



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REGISTRO UFFICIALE
Prot. **0001509-15/01/2014-USCITA**

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

Oggetto: Relazione sullo stato di attuazione del Contratto di servizio passeggeri media e lunga percorrenza 2009-2014 ai sensi della Deliberazione CIPE del 17 dicembre 2009.
Anno 2013

In adempimento a quanto disposto nella deliberazione CIPE 17 dicembre 2009, n. 122 (G.U. n. 305-31/12/2010), ed in particolare agli aggiornamenti sullo stato di attuazione del contratto di servizio passeggeri per la media e lunga percorrenza, si forniscono i seguenti elementi informativi per l'**anno 2013**.

1) AGGIORNAMENTI ATTO AGGIUNTIVO

Tutto quanto premesso nella relazione n. 5041 del 15 febbraio 2013, valida per l'anno 2012, in merito all'aggiornamento del secondo periodo contrattuale, accogliendo i pareri contrari espressi dal Ministero dell'economia e delle finanze, si è provveduto a modificare nuovamente lo schema di atto aggiuntivo secondo i rilievi formulati in dettaglio dal Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato e dal Dipartimento del Tesoro, specificamente per l'Allegato 3 concernente il Piano Economico Finanziario, apportando le modifiche relative alle modalità di calcolo dell'incremento tariffario, nonché alla proposta da parte della società di prevedere, nell'ambito del procedimento per l'incremento tariffario ex art. 10.4 del Contratto di Servizio, il silenzio oltre i 60 giorni come autorizzativo.

In data 3 luglio 2013 con nota n. 20870 del Capo di Gabinetto di questo Dicastero, si è provveduto a trasmettere una nuova scheda tecnica con il dettaglio delle modifiche e dei chiarimenti richiesti ed il relativo schema di atto aggiuntivo corredato dagli allegati aggiornati.

Nel trasmettere in allegato i suddetti documenti (cfr All.1), si evidenzia che trattasi di una bozza di atto aggiuntivo, ad oggi, non ancora condivisa con il Ministero dell'economia e delle finanze.

Al riguardo si fa presente che, nell'ambito degli adempimenti previsti dall'articolo 10.4 inerenti l'incremento tariffario per l'anno 2014, si è provveduto a sollecitare il perfezionamento del suddetto atto.

2) RIMODULAZIONI INTERVENUTE DA DICEMBRE 2012 A DICEMBRE 2013 E PROGRAMMAZIONE RIMODULAZIONE 2014 A PARTIRE DA DICEMBRE 2013 A GIUGNO 2014

Le modifiche intervenute nel corso dell'anno 2013 rispetto all'orario del 2012 sull'offerta ferroviaria assicurata tramite le sovvenzioni sottostanti il Contratto di Servizio per la media e lunga percorrenza nazionale, orientata a perseguire l'obiettivo prioritario del Contratto di Servizio, costante rispetto agli enunciati di derivazione comunitaria di tutela della mobilità minima per le aree territorialmente svantaggiate, si riferiscono a singoli tratti che non ne modificano la struttura complessiva.

Infatti, le modifiche salienti avvenute con il cambio orario di dicembre 2012, a risorse invariate rispetto a quelle a disposizione nel 2012, hanno riguardato, per la dorsale adriatica:

- da febbraio, per il treno notturno ICN 758 con destinazione Milano è stata anticipata la partenza da Lecce dalle 19.55 alle 18.15, sono state aggiunte le fermate di Francavilla Fontana e Gioia del Colle ed è stata programmata la deviazione su Taranto, permettendo così a questa città, punto di riferimento dell'area jonica pugliese, il collegamento diretto con il nord della penisola;
- contestualmente, è stato soppresso il collegamento bus previsto tra Bari e Taranto;
- si segnala, inoltre, il prolungamento fino a Torino di un ICN proveniente da Lecce, in precedenza attestato a Bologna, e la contemporanea soppressione di un periodico Bari-Torino.

