



## *Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili*

*DIPARTIMENTO PER LA PROGRAMMAZIONE  
LE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO A RETE ED I  
SISTEMI INFORMATIVI  
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 2020. 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 aprile 2021 da parte di Trenitalia della relazione sul servizio e sulla qualità erogata nel 4° trimestre 2020<sup>1</sup>, che completa le relazioni di monitoraggio per l'anno 2020 previste dall'articolo 5 comma 1 lettera g) del contratto, si espone quanto segue.

### **INDICATORI COLLEGATI AD OBIETTIVI CONTRATTUALI**

#### **1) OFFERTA EROGATA**

L'offerta erogata nel 2020 è risultata complessivamente pari a 18,9 milioni di treni chilometro a fronte dei 25,1 milioni di treni\*km previsti in contratto.

La flessione si è registrata nel primo e nel secondo trimestre dell'anno, interessati dalla restrizione della circolazione dovuta al lockdown ed alle misure governative di contenimento dovute all'emergenza sanitaria da COVID-19; in particolare nel primo trimestre l'offerta erogata è stata di 5 milioni di treni chilometro invece dei 6,1 milioni del corrispondente periodo 2019, mentre per il secondo trimestre l'offerta erogata è stata di 1,4 milioni di treni chilometro, inferiore di 4,7 milioni di treni chilometro nel raffronto con il secondo trimestre 2019.

L'offerta erogata si è stabilizzata sui valori consuetudinari per il terzo e quarto trimestre 2020.

---

<sup>1</sup> Successivamente aggiornata in data 30 aprile 2021

I dati in parola non includono i servizi bus previsti nell'offerta programmata, che sono stati erogati nella quantità di 310.909 bus\*km a fronte di 759.561 bus\*km nel 2019<sup>2</sup>.

## **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.<sup>3</sup>

Gli interventi effettuati complessivamente per le 5 tipologie di intervento sono passati da 74.393 nel 2019 a 66.433 nel 2020.

In sede di programmazione la Società aveva già ridotto gli interventi previsti dai complessivi 76.620 del 2019 a 68.882, pianificando comunque un maggior numero di interventi classificati PP05<sup>4</sup>, (c.d. pulitore viaggiante), che, in fase attuativa sono passati dai 23.896 del 2019 a 26.599 nell'anno in esame.

## **3) INDICATORI DI QUALITA' 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:<sup>5</sup>

- 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.

Gli obiettivi sopra descritti rappresentano gli standard qualitativi attesi per l'erogazione dei servizi di trasporto e sono stati ottenuti dall'analisi delle performances 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.

Tutti i predetti obiettivi sono stati quantificati in contratto fino all'annualità 2019 inclusa.

In considerazione dei risultati conseguiti negli anni 2017 e 2018 nel mese di luglio 2020 è stato determinato, congiuntamente con il Ministero dell'Economia e delle Finanze di mantenere per gli anni 2020 e 2021 i valori obiettivo minimo, atteso e massimo di cui

---

<sup>2</sup> Dati rilevati dal server FTP di Trenitalia

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> PP05 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.

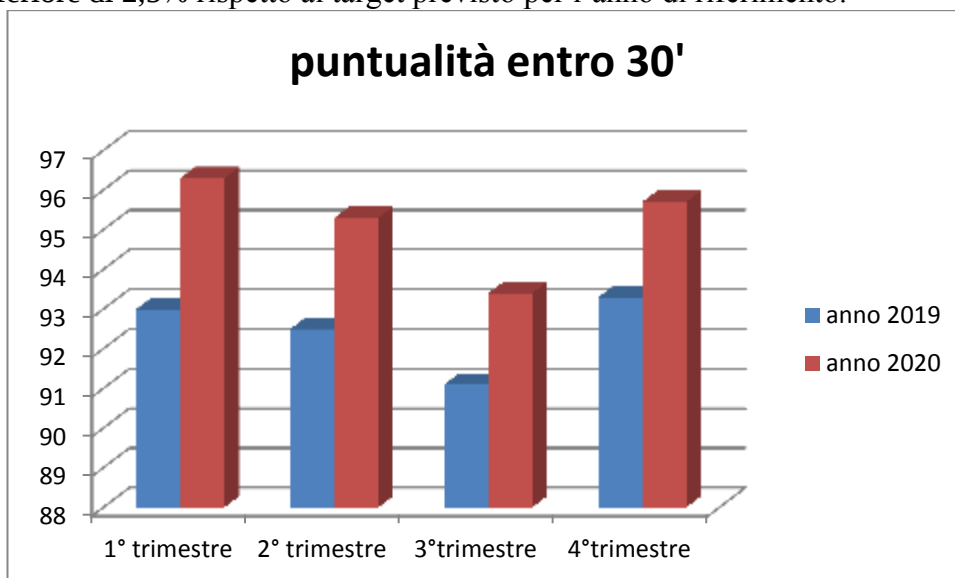
<sup>5</sup> Allegato 5 del contratto

all'allegato 5 e gli incrementi richiesti (rispetto all'anno n-1) di cui all'allegato 5a secondo quanto dettagliato nei citati allegati per l'anno 2019.

