti a quella data, da definirsi con apposito atto aggiuntivo al contratto.

La Direzione competente ha avviato la procedura prevista nel novembre 2019 con il confronto fra le parti interessate e, da ultimo, a febbraio 2020, ha sollecitato la Società all'invio della proposta relativa alla revisione dell'Offerta ed al programma di investimenti per il materiale rotabile.

Nel maggio 2020 è stata chiesta l'integrazione di tale documentazione secondo quanto previsto dall'art. 12.1 del contratto.

revisione del parco rotabile funzionale allo svolgimento dei servizi

Nel mese di novembre 2018 Trenitalia ha presentato una propria proposta di miglioramento del parco materiale rotabile funzionale allo svolgimento dei servizi in contratto.

Tale proposta è stata esaminata nella sede di uno specifico tavolo tecnico istituito presso l'Ufficio di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al quale hanno partecipato rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nella qualità di Amministrazione covigilante del contratto, e della stessa Trenitalia.

La proposta in parola è stata supportata dalla necessità di acquisire, nell'asset del materiale rotabile dedicato al servizio universale, locomotori più nuovi e più performanti, nonché carrozze con età media più bassa rispetto all'originario piano di investimenti.

Inoltre è stato proposto di impiegare per l'effettuazione del servizio, un numero maggiore di locomotori per consentire di avere il 90% delle composizioni con doppia locomotiva, e quindi avere treni bloccati e reversibili, garanzia di maggiore puntualità e regolarità del servizio, sia per gli Intercity giorno che per gli Intercity notte, con conseguente efficientamento dei costi operativi.

A seguito della disamina di quanto in argomento, nel mese di maggio 2019 è stata formalizzata, previa condivisione con il MEF, l'accettazione della proposta presentata in merito alla implementazione del materiale rotabile in grado di offrire standard di maggiore qualità e migliore affidabilità nei servizi erogati all'utenza, oltre che di età media più bassa rispetto a quella prevista.

A tale ultimo riguardo è stato precisato che la destinazione del materiale immesso in servizio, con particolare riferimento alle componenti provenienti dall'asset Freccia, sia loco che carrozze, avrebbe dovuto privilegiare le aree del Sud Italia maggiormente penalizzate dalla mancata sostituzione del materiale avente età media considerevolmente elevata.

Si precisa che l'analisi è stata condotta sulla base di quanto comunicato dalla Società in quanto la fotografia del materiale rotabile assegnato alla data del 31 dicembre 2019 viene resa disponibile contestualmente alla rendicontazione certificata per l'anno 2019.

Nello specifico è stata prevista:

- la dismissione delle loco E656 e 444, la cui permanenza nel materiale utilizzato era prevista in contratto rispettivamente fino agli anni 2017 e 2018, nonché la immissione in servizio delle loco 464, già prevista a partire dal 2018, ristabilendo l'equilibrio numerico già previsto in contratto per l'anno 2019, e per il quale è stato proposto un successivo progressivo incremento da completarsi nel 2022.

- per quanto attiene alle loco elettriche 402 (A e B) la progressiva riduzione numerica proposta da 116 a 74 unità nel periodo 2021/2026 è stata suffragata dall'ingresso in asset di 52 loco E464 (aggiuntive) che entrerebbero a regime nella consistenza definitiva a partire dal 2022, e di 59 loco E414 (originariamente non previste in contratto) con contestuale diminuzione altresì di 34 unità di semipilota e di 14 complessi ETR 460/470.

Nell'accettazione della proposta è stato precisato che tale rimodulazione complessiva, condivisa in considerazione della riferita maggiore affidabilità dei convogli e dell'incremento numerico del materiale proposto nei riferiti periodi, sarebbe stata valutata in termini di equilibrio economico-finanziario degli investimenti secondo le modalità e la tempistica prevista dall'art. 12 del contratto, anche attesi i minori costi di revamping del materiale sostituito o ridotto nella consistenza numerica.

In relazione al monitoraggio effettuato in relazione agli impegni sopra definiti al momento della redazione della presente relazione la situazione risulta la seguente.

LOCO E656: (anno medio di costruzione 1976).

Secondo quanto previsto nell'Allegato 9 del contratto le 12 unità previste in impiego nel 2017 avrebbero dovuto essere totalmente dismesse già nel 2018.

Nel mese di gennaio 2020 la Società ha comunicato la dismissione dal turno commerciale di 11 loco delle 17 che, secondo Trenitalia, sarebbero state assunte come ancora circolanti nel 2019. Le restanti 6 verrebbero utilizzate in Sicilia solo in caso di necessità.

La variazione di consistenza originaria da 12 a 17 per l'anno 2019 deriverebbe, secondo Trenitalia, dalla variazione disposta nel maggio 2019, nella quale invece è stata confermata la dismissione al 2018.

A seguito delle precisazioni chieste dal MIT Trenitalia ha comunicato che le 6 unità ancora in asset vengono impiegate in Sicilia nei soli casi di avaria delle E464.