Rimanendo nell'ambito dell'offerta assicurata dal Contratto di Servizio, i collegamenti diretti al nord attraverso la linea adriatica in partenza da Lecce hanno visto un rafforzamento dei servizi su Bari, proprio in virtù della funzione di snodo, anche con la linea jonica, di questa stazione.

Infatti, anche quando la destinazione diretta è Milano (2 collegamenti notturni) o Torino (1 collegamento, la cui partenza serale domenicale è stata anticipata per dare la possibilità di giungere in orario lavorativo il lunedì), la direzione privilegiata dei servizi ferroviari pugliesi rimane la dorsale adriatica, con un'offerta per Roma che prevede un solo collegamento da Bari e uno periodico da Lecce.

Tale criticità non sembra essere del tutto risolta con i servizi a mercato, la cui offerta non appare particolarmente generosa.

Verso Roma, infatti, sembra privilegiata la partenza da Taranto, che può contare per raggiungere la Capitale su due partenze giornaliere diurne ed un collegamento periodico. Tali collegamenti servono anche Potenza e Metaponto, situate sull'area jonica della Basilicata.

Per quanto riguarda la dorsale tirrenica, che consente la maggior parte dei collegamenti fino alla Calabria interessando anche il transito verso la Sicilia, le criticità rilevate sono da addebitare essenzialmente ai collegamenti dell'area jonica calabrese con il nord, a causa delle difficoltà di collegamento infrastrutturale con tale asse di trasporto ferroviario.

Infatti, fino al dicembre 2011 l'offerta ferroviaria sovvenzionata prevedeva un collegamento che da Reggio Calabria giungeva a Milano non attraverso la dorsale tirrenica, che storicamente assicura i collegamenti della Calabria con il nord della penisola in quanto dotata di migliori infrastrutture, ma attraverso l'area jonica, con numerose fermate in centri urbani a distanza ravvicinata l'uno dall'altro, fino a raggiungere Bari, e quindi Milano, via Metaponto-Taranto, seguendo la direttrice adriatica. Tale treno, composto di vetture diesel,

data l'assenza di elettrificazione nella gran parte della linea in questione, è stato eliminato sia per l'entità delle perdite che presentava, sia per l'entrata in vigore di nuove normative sulla sicurezza ferroviaria che, cessato il periodo delle deroghe, comporta, per le vetture diesel tradizionali, come quelle in uso nell'area jonica calabrese, un profondo *restyling* strutturale per assicurare il rispetto delle prescrizioni imposte da RFI.

Pertanto, a causa della situazione infrastrutturale ferroviaria che attualmente non consente la connessione tra la dorsale jonica e quella tirrenica con il materiale rotabile ordinario, l'offerta ferroviaria nell'area jonica prevedeva, ancora nei primi mesi del 2013, un largo ricorso ai servizi sostitutivi automobilistici sottoposti a impegnativi tragitti stradali, con la conseguente rottura del viaggio una volta giunti a Bari o a Taranto; analoga situazione di utilizzo del trasporto sostitutivo su gomma si riscontrava sulla linea tirrenica. Nel corso dell'anno, a seguito di impegnativi esami tecnici condotti con il gestore ferroviario, tale situazione è stata oggetto di un profondo intervento di efficientamento, anche su impulso degli Enti locali e territoriali calabresi che hanno coinvolto diverse sedi istituzionali al fine di porre all'attenzione le problematiche –non solo trasportistiche– costantemente presenti in questa Regione.