**a) puntualità entro i 30'**

L'indice di puntualità entro i 30' registrato per il 2020 è di 2,5 punti superiore rispetto al valore consuntivato lo scorso anno, rimanendo tuttavia inferiore dello 0,9% rispetto al valore obiettivo atteso (valore consuntivato annuo 95,0 rispetto al valore obiettivo atteso 95,9).

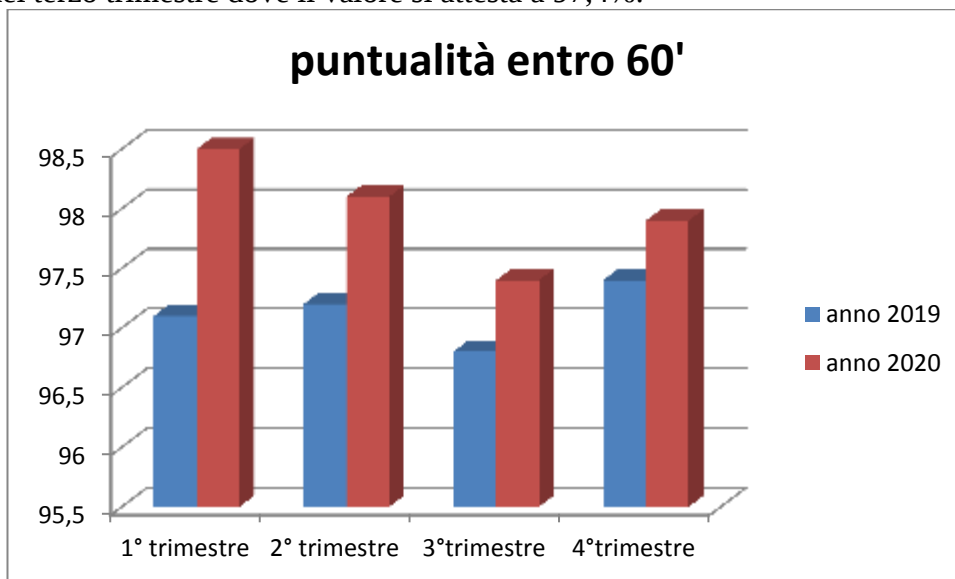
Per quanto riguarda l'andamento nel corso dell'anno il valore del quarto trimestre riporta un miglioramento della performance, dopo aver registrato un trend di flessione, dall'inizio dell'anno, che ha raggiunto il valore minimo nel terzo trimestre, nel quale si è raggiunto un valore inferiore di 2,5% rispetto al target previsto per l'anno di riferimento.



**b) puntualità entro i 60'**

Per tale indice il valore consuntivato per il 2020 è inferiore di 1 punto percentuale rispetto al valore obiettivo atteso (97,9 contro 98,9).

Per quanto riguarda l'andamento nel corso dell'anno 2020 la punta minima percentuale si registra nel terzo trimestre dove il valore si attesta a 97,4%.

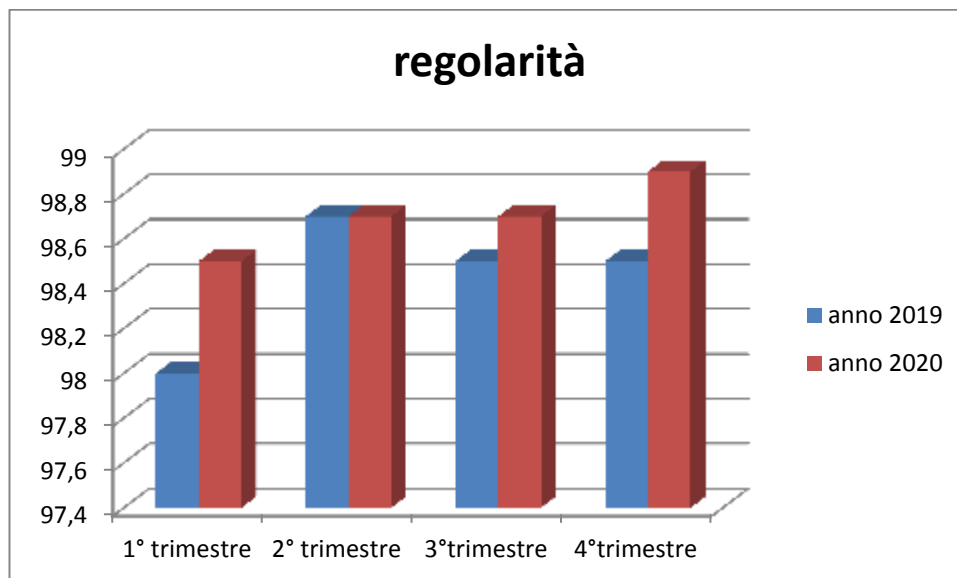


### c) regolarità

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 2020 è di 98,7 a fronte di un valore obiettivo atteso di 99,1.

Il dato per l'anno corrente riporta una lieve incremento rispetto a quello dello scorso anno (+0,3%).



Nel dettaglio della regolarità si rileva che i treni soppressi sono passati da 134 nello scorso anno a 44, i treni limitati da 255 a 208, mentre i treni con ritardo superiore da 286 a 176.

