

REGIONE  
TOSCANA



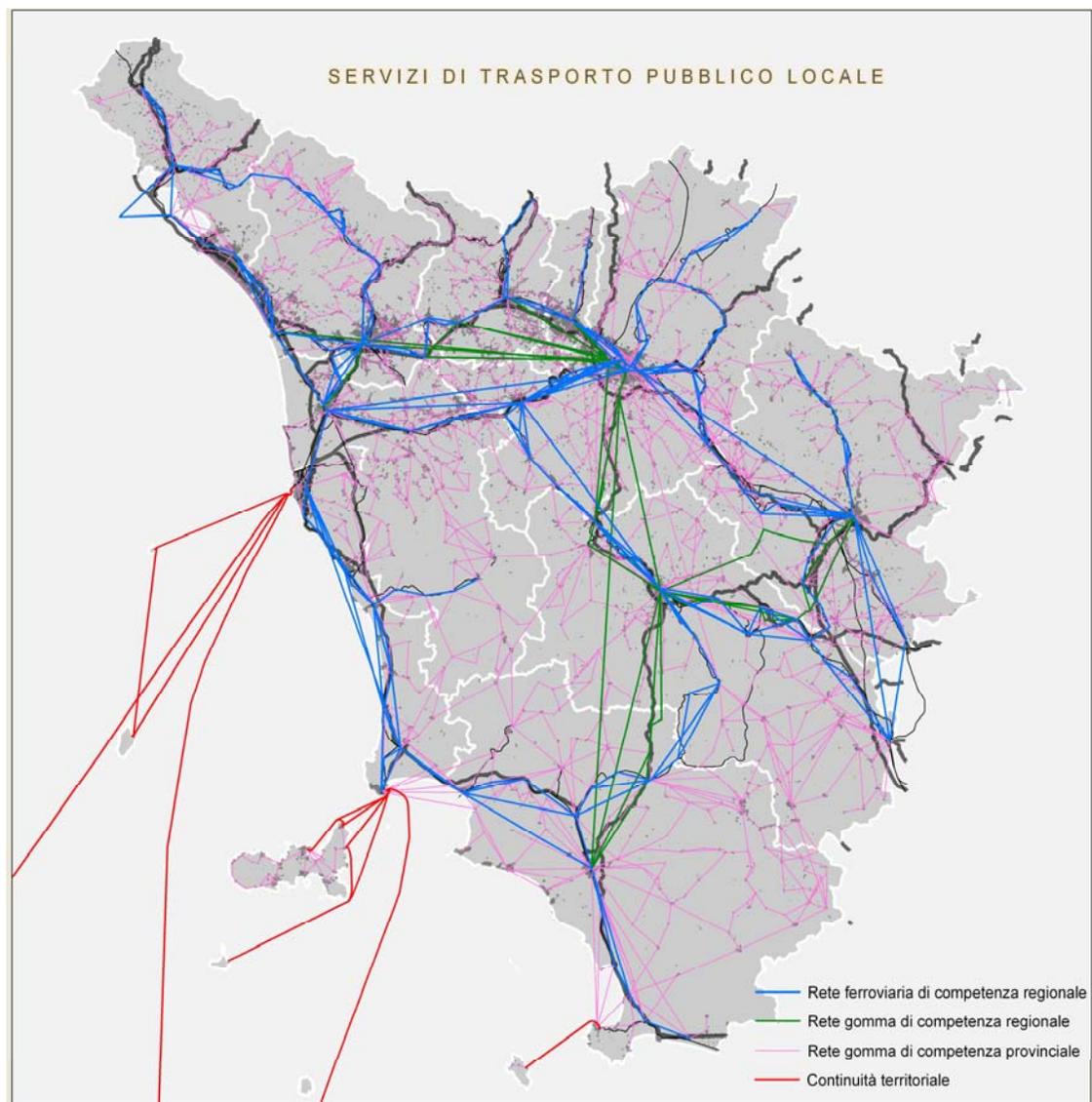
ALLEGATO A.b.11

---

# OFFERTA DI SERVIZI

---

# 1 CARTA DI SINTESI



## **2 INTRODUZIONE ALLA NORMATIVA**

Con il D. Lgs. 422/1997, in attuazione della Legge delega 59/1997, è intervenuto il conferimento alle Regioni ed agli Enti Locali di funzioni e compiti inerenti il Trasporto Pubblico Locale ; per effetto del D. Lgs. 422/1997, le Regioni e gli EE. LL. esercitano quindi i compiti e le funzioni attinenti la regolazione del TPL; in particolare, sulla base del principio di sussidiarietà, il D. Lgs. 422/1997 ha delegato i compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi ferroviari di interesse regionale e locale alle Regioni, che sono subentrate allo Stato nei rapporti con il soggetto esercente i servizi, ed ha conferito le funzioni attinenti il TPL (gomma) alle Province ed ai Comuni.