Sono pertanto stati portati a termine gli approfondimenti per una rivisitazione ulteriore del modello di offerta che tuttavia, come noto, non può prescindere da una sostanziale parità degli oneri di contribuzione statale. Pertanto il sistema trasportistico calabrese, per quel che concerne gli aspetti relativi al Contratto di Servizio nazionale, nel corso dell'anno è stato sottoposto a modifiche al fine di ottimizzare percorrenze e orari aventi un minor impatto economico ed in grado di far fronte alla effettiva domanda di trasporto. Sono quindi state attivate già dai primi mesi dell'anno 2013 alcune velocizzazioni su collegamenti a mezzo bus, tali da consentire più efficacemente le connessioni con i servizi della lunga percorrenza presenti sulla dorsale tirrenica e su quella adriatica. Dal 13 gennaio 2013, in particolare, sono state introdotte le seguenti modifiche:

- il bus LP 555-556 Crotone – Paola e vv. è stato velocizzato di circa 1 ora, con orari modificati in modo da garantire la connessione a Paola con il treno notte ICN 794-795 diretto a Roma Tiburtina, Milano e Torino;
- il bus LP981-986 Reggio Calabria –Bari e vv. è stato velocizzato di circa 1 ora, con eliminazione di fermate;
- il bus LP794-795 Reggio Calabria- Lametia T. e vv. è stato velocizzato di circa 1 ora, con eliminazione di fermate;

In particolare, si è arrivati a garantire, da giugno 2013, un collegamento ferroviario IC Reggio Calabria Taranto e vv. via jonica tale da consentire, a Taranto, orari compatibili con i collegamenti in partenza da Bari da e verso Milano.

La soppressione di bus sulle linee su cui è stato ripristinato il servizio ferroviario dovrebbe assicurare il sostanziale equilibrio finanziario del Contratto, a fronte del maggiore onere che tale modifica comporta.

Tale collegamento, comunque, presenta difficoltà tecniche strutturali che a tutt'oggi non è stato possibile risolvere, in quanto legate all'utilizzo, fino a Taranto, di vetture diesel, mentre da tale città in poi il materiale rotabile utilizzato risulta essere quello normalmente circolante sulle linee elettrificate. Tale situazione ha imposto, pertanto, una rottura di carico del viaggio da Reggio Calabria a Milano con, soprattutto nella fase d'avvio, notevoli criticità e disservizi alimentati dai motivi tecnici summenzionati.

Fermo restando che, a risorse invariate, l'ottimizzazione dell'offerta ha consentito un ampliamento del perimetro dei servizi contrattualizzati, le criticità da evidenziare sono riferibili alla limitata qualità dei servizi che, per alcune tratte sono oggetto di ripetute

segnalazioni da parte dell'utenza, come anche alle reiterate richieste di inserimento di nuovi collegamenti che, soppressi come servizi commerciali economicamente in perdita, non hanno trovato la copertura economica necessaria ad assicurare l'equilibrio finanziario del Contratto.

A titolo esemplificativo si cita la richiesta, avanzata sia attraverso numerosi atti di sindacato ispettivo, che da privati cittadini, di un collegamento dalla Capitale verso Ancona in fasce orarie che assicurino un più agevole viaggio da parte di un'utenza che presenta le caratteristiche tipiche dei pendolari, interessati quindi ad una percorrenza ferroviaria diversa ma spesso coesistente a quella a cui è indirizzato il Contratto nazionale.

A tale proposito si fa presente che, nel secondo semestre 2013, nel corso degli approfondimenti tecnici condotti per la composizione e definizione dell'offerta compresa nel perimetro del Contratto valida nel 2014, sono state prese in esame le informazioni, rese da Trenitalia S.p.A., ai sensi dell'art. 7 dell'attuale Contratto di Servizio, concernenti la soppressione di numerosi Intercity a mercato, e quindi non sovvenzionati da finanziamenti pubblici, a partire dal 2014.

Tale decisione è stata motivata dalle perdite, complessivamente ammontanti a circa 30 milioni di Euro, che presenterebbe il conto economico dei suddetti servizi, che si svolgono lungo la dorsale tra Roma e Firenze e servono varie destinazioni (da Milano, Trieste/ Venezia sino a Roma/Napoli, Salerno).