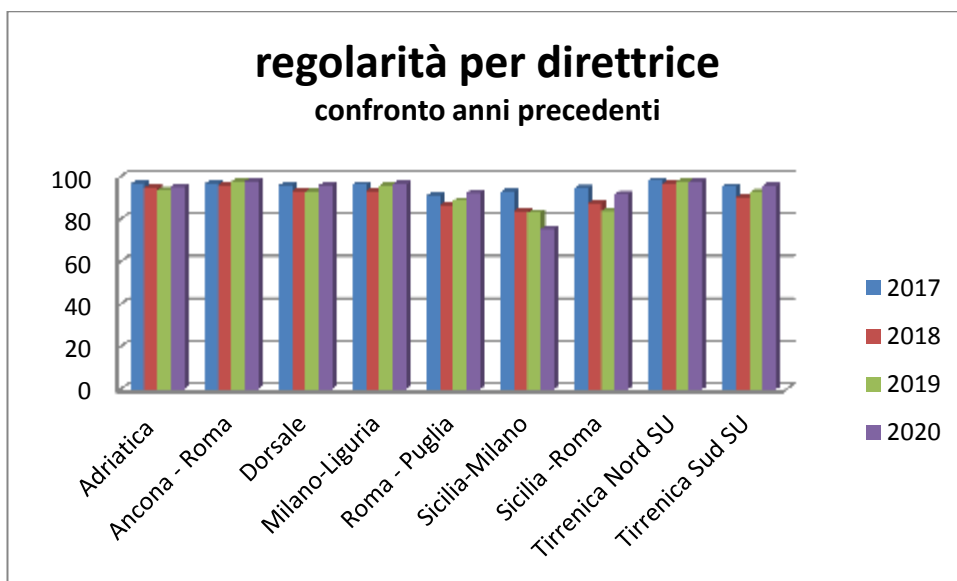
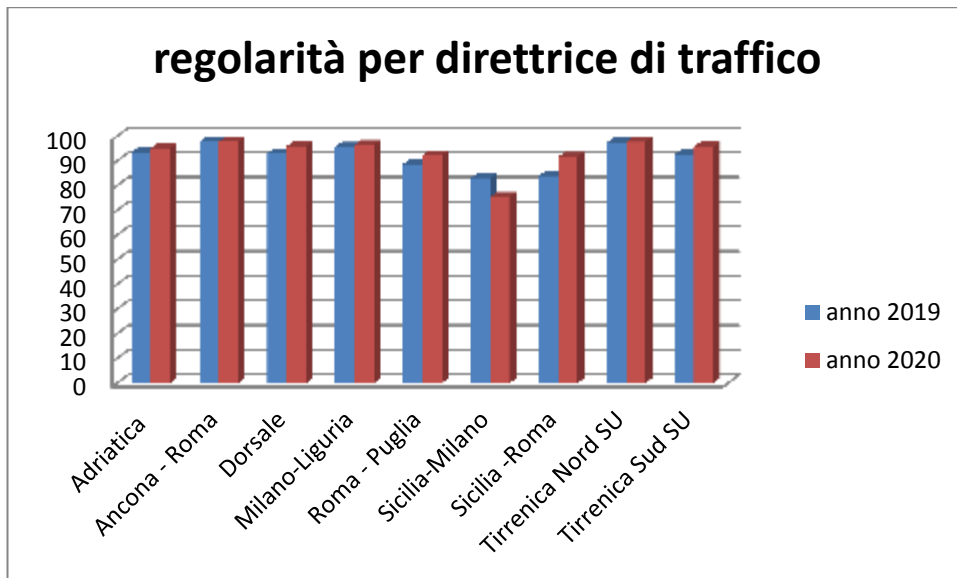
Incidono sul decremento dei valori il fatto che nel primo trimestre dell'anno i treni programmati sono passati da 10.752 a 8.607 mentre nel secondo trimestre dell'anno sono stati ridotti da 10.843 a 2.625.

### regolarità per direttrice di traffico

Per quanto riguarda l'analisi della percentuale della puntualità entro i 30' rispetto al totale dei treni presenti in contratto il valore passa da 92,50% del 2019 a 95,02% nel 2020.

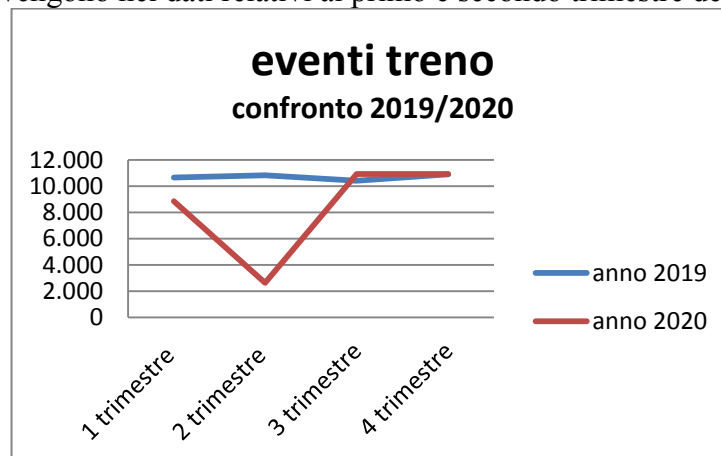
Nello specifico tuttavia mentre si registra un incremento percentuale positivo per tutte le direttrici, di segno inverso sono invece i valori che riguardano la direttrice Sicilia-Milano che passa dal valore di 83,13% del 2019 al valore di 75,47% per il 2020.