LOCO 444: (anno medio di costruzione 1973)

L'allegato 9 del contratto prevede l'impiego di 48 unità nel 2017, 34 unità nel 2018 e la completa dismissione a partire dal 2019.

Nel mese di gennaio 2020 la Società ha confermato la dismissione di tale materiale, utilizzato solo in caso di emergenza/soccorso della locomotiva titolare.

LOCO 464:

Secondo l'allegato 9 del contratto è prevista immissione in servizio nel numero di 18 unità, costanti fino alla fine del contratto, a partire dal 2018.

Nella proposta era stata prospettata una rimodulazione del predetto materiale che prevedeva l'impiego di nessuna unità nel 2018, 4 unità nel 2019, 32 unità nel 2020, 67 unità nel 2021 e 70 unità a partire dal 2022 fino alla fine del contratto.

Come sopra evidenziato la proposta è stata accettata nell'incremento della consistenza numerica, ma previo riallineamento delle unità da utilizzarsi nel servizio come già previsto in contratto per l'anno 2019.

Per tale tipologia la Società ha confermato ad aprile 2020 che entro la data di giugno 2020 saranno in esercizio 22 locomotori (10 nel continente e 12 in Sicilia) ed entro dicembre 2020 saranno nella disponibilità dell'asset 32 locomotori (gradualmente utilizzati nel continente nel servizio ICN).

In merito al piano di completamento dell'implementazione per gli anni successivi al 2020 chiesto dalla Direzione del Trasporto e delle Infrastrutture Ferroviarie la Società ha comunicato che, il piano di utilizzo dei restanti n. 38 locomotori E 464 sarà tempestivamente comunicato non appena definito, fermo restando che nella progressione degli impieghi delle suddette locomotive, saranno predilette le relazioni da/verso il Sud Italia, senza comunque prescindere dalle esigenze industriali.

LOCO ELETTRICHE 402 (A e B) (anno medio di costruzione 1995)

La previsione contrattuale prevede l'utilizzo costante di 116 unità per tutta la durata del servizio.

Le locomotive 402 A sono state oggetto di revamping ed hanno modificato la loro denominazione in locomotive 401.

Dalla fotografia del materiale rotabile assegnato alla data del 31 dicembre 2018 le loco elettriche 401 e 402 (A e B) ¹⁵ risultavano 117 unità. Non è al momento disponibile la fotografia del materiale rotabile alla data del 31 dicembre 2019.

Nel piano di rimodulazione sono state previste 97 unità fino al 2020 compreso e 74 unità dal 2021 fino alla fine del contratto.

Secondo quanto dettagliato dalla Società nella proposta di rimodulazione presentata, nel primo semestre 2019 le loco 401 e 402 (A e B) sarebbero state impiegate secondo quanto previsto in contratto; dal secondo semestre 2019 è stato previsto l'impiego di 40 loco 401 e 57 loco 402B; dal 2021 al 2026 40 loco 401 e 34 loco 402B.

Per gli anni 2021-2026 la riduzione da 97 a 76 è stata legata all'ingresso in asset di 52 E464 e 59 E414.

LOCO ELETTRICHE 403 (anno medio di costruzione 2009)

Non sono state interessate dalla rimodulazione del materiale rotabile.

LOCO ELETTRICHE 414

Questa tipologia non è stata prevista nel contratto.

¹⁵ dati rilevati sul server in data 1° agosto 2019

Nella proposta di variazione assentita è stata prevista l'immissione di 59 unità di cui 28 in sostituzione dei 14 complessi 460/470, 30 in sostituzione di 15 loco 402B, e 1 loco di riserva con entrata in servizio entro il primo semestre 2020.

Nel mese di aprile 2020 la Società ha confermato che entro giugno 2020 tutte le 59 unità saranno in esercizio.

E' stato tuttavia rilevato che, nel piano di variazione era stato specificato che l'impiego a regime di tali unità avrebbe dovuto essere effettuato con contestuale diminuzione di 34 unità di semipilota e 14 complessi ETR 460/470.

Nella fotografia del materiale rotabile le unità semipilota al 31 dicembre 2018 risultano 53 invece di 87, mentre il materiale 460/470 risulta effettivamente non presente alla data come previsto nell'Allegato 9.

Considerato che tale ultima tipologia di materiale per entrare in esercizio avrebbe dovuto essere sottoposto a revamping come anche previsto nel piano investimenti rimangono allo stato impregiudicate le valutazioni sugli investimenti previsti ed effettuati su tutto il materiale una volta acquisita la richiesta rendicontazione secondo la tabella 2 dell'Allegato 8 del contratto.

SEMIPILOTA

L'allegato 9 del contratto aveva previsto 34 unità di semipilota nel 2017 e 87 unità dall'anno successivo mantenute costanti fino alla fine del contratto.

Nella fotografia del materiale rotabile assegnato al 31 dicembre anno 2017 ed anno 2018, reso disponibile sul server FTP della Società, il numero delle unità impiegate è risultato di 53. Tale consistenza verrà mantenuta per tutta la durata contrattuale in conseguenza della rimodulazione approvata.

IL DIRETTORE GENERALE

Dott. Enrico Maria Pujia