Al fine di declinare l'offerta programmata per il cambio orario previsto a dicembre 2013, valido per il 2014, la competente Direzione Generale per il trasporto ferroviario ha richiesto a Trenitalia S.p.A. ulteriori informazioni sui servizi in questione al fine di valutare i maggiori costi sottesi al Contratto, qualora tali collegamenti venissero riconosciuti come servizi di utilità sociale al pari di quelli che, nelle stesse direttrici, sono già compresi nel perimetro dei collegamenti le cui perdite sono sovvenzionate dallo Stato.

Permanendo la previsione finanziaria delineata dall'attuale legge di bilancio, che destina agli adempimenti degli obblighi contrattuali, scaturenti dal Contratto di Servizio in parola, 242.922.703 euro per gli anni 2013, 2014 e 2015, la pianificazione dell'offerta programmata per il 2014 nella direzione di un aumento dei TKM già previsti, si presenta di difficile attuazione, in quanto dipendente da un'improbabile diminuzione delle perdite previste per i treni sovvenzionati nell'anno in corso.

Tuttavia, a tutt'oggi le paventate soppressioni sono state rimandate, ma l'opportunità del loro inserimento nel Contratto di Servizio rimane subordinata alla sostenibilità dell'onere che tale operazione comporterebbe (cfr All.2).

3) MONITORAGGIO QUALITA' EROGATA

Trenitalia, ai sensi dell'articolo 5.1, lett. h) del CdS 2009-2014, ha trasmesso con cadenza trimestrale le relazioni sulla qualità e sui servizi erogati con riferimento all'offerta programmata per il 2013 e, come di consueto, ha reso disponibili i dati di dettaglio sul server FTP, consentendo alla competente Direzione l'espletamento delle attività di monitoraggio.

In linea generale si fa presente quanto segue sui diversi indicatori collegati ad obiettivi contrattuali, nonché sugli indicatori relativi alla qualità del servizio, senza rilevare particolari criticità e rimandando per il dettaglio dei dati aggregati alle relazioni trimestrali fornite da Trenitalia:

- l'offerta erogata (mln treni km) nell'anno 2013 è pari a 17,7, come rilevato alla fine del terzo trimestre dell'anno di riferimento;

- per la pulizia (rispetto del programma) sono stati rilevati valori abbastanza in linea con quanto riportato negli anni precedenti;
- la regolarità, come rilevata, indica valori superiori al valore massimo;
- la puntualità (entro i 30 ed entro i 60 minuti) si è attestata su valori superiori al valore obiettivo di circa un punto in media percentuale. In particolare, quella entro i 60 minuti è stata superiore anche al valore massimo;
- la pulizia (qualità media erogata QME), registra costantemente valori inferiori al valore obiettivo;
- la frequentazione (eventi treno, treni km, viaggiatori km, posti km, carico medio e tasso di riempimento) indica un sensibile aumento dei valori del carico medio e del tasso di riempimento nel terzo trimestre rispetto agli altri periodi dell'anno.

Come anticipato nella relazione 2012, in via sperimentale è stata avviata la procedura per la rilevazione della qualità percepita. Al riguardo, sono stati forniti i risultati delle rilevazioni semestrali della qualità come percepita dalla clientela. Le variabili della *customer satisfaction* osservate sono la pulizia, il comfort, la security e il viaggio nel complesso, rilevati secondo una metodologia di ricerca basata su interviste annue (5.000 interviste bimestrali per un totale di 30.000 annue) distribuite per tipologia di treno, relazione di traffico e stazione, su un campione di viaggiatori selezionato secondo una procedura probabilistica. I risultati dell'indagine campionaria vengono poi ponderati con i dati delle frequentazioni disponibili nella banca dati di Trenitalia (cfr All.3).

Nella seguente tabella si riportano i risultati comunicati da Trenitalia per il 2012 in % soddisfatti (viaggiatori che hanno attribuito un punteggio da 6 a 9 su una scala di valutazione da 1 a 9).