Riportano invece risultati positivi la Sicilia-Roma che registra un incremento nella percentuale della puntualità da 83,96% a 91,68% e la Roma -Puglia che passa da 88,79% a 92,42%; entrambe tali ultime due direttrici lo scorso anno mostravano le maggiori criticità insieme alla Sicilia-Milano.

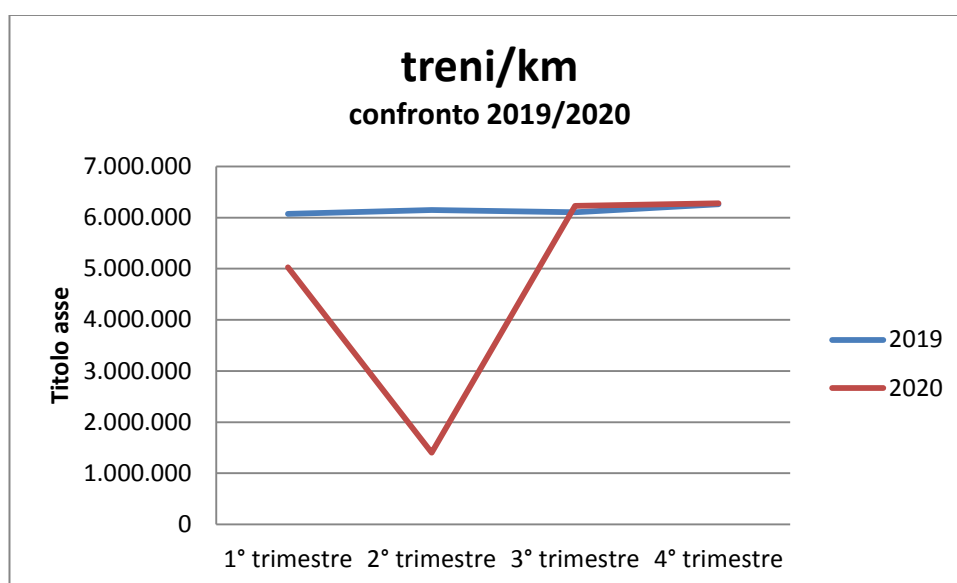
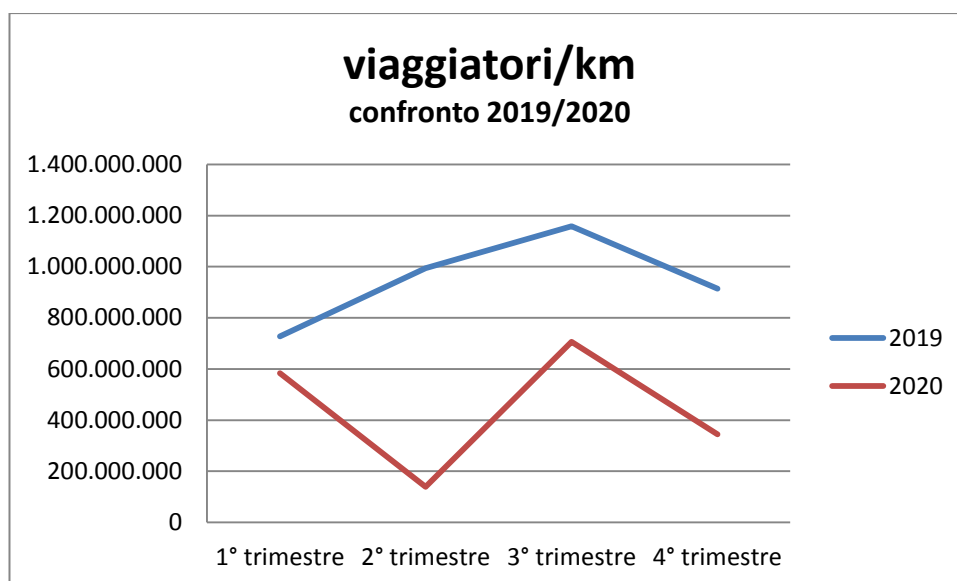


## frequentazioni

In merito alle frequentazioni i dati rendicontati nel 2020 risentono delle limitazioni derivanti dai provvedimenti adottati a contenimento della pandemia. In particolare i valori di maggiore scostamento si rinvengono nei dati relativi al primo e secondo trimestre dell'anno.



Per quanto riguarda invece il raffronto fra il valore dei treni chilometro e quello dei viaggiatori chilometro a fronte di un sostanziale riequilibrio delle percorrenze negli ultimi due trimestri del 2020 rispetto ai valori 2019, si registra un sostanziale disallineamento del numero dei viaggiatori chilometro nel confronto fra i corrispondenti valori delle due annualità.