In attuazione del D. Lgs. 422/1997 è intervenuta, in Toscana, la L.R. 42/1998 ; la L.R. 65/2010 ha successivamente previsto la riforma del TPL regionale, principalmente mediante l'istituzione del lotto unico regionale e l'esercizio associato delle funzioni di TPL (gomma) fra la Regione e gli EE. LL., previa stipula di apposita convenzione, con l'obiettivo di svolgere un'unica gara regionale per i servizi su gomma, al fine di conseguire economie di scala e miglioramenti dei servizi, in un contesto di finanza pubblica fortemente perturbato.

## **2 DOTAZIONE E CLASSIFICAZIONE**

### **2.1 IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE**

Il sistema infrastrutturale ferroviario in Toscana è attualmente gestito da due diversi operatori: Rete Ferroviaria Italiana, che gestisce la rete nazionale - in Toscana 1450 km - e Rete Ferroviaria Toscana, che gestisce la tratta Arezzo - Stia - Sinalunga, - 84 km - di proprietà della Regione Toscana.

Rete Ferroviaria Toscana opera per conto della Regione Toscana nell'ambito dei reciproci impegni definiti in un contratto di servizio di programma valido per il periodo 2009 - 2014, stipulato con la Regione Toscana.

I rapporti Regione Toscana - RFI, sono attualmente disciplinati, limitatamente alla disponibilità della capacità dell'infrastruttura per lo svolgimento dei servizi regionali, da un Accordo Quadro, stipulato una prima volta nel 2003 e in corso di rinnovo.

Il servizio di trasporto ferroviario è svolto attualmente da due imprese Trenitalia S.p.A., e Trasporto Ferroviario Toscano - TFT S.p.A. - operanti rispettivamente sulla rete nazionale e su quella regionale.

I rapporti delle due società con la Regione Toscana sono disciplinati da appositi contratti di servizio.

#### **2.1.1 La rete RFI**

- estensione della rete ferroviaria regionale km 1.450
- offerta attuale di trenikm/anno: 22,7 milioni
- n. treni-giorno (gfm): n.850
- offerta posti-giorno (gfm) : n. 283.000

- 26 biglietterie attualmente abilitate alla vendita dei titoli di viaggio, facenti capo alla Direzione Regionale Toscana e n.11 gestite dalla Divisione Passeggeri nelle principali stazioni della Regione:
- rete esterna di vendita (agenzie e esercizi commerciali) e vendita attraverso Internet
- viaggiatori- anno trasportati: n.63 milioni (203.000 al giorno)
- abbonati (lavoratori e studenti): n.60.000

**Le linee ferroviarie che interessano la regione, sono:**

- Firenze - Arezzo - Chiusi (RM)
- Firenze – Pisa
- Firenze - Siena - Grosseto (Piombino)
- Pisa - Livorno - Grosseto (RM) (Tirrenica sud)
- Firenze - Pistoia - Lucca – Viareggio
- (FI) Prato – Bologna
- Firenze - Borgo SL (via Vaglia) – Faenza
- Firenze - Borgo SL (via Pontassieve)
- (LI) Pisa - Lucca – Aulla
- (GE) La Spezia - Pisa (Tirrenica nord)
- Pistoia – Porretta
- (FI) Siena – Chiusi
- Parma - La Spezia (LI)