VARIABILI	1° SEMESTRE	2° SEMESTRE
Pulizia	59%	62%
Comfort	72,3%	72,8%
Security	80,9%	80,8%
Viaggio nel complesso	84,1 %	82,1%

Si evidenzia, che i risultati delle rilevazioni della qualità percepita dalla clientela erano previsti, come indicato nell'atto aggiuntivo, nella componente di incremento tariffario dal 1 gennaio 2014. Per questo si è provveduto, contestualmente alla predisposizione dell'atto aggiuntivo, a modificare l'allegato 5 del CdS, relativo agli obiettivi di qualità erogata e alla modalità di determinazione del parametro utile al calcolo per l'incremento tariffario, al fine di includere anche gli obiettivi di qualità percepita.

Tuttavia, in considerazione del fatto che l'atto in parola non è stato ancora sottoscritto, si è proceduto al calcolo della percentuale di incremento tariffario da autorizzare per l'anno 2014, secondo le modalità previste dal Contratto vigente, come indicato nella presente relazione.

Al riguardo, è opportuno mettere in evidenza che nell'allegato 5, attualmente all'esame del MEF per il parere di competenza, insieme all'atto aggiuntivo agli altri allegati (1, 2 e 3) modificati, sono stati individuati i "valori obiettivo" della qualità percepita (% soddisfatti) per l'anno 2013.

Confrontando le percentuali indicate in via sperimentale per il 2012 con i valori obiettivo indicati per il 2013 (riportati nella seguente tabella) emergerebbe che il livello dei viaggiatori soddisfatti supera su base annuale i relativi valori obiettivo (% soddisfatti), anche per la variabile più critica della pulizia.

<u>ANNO 2013</u>	<u>VALORI OBIETTIVO (% SODDISFATTI)</u>
Pulizia	60%
Comfort	70%
Security	78%
Viaggio nel complesso	80%

Anche per l'anno 2013, evidenziando che si tratta di rilevazioni che hanno cadenza bimestrale (gennaio, marzo, maggio, luglio, settembre e novembre) e che la trasmissione dei relativi dati da parte di Trenitalia avviene, nell'ambito delle attività di monitoraggio con cadenza trimestrale, tutti e quattro i valori (pulizia, comfort, security, viaggio nel complesso), sono più alti dei rispettivi valori massimi stabiliti nell'atto aggiuntivo in via di definizione.

Il valore della qualità percepita, per ciascuna delle quattro variabili "osservate" (pulizia, comfort, security, viaggio nel complesso), continua quindi ad essere, come "percentuale soddisfatti", superiore al valore obiettivo, in particolare proprio per la variabile relativa alla "pulizia", che presenta il maggior indice di criticità in generale. Ciò, però, appare in contraddizione con il monitoraggio della qualità, considerato che i valori della qualità media erogata risultano costantemente molto al di sotto del valore obiettivo prestabilito. Peraltro, la rilevazione bimestrale effettuata da Trenitalia non risulta coerente con quanto previsto dall'articolo 14.12 del CdS che prevede l'obbligo la Società a fornire i dati per ciascun mese solare, a pena di sanzione.

Detta criticità è già stata oggetto di opportuni approfondimenti da parte della competente Direzione per il trasporto ferroviario, che nel breve periodo attiverà nell'ambito degli adempimenti previsti all'articolo 5.1, lett. m) del CdS, un servizio ispettivo di vigilanza e monitoraggio su quei treni che sono oggetto del maggior numero di interrogazioni, segnalazioni e reclami per disservizi, ritardi e soppressioni. Inoltre, la medesima Direzione ha invitato la società Trenitalia a fornire i dati relativi alla *customer satisfaction*, sempre con cadenza trimestrale, ma per ogni singolo mese, così come previsto dal contratto e come sollecitato dal Ministero dell'economia e delle finanze.