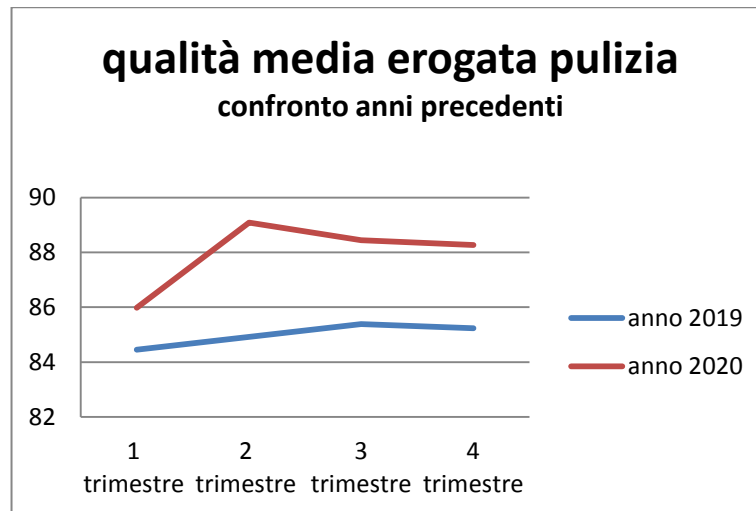


#### **d) pulizia**

Il valore pulizia consuntivato, con riferimento alla Qualità Media Erogata del 2020 risulta di 87,70 a fronte di un valore obiettivo atteso di 89,00.

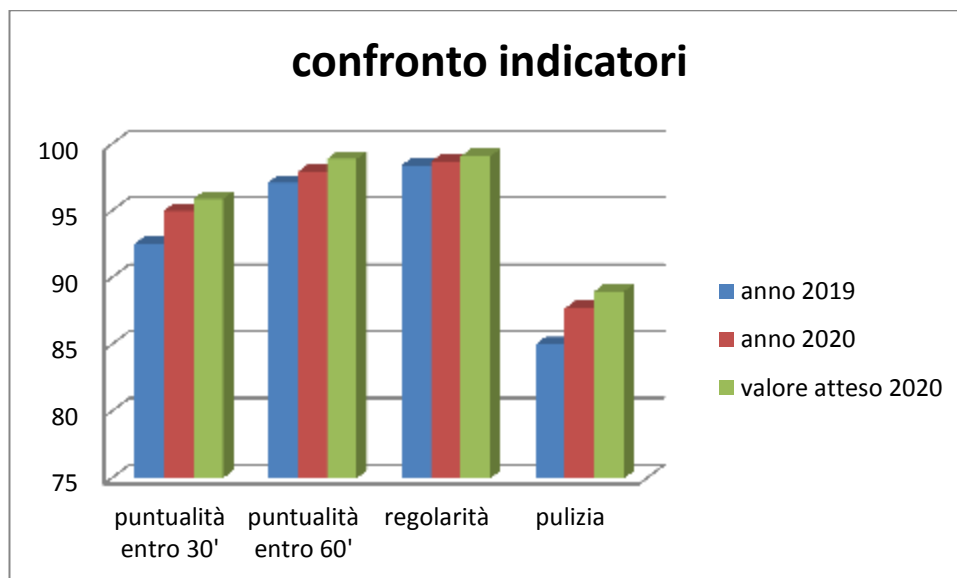
Il valore consuntivato per il 2019 era stato di 85 a fronte di un valore obiettivo atteso del medesimo valore.

Nel corso del 2020 il valore è passato dal minimo riportato nel primo trimestre di 85,98 al valore del quarto trimestre di 88,27, con una punta massima nel secondo trimestre di 89,09.



### Riepilogo indicatori qualità del servizio erogato

Il confronto fra i dati 2019 e 2020 dei quattro parametri che concorrono a determinare il valore di bonus/malus risulta sintetizzato nella tabella seguente.



Per tutti i 4 indicatori il valore rendicontato è incrementato nel 2020 rispetto ai valori 2019, ma rimane in tutti e 4 i casi inferiore al valore obiettivo atteso per l'anno in riferimento.

### 4) RISULTATI DI QUALITÀ 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.

Nella rendicontazione presentata per l'anno 2020 la Società ha comunicato che a causa della situazione emergenziale dovuta alla pandemia da Covid-19 le rilevazioni di marzo e di maggio 2020 non sono state effettuate.

Si premette innanzitutto che, su determinazione congiunta delle Amministrazioni vigilanti, per i valori obiettivo attesi per il 2020 di cui all'allegato 5a del contratto sono stati mantenuti gli incrementi richiesti (rispetto all'anno precedente n-1) come già dettagliati nel citato allegato.

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

**a)pulizia e condizioni igieniche del treno<sup>6</sup>**

Il valore raggiunto nell'anno 2020 è di 89,2 e supera di 3,8 punti percentuali il valore obiettivo atteso. Rispetto all'anno precedente il valore raggiunto è incrementato di 5,8%.

**b)comfort<sup>7</sup>**

Il valore raggiunto nell'anno 2020 è di 92,1 rispetto al valore obiettivo atteso di 87,8. Rispetto all'anno precedente il valore raggiunto è incrementato di 4,8%.