**Tabella 3.1 - Caratteristiche del servizio per linea - rif. anno 2011**

|  | programmazione 2011 |                   |                |                | risultati 2011     |             |                  |                  |
|--|---------------------|-------------------|----------------|----------------|--------------------|-------------|------------------|------------------|
|  | n.treni             | treni*km          | ore            | velocità media | n. treni soppressi | %           | puntualità media | saliti / discesi |
| Firenze - Arezzo - Chiusi (RM)           | 34.607              | 4.460.826         | 69.596         | 64             | 266                | 0,8%        | 94,9%            | 35.100           |
| Firenze – Pisa                           | 69.207              | 4.769.902         | 74.532         | 64             | 432                | 0,6%        | 95,9%            | 52.800           |
| Firenze - Siena - Grosseto               | 24.508              | 2.282.928         | 37.062         | 62             | 349                | 1,4%        | 88,5%            | 13.400           |
| Pisa - Livorno - Grosseto (RM)           | 17.930              | 2.681.374         | 36.046         | 74             | 106                | 0,6%        | 93,5%            | 16.600           |
| Firenze - Pistoia - Lucca – Viareggio    | 37.140              | 2.346.408         | 46.760         | 50             | 380                | 1,0%        | 91,1%            | 39.500           |
| (FI) Prato – Bologna                     | 10.770              | 473.706           | 6.747          | 70             | 52                 | 0,5%        | 95,0%            | 2.800            |
| Firenze - Borgo SL (via Vaglia) – Faenza | 13.816              | 838.645           | 15.908         | 53             | 49                 | 0,4%        | 85,4%            | 4.300            |
| Firenze - Borgo SL (via Pontass)         | 12.720              | 666.878           | 15.412         | 43             | 66                 | 0,5%        | 91,4%            | 6.900            |
| (LI) Pisa - Lucca – Aulla                | 24.864              | 1.164.467         | 25.469         | 46             | 183                | 0,7%        | 85,3%            | 8.900            |
| (GE) La Spezia - Pisa                    | 15.765              | 1.236.063         | 22.242         | 56             | 143                | 0,9%        | 93,4%            | 14.900           |
| Pistoia – Porretta                       | 4.772               | 189.791           | 4.102          | 46             | 13                 | 0,3%        | 97,0%            | 200              |
| (FI) Siena – Chiusi                      | 8.832               | 772.263           | 11.684         | 66             | 48                 | 0,5%        | 86,2%            | 2.500            |
| Parma - La Spezia (LI)                   | 11.590              | 1.003.421         | 17.085         | 59             | 67                 | 0,6%        | 92,2%            | 5.400            |
| <b>INTERA REGIONE</b>                    | <b>286.521</b>      | <b>22.886.673</b> | <b>382.645</b> |                | <b>2154</b>        | <b>0,8%</b> | <b>92,1%</b>     | <b>203.300</b>   |

### **Il contratto di servizio**

I rapporti con Trenitalia sono regolati da Contratto di Servizio:

Al primo Contratto, a carattere sperimentale, sottoscritto nel 2001, sono seguiti poi un successivo contratto (2002 - 2003), un nuovo contratto sottoscritto nel 2005, con validità estesa a tutto il 2008, l'attuale contratto di servizio 2009 – 2014. Alla sua scadenza non potrà essere rinnovato per ulteriori 6 anni come previsto dal D.L. 138/2011 (art. 4 comma 34), e il servizio dovrà necessariamente trovare assegnazione tramite gara.

L'attuale contratto di servizio, cosiddetto Contratto a Catalogo, prevede un prezzo annuo per unità di servizio (treno - bus), computato sulla base del tempo necessario al suo svolgimento (tariffa oraria), oltre ad un prezzo per servizi accessori (emissione titoli di viaggio) e ad un prezzo per il pedaggio (accesso alla infrastruttura), determinato sulla base di un costo chilometrico medio per la quantità di servizio svolto in treni\*km.

Relativamente al 2012 il prezzo per il servizio, per una percorrenza di treni\*km 22.737.144, è pari a 356,636 milioni di euro, con un corrispettivo stimato in 229,278 milioni di euro.

### **Il livello e le caratteristiche del servizio**

L'attuale servizio è la conseguenza di complessi e articolati interventi sulla programmazione che nel corso degli anni hanno profondamente modificato il quadro dell'offerta trasferita alla Regione nel 2000.

Il processo di ristrutturazione e potenziamento del sistema ferroviario, ha avuto particolare impulso a partire dal 2005, quando, con il coinvolgimento di Enti e Territorio ed un forte impegno economico della Regione è stato introdotto Memorario, sistema a rete di servizi cadenzati ad orario mnemonico, integrato con il trasporto su gomma.