4) AUTORIZZAZIONE INCREMENTO TARIFFE ANNO 2013 E AVVIO ISTRUTTORIA PER IL 2014

Con riferimento agli adempimenti relativi alla determinazione degli incrementi tariffari da autorizzare ai sensi dell'articolo 10.4 del CdS passeggeri 2009-2014 per l'anno 2013, con nota del Capo di Gabinetto n. 44758 del 17 dicembre 2012 si è provveduto a trasmettere al Ministero dell'economia e delle finanze i calcoli eseguiti previo esame dei dati forniti da Trenitalia con la relazione, prevista dall'articolo 5.1, lett. h) del CdS, valida per il periodo di riferimento, al fine di acquisire il parere di competenza e procedere all'adozione del provvedimento di autorizzazione. In particolare, esaminati i dati acquisiti agli atti sulla base della formula indicata all'articolo 10.3 e degli elementi di calcolo, la percentuale di incremento tariffario applicabile all'utenza per l'anno 2013 è risultata pari a circa il 6%.

Pertanto questo Ministero, per la parte di competenza, ha sottoposto al Ministero dell'economia la proposta di rideterminazione di incremento tariffario per l'anno 2013 non superiore al 6%, senza tuttavia acquisire alcun riscontro.

La suddetta procedura, prevista dall'articolo 10.4 del CdS, è stata avviata anche per l'anno 2014: in tale ottica, è stata acquisita la relazione sulla qualità del servizio erogato nel

terzo trimestre 2013, predisposta da Trenitalia ai sensi dell'articolo 5.1,lett. h). Si evidenzia l'importanza di tali rilevazioni, che, sommate a quelle del primo semestre dell'anno corrente e a quelle dell'ultimo trimestre dell'anno precedente, costituiscono il periodo annuale di riferimento per il calcolo della componente di incremento tariffario legata alla qualità erogata.

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

In particolare, per il calcolo della componente di incremento tariffario legata alla qualità erogata nell'anno 2013, la Società specifica che, non essendo concluso ad oggi l'iter per la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo, come detto trasmesso al Ministero dell'economia per gli adempimenti di competenza con nota n. 20870 in data 3 luglio 2013, e, conseguentemente mancando il PEF 2012-2014 relativo al secondo periodo contrattuale, sono i valori relativi al totale pedaggi e ai ricavi da traffico sono stati desunti dai consuntivi 2012, certificati nella rendicontazione del medesimo anno.

Per quanto riguarda, invece, il calcolo del costo medio chilometrico dei pedaggi applicati dal gestore nell'anno $z-1$ (2013), viene precisato che è stato ottenuto in base ad una stima basata sui valori maturati nei primi tre trimestri del 2013 e una previsione dei rimanenti tre mesi (c.d. 3° forecast).

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

Nel trasmettere al Ministero dell'economia e delle finanze i suddetti calcoli al fine di acquisire le valutazioni di competenza, si è provveduto a ricordare che, accogliendo il parere contrario del suddetto Ministero, era stato modificato lo schema di atto aggiuntivo convenendo che fosse più opportuno un pronunciamento espresso dei Ministeri sull'aumento tariffario. Infatti, è stata espunta la modifica dell'articolo 10.4 proposta da Trenitalia, che prevedeva l'introduzione del silenzio assenso in caso di inerzia delle Amministrazioni.

Pertanto, in attesa del parere di competenza del Ministero dell'economia e delle finanze che permetta l'adozione del nuovo PEF, si è ritenuto opportuno evidenziare che, in mancanza di un provvedimento espresso, non sarà possibile procedere per l'anno 2014, da parte della Società, ad alcun aumento tariffario (All. 4).

5) PENALI E DECURTAZIONI DI CORRISPETTIVO 2012 E APPLICAZIONI PENALI E DECURTAZIONI PER IL BIENNIO 2009-2010

Con riferimento agli adempimenti relativi agli articoli 8 e 14 del Contratto di Servizio passeggeri, relativi alle penali e decurtazioni di corrispettivo da applicare per l'anno 2012, a seguito della comunicazione fornita da Trenitalia con nota n. 15604 in data 19 marzo u.s., sono stati esaminati i dati analitici relativi alle soppressioni e limitazioni intervenute nell'esercizio 2012, messi a disposizione sul Server FTP.