**c)security<sup>8</sup>**

Il valore consuntivato per l'anno in riferimento è 89,7 a fronte di un valore target di 88,5. Rispetto all'anno precedente il valore raggiunto è incrementato di 1,7%.

**d)viaggio nel complesso<sup>9</sup>**

Il valore per l'anno 2020 è di 92,3% rispetto al valore obiettivo di 89,0 risultando superiore di 3,8% rispetto al valore dello scorso anno.

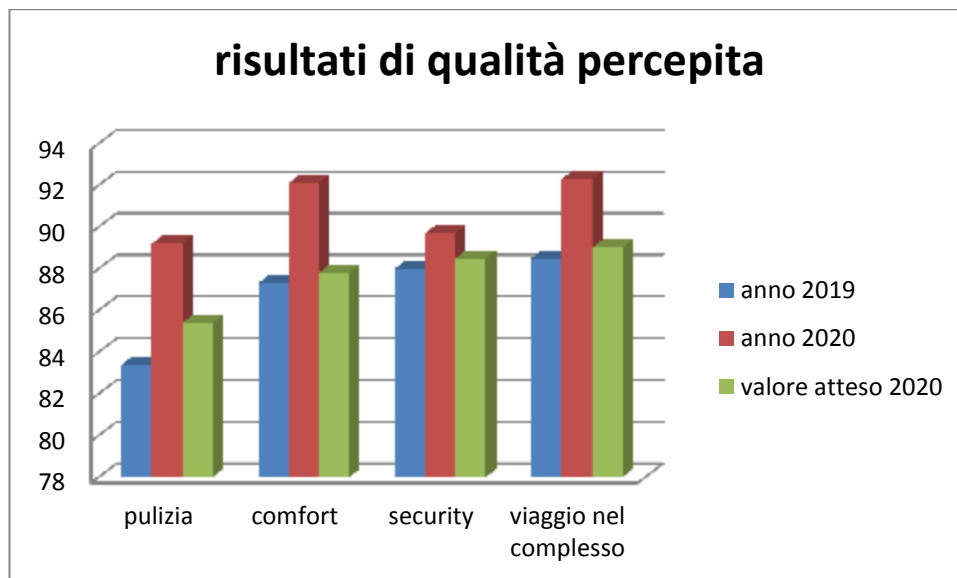
---

<sup>6</sup>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.

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> La variabile misura il livello di sicurezza garantito al viaggiatore ed ai suoi beni contro il rischio di furti, aggressioni o molestie varie.

<sup>9</sup> 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.



## ULTERIORI ATTIVITA' SVOLTE NEL CORSO DELL'ANNO

### attività ispettiva

Nel corso del 2020, a causa della pandemia, non sono state effettuate ispezioni a bordo treno.

### disposizioni conseguenti all'emergenza epidemiologica da Covid-19

L'articolo 200 3° comma del D.L 19 maggio 2020 n°34 convertito dalla legge n° 77 del 17 luglio 2020 ha previsto che *“in considerazione delle riduzioni dei servizi di trasporto pubblico passeggeri conseguenti alle misure di contenimento per l'emergenza epidemiologica da Covid-19, non trovano applicazione, in relazione al trasporto ferroviario passeggeri di lunga percorrenza e per i servizi ferroviari interregionali indivisi le disposizioni che prevedono decurtazioni di corrispettivo o l'applicazione di sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020”*.

Pertanto in relazione a tale disposizione normativa non saranno applicate penalità o decurtazioni per l'anno 2020 in relazione alle minori percorrenze nel periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre.

### calcolo sistema penali ed incentivi

Nel 2020 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 2019, 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 € 5.832,00 per eventi non imputabili a Trenitalia e € 485.418,90 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 259 eventi nei quali si è verificata una interruzione o

variazione del servizio ferroviario è sempre stato erogato il servizio sostitutivo, tranne che in un caso. In base a quanto descritto è stata applicata una penale pari a € 520.000,00.

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 2019, i valori consuntivati hanno comportato l'applicazione di penalità per tutti e quattro gli indicatori.

Poiché per tutti e quattro gli indicatori i valori consuntivati sono rimasti al di sotto dei rispettivi "valore obiettivo minimo" sono state applicate le quattro penalità nel valore massimo previsto per ogni singolo parametro di qualità erogata, pari ad € 914.806,76.

Pertanto complessivamente è stata comminata la penalità di € 3.659.227,04.

In ordine alle interruzioni che hanno interessato le relazioni Ventimiglia-Roma e Ventimiglia Milano nelle giornate del 16 e 17 novembre 2019 e che hanno comportato la soppressione della circolazione nella tratta fra Ventimiglia e Genova Principe, per n° 3 treni sono state applicate le riduzioni di corrispettivo con la prevista maggiorazione di cui all'art. 8.6 del contratto, per un importo di € 7.515,27 in quanto eventi imputabili alla Società; inoltre per tali eventi sono state applicate le penali previste dell'art. 14.18 del contratto, per un importo di € 12.000,00.

### **ulteriori penalità**

#### **anno 2019**

Di seguito alla trasmissione della rendicontazione certificata per l'anno 2019, avvenuta in data 14 luglio 2020 è stato rilevato che, al consuntivato degli investimenti, a fronte di una previsione nel PEF di M€ 170,3 sono stati consuntivati M€ 257,7, con un maggior valore di M€ 86,9.

Il differenziale positivo riportato compensa parzialmente i minori importi di investimento relativi agli anni 2017 e 2018 complessivamente ammontanti a M€ 208,5.

Con riguardo invece al valore della manutenzione netta nella rendicontazione prodotta è stato riportato il valore di M€117,8 a fronte di una previsione di M€ 122,6, con un differenziale negativo di M€ 4,8.

Attese le previsioni di cui al punto 14.10 del contratto, tale differenziale negativo comporta il recupero del corrispondente importo a valere sul corrispettivo, nonché l'applicazione di una penale pari al 50% dell'importo delle suddette mancate manutenzioni.

Con riferimento a tale rilievo in data 20 novembre 2020 la Società ha fatto pervenire le proprie controdeduzioni al riguardo comunicando che tale minore valore non è attribuito a riduzioni di attività manutentive, bensì ad un costo complessivo inferiore legato sia ad uno scenario operativo differente dall'asset del materiale rotabile rispetto a quello programmato nel PEF, sia a fenomeni esogeni. E' stato al riguardo rilevato che la diversa composizione dell'asset è stata autorizzata a partire da maggio 2019.

Ulteriormente è stato segnalato da questa Amministrazione che il valore dei costi operativi ammonta ad € 438,4 milioni a fronte di una previsione di € 482,8 milioni. Tale scostamento risulta integrare la previsione di cui al punto 11.2 del contratto in ordine al quale è stato segnalato sia alla Società che al Ministero covigilante la necessità di verificare la sussistenza delle condizioni di cui all'art. 11.3 per l'assunzione delle determinazioni conseguenti.

Con nota del 14 settembre 2020 Trenitalia ha trasmesso la tabella 2 dell'Allegato 8 del contratto riportante la consuntivazione di dettaglio degli investimenti effettuati nel 2019.

In data 4 novembre 2020 questa Amministrazione ha formulato le proprie osservazioni di dettaglio in ordine alle singole linee di investimento chiedendo integrazioni o elementi di dettaglio.

La Società ha riscontato con nota del 20 aprile 2021.

In relazione agli elementi di riscontro ricevuti con nota del 10 maggio 2021 questa Amministrazione ha chiesto di dettagliare ulteriormente la consuntivazione di alcuni investimenti relativamente ai quali gli elementi già forniti dalla Società non sono risultati esaustivi.

In particolare gli ulteriori approfondimenti chiesti riguardano:

- l'investimento di € 93.974.529 relativo a trasferimento di 261 carrozze e 59 locomotori 414;
- gli interventi non realizzati di efficienza energetica;
- lo slittamento della implementazione degli impianti antincendio sulle carrozze IC e ICN
- i minori investimenti per il potenziamento degli impianti manutentivi di Roma, Milano e Torino.

Alla data della presente relazione si è in attesa di ricevere gli elementi chiesti.

### **illuminazione e climatizzazione a bordo treno anno 2019**

In relazione alla trasmissione della rendicontazione annuale, 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.

In assenza dell'inoltro di tale relazione, che dovrebbe pervenire contestualmente alla rendicontazione certificata, la Direzione Generale competente ha proceduto a rilevare i dati direttamente dal server FTP messo a disposizione da Trenitalia.

Dalle rilevazioni effettuate sono stati rilevati 903 eventi per disservizi relativi all'impianto di climatizzazione e 52 eventi relativi a disservizi dell'impianto di illuminazione.

In data 15 ottobre 2020, a seguito dell'interlocutoria intercorsa, è stata comminata la sanzione di €102.000,00 per 51 eventi relativi a disservizi sull'impianto di illuminazione.

Per quanto attiene invece i disservizi relativi all'impianto di climatizzazione in data 14 dicembre 2020 è stata applicata una penalità di € 1.806.000,00 .

### **anno 2018**

In data 21 gennaio 2020 è stata da ultimo sollecitata la trasmissione della tabella 2 dell'Allegato 8 inerente la rendicontazione degli investimenti effettuati nell'anno 2018.

A seguito anche degli ulteriori solleciti, in data 17 luglio 2020 è stata trasmessa la tabella in argomento.

Agli esiti delle verifiche effettuate sono state comminate le seguenti penali:

- € 6.382.736,7 pari al 5% dei mancati investimenti, fermo restando quanto previsto in contratto in ordine al recupero degli interventi non effettuati;
- € 5.500.000 per differenziale sugli importi di manutenzione previsti a fronte di quelli effettuati;
- € 1.200.000 per ritardo nella presentazione della tabella di rendicontazione.

Con particolare riguardo alla penalità per mancate manutenzioni Trenitalia ha opposto osservazioni che riferiscono a minori costi dovuti al restyling della flotta viaggiante, allo slittamento delle attività del pulitore viaggiante, nonché a non meglio precisate dinamiche collegate a dinamiche dell'inflazione e del rinnovo del CCNL.