Per l'anno 2012, si è ritenuto necessario procedere all'elaborazione di uno schema aggregando i dati di dettaglio in base alla causa di riprogrammazione e all'eventuale erogazione di un servizio sostitutivo. Inoltre, con i dati relativi al rispetto del Programma, relativo al servizio di pulizia, forniti con la relazione sul servizio e sulla qualità erogata nel

quarto trimestre 2012 ex art. 5.1, lett. h) del CdS, si è proceduto, in adempimento all'articolo 14.27, al calcolo delle penali per il mancato rispetto degli obblighi relativi a tale servizio.

A conclusione delle suddette operazioni, è stata elaborata una tabella che riporta il totale delle penali e delle decurtazioni pari ad un importo di euro 300.0000, per quanto concerne le penali dovute per variazioni e interruzioni di servizio (eventi imputabili a Trenitalia), e di euro 14.766.00 per il mancato rispetto degli obblighi relativi al servizio di pulizia.

Per quel che riguarda gli adempimenti ex art. 8.5 e 8.6, relativi ad eventuali decurtazioni di corrispettivo, poiché dai dati acquisiti emergerebbe che per ogni interruzione o variazioni di servizi siano stati effettuati i servizi sostitutivi, ne consegue l'assenza di decurtazioni da applicare, nonché l'applicazione di penali in misura ridotta.

Al riguardo, non avendo la Società opposto in merito controdeduzioni, con nota n. 1142 del 28 maggio 2013, si è provveduto a rimettere la questione al Ministero dell'economia e delle finanze per le valutazioni di competenza ed i successivi adempimenti (cfr All. 5).

A seguito dei suddetti adempimenti per l'anno 2012, il Ministero dell'economia e delle finanze, con rilievo formulato dal Dipartimento del Tesoro, ha rilevato la necessità di procedere a detti calcoli anche per le annualità 2009 e 2010, nonostante, come evidenziato nelle precedenti relazioni al Cipe, il ritardato perfezionamento del contratto, pur garantendo l'erogazione dei servizi medesimi in virtù della clausola di continuità, aveva determinato il mancato rispetto della tempistica contrattuale ed il conseguente differimento dei termini relativi a taluni adempimenti contrattuali.

In particolare infatti, si ricorda che, pur avendo avviato le previste attività di monitoraggio della qualità erogata sulla base dei dati aggregati, la ritardata sottoscrizione del Contratto (giugno 2011), ha comportato ritardi anche nell'acquisizione dei dati di dettaglio indispensabili ai fini degli adempimenti previsti dagli articoli 8 e 14 del CdS.

Tuttavia, a seguito della sopraggiunta osservazione da parte del Dipartimento del Tesoro, è stata acquisita da Trenitalia, con nota n. 45278 del 3 settembre 2013, la documentazione contenente l'indicazione dei servizi per i quali risulterebbero applicabili penali e decurtazioni anche per gli anni 2009 e 2010

Al riguardo, con lettera n. 1985 del 12 settembre 2013, la Direzione Generale per il trasporto ferroviario ha provveduto a trasmettere i calcoli effettuati per la parte di competenza, rimettendo al Ministero dell'economia e delle finanze i successivi adempimenti e valutazioni (cfr All. 5).

Sempre in allegato, ai fini di una più efficace evidenza delle risultanze del monitoraggio effettuato si rimettono, altresì, alcune tabelle e grafici esplicativi che danno conto dell'andamento degli indici di puntualità, di pulizia e di regolarità del servizio sulla base dei dati acquisiti con le relazioni trimestrali fornite da Trenitalia sui servizi e sulla qualità erogati nel periodo di riferimento (cfr All. 6).

La presente relazione sarà pubblicata sul sito web del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

IL MINISTRO