A tale riguardo è stato riscontrato che la modifica dell'asset impiegato nei servizi è stata assentita nel maggio del 2019 e quindi non può aver ragionevolmente prodotto alcun effetto

nei costi di manutenzione del 2018 e che alcuno slittamento delle attività del pulitore viaggiante è mai stato comunicato o autorizzato dalle Amministrazioni vigilanti.

## **PROCEDURE IN CORSO DI DEFINIZIONE**

### **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 aveva avviato la procedura prevista nel novembre 2019 con il confronto fra le parti interessate e nel febbraio 2020, aveva sollecitato la Società all'invio della proposta relativa alla revisione dell'Offerta ed al programma di investimenti per il materiale rotabile.

I successivi eventi legati alla pandemia hanno rallentato il processo di implementazione del tavolo tecnico congiunto per la revisione contrattuale e nel maggio 2020 è stata chiesta l'integrazione della documentazione secondo quanto previsto dall'art. 12.1 del contratto.

Con nota del 15 gennaio 2021 è stata da ultimo ulteriormente sollecitata l'invio della documentazione già chiesta ed entro il mese di giugno 2021 presenterà una propria proposta.

### **impiego del materiale rotabile**

per quanto riguarda il piano di implementazione del materiale rotabile anche conseguente alla rimodulazione assentita nel maggio 2019 allo stato permangono ancora i seguenti elementi di criticità:

**LOCO E656:** (anno medio di costruzione 1976).

In merito alla consistenza rendicontata al 31/12/2019 delle 16 locomotive E656 , nel mese di novembre 2020 la Società ha comunicato che tale tipologia di materiale non veniva più utilizzata per l'effettuazione dei servizi commerciali programmati e che le suddette locomotive, allocate in Sicilia, venivano utilizzate nei soli casi di avaria delle E 464: essendo le locomotive vetuste, queste sono spesso soggette a fermi manutentivi e pertanto, per garantire un sistema di scorta efficace, risulta necessario mantenere tutta la consistenza.

Di seguito agli approfondimenti chiesti la Società ha comunicato che il costo per la manutenzione di tale tipologia di materiale, che avrebbe dovuto essere già non più in esercizio fin dal 2018, per l'anno 2019 è risultato di 1,1 milioni di euro; tale costo secondo la Società si sarebbe reso necessario al fine di mantenere la manutenzione di tali locomotive per garantire il corretto esercizio dei treni IC nel territorio siciliano fino a tutto il 2020.

### **LOCO ELETTRICHE 414**

Di seguito alla richiesta del MIT di dettagliare il piano di impiego dei convogli 414 previsto dalla rimodulazione assentita in numero di 59 unità la Società ha rappresentato quanto segue.

L'intero programma di attivazione si è concluso nel mese di luglio 2020 ed ha prodotto la messa in esercizio di 52 locomotive . Delle restanti 7 , n° 6 sono risultate ferme per attività di manutenzione ciclica e 1 viene utilizzata come loco di riserva.

Le 52 locomotive garantiscono l'effettuazione del servizio per 36 treni, programmati in 26 giornate di turno (2 locomotive per ogni treno) così come di seguito dettagliato per ogni singola relazione di traffico:

n° 4 coppie Milano-Livorno

n° 3 coppie Milano-La Spezia

n° 3 coppie Milano Ventimiglia

n° 1 coppia Milano Grosseto

n° 1 coppia Milano Pescara

n° 1 coppia Milano Terni

n° 1 coppia Milano Taranto

n°2 coppie Bologna Bari

n° 2 coppie Bologna Lecce.

Ulteriormente è stato comunicato che a partire da dicembre 2020 sarebbe stata ripristinata la trazione con E414 sulla relazione periodica Milano-Lecce che per esigenze industriali era stata temporaneamente sostituita con altro locomotore.

Nel dettaglio chiesto relativamente agli investimenti riportati nella tabella 2 dell'Allegato 8 la Società ha riportato investimenti per circa 19 milioni di euro relativi al trasferimento del suddetto materiale.

#### LOCO 464

A riscontro della richiesta di informazioni riguardo l'utilizzo delle loco 464 Trenitalia ha comunicato che nell'annualità 2020 sono state utilizzate 30 unità a fronte delle 32 previste.

Tale differenza, secondo la Società, è attribuibile ad una diversa pianificazione dell'uso del materiale rotabile regionale in conseguenza delle tardate consegne di nuovi treni a causa dell'emergenza pandemica.

Tale scenario, come comunicato da Trenitalia, avrà ripercussioni anche nel corrente anno confermandosi pertanto l'impiego di n° 30 locomotive in luogo delle 67 programmate per il 2021.

Le E464 vengono utilizzate secondo il seguente programma:

n° 2 coppie Roma/Sicilia ICN (sono impiegate in turno 10 locomotive)

n° 2 coppie IC Palermo/Messina, n° 2 coppie IC Siracusa/Messina e n° 3 coppie ICN Palermo/Messina e n° 3 coppie ICN Siracusa/Messina(impiego in turno di 20 loco).

Successivamente la Società, su richiesta del MIT ha altresì comunicato il piano di impiego del materiale di tipologia E402B ed E403 che andrà a sostituire il materiale indisponibile.

IL DIRETTORE GENERALE

Dott. Enrico Maria Pujia