Memorario interessa ad oggi una gran parte del sistema del trasporto ferroviario regionale ed ha prodotto importanti incrementi dell'offerta sulle direttrici:

- FI-PI-LI/La Spezia: + 25%
- FI-PO-PT-LU/Viareggio: + 30%
- FI-Empoli-SI: + 30%
- Bacini Aretino, Mugello e Valdiseive: + 25%
- Pontremolese: + 25%
- Prato-Bologna: + 30%

Memorario ha determinato un sensibile incremento di viaggiatori sulle diverse direttrici, anche se non allineato ovunque con l'incremento di servizio, il miglioramento della regolarità e della puntualità anche in linee "difficili" a semplice binario e ad elevato traffico

### **Il sistema dei Regionali Veloci**

Dopo il completamento di Memorario le strategie della Regione Toscana sul servizio ferroviario si sono orientate, a partire dall'orario dicembre 2010, a velocizzare i principali collegamenti fra Firenze, i capoluoghi di provincia e i nodi della rete ferroviaria toscana, attraverso l'introduzione di treni veloci, con tempi di percorrenza ridotti rispetto ai servizi cadenzati ad orario mnemonico e concorrenziali rispetto agli altri mezzi di trasporto, pubblico e privato: servizi no-stop, o con limitato numero di fermate intermedie, collocati in fasce orarie mirate.

L'Alta Velocità Regionale trova attuazione per fasi successive, che tengono conto della peculiarità delle varie linee, e di tempi di progettazione diversi dovuti a promiscuità di traffici (treni di lunga percorrenza e merci) o a carenze infrastrutturali (tratti a semplice binario).

Con l'orario in vigore da dicembre 2010 è stato dato avvio al progetto con l'introduzione di una prima serie di collegamenti Firenze SMN-Pisa Centrale-Pisa Aeroporto (un treno veloce ogni 2 ore per direzione) e un collegamento veloce Chiusi-Arezzo-Firenze SMN e ritorno.

Nel 2011 il progetto Regionali Veloci, ha avuto ulteriore implementazione sulle linee:

- Tirrenica Sud con l'introduzione partire dal mese di aprile 2011 di due treni fast (un Grosseto 6,57 - Firenze 9,32, e un Firenze 15,28 - Grosseto 18,05) e fermate solo a Follonica, Campiglia M., Livorno e Pisa..
- Siena - Firenze con l'introduzione di due treni fast: Siena 6,29 - Firenze 7,37 e Firenze 18,40 - Siena 19,48 con fermate a Empoli e FI Rifredi; al contempo sono stati assunti provvedimenti puntuali per garantire il mantenimento del livello di servizio in orario pendolare nelle stazioni intermedie non servite dai RV.
- Pistoia - Firenze: due treni fast: Pistoia alle 7,03 - Firenze 7,33, Firenze 17,56 - Pistoia 18,26, fermata a Prato Centrale.

L'attuale sistema dei Regionali Veloci è così composto:

**linea Firenze - Pisa**

| <b>treno</b> | <b>partenza</b> | <b>ora</b> | <b>arrivo</b> | <b>ora</b> |
|--------------|-----------------|------------|---------------|------------|
| 3139         | FI SMN          | 7.00       | PI Aer.       | 8.00       |
| 3151         | FI SMN          | 11.00      | PI Aer.       | 12.00      |
| 3163         | FI SMN          | 13.00      | PI Aer.       | 14.00      |
| 3167         | FI SMN          | 15.00      | PI Aer.       | 16.00      |
| 3177         | FI SMN          | 17.00      | PI Aer.       | 18.00      |
| 3179         | FI SMN          | 19.00      | PI C.         | 19.52      |
| 3138         | PI Aer.         | 9.03       | FI SMN        | 10.00      |
| 3150         | PI Aer.         | 11.03      | FI SMN        | 12.00      |
| 3154         | PI Aer.         | 13.03      | FI SMN        | 14.00      |
| 3156         | PI Aer.         | 15.03      | FI SMN        | 16.00      |
| 3170         | PI Aer.         | 17.03      | FI SMN        | 18.00      |
| 3178         | PI Aer.         | 19.03      | FI SMN        | 20.00      |

**linea Firenze - Arezzo - Chiusi**

| <b>treno</b> | <b>partenza</b> | <b>ora</b> | <b>arrivo</b> | <b>ora</b> |
|--------------|-----------------|------------|---------------|------------|
| 3168         | Chiusi          | 6.36       | FI SMN        | 7.56       |
| 3099         | FI SMN          | 16.55      | Chiusi        | 18.20      |

**linea Pisa - Livorno - Grosseto (RO)**

| <b>treno</b> | <b>partenza</b> | <b>ora</b> | <b>arrivo</b> | <b>ora</b> |
|--------------|-----------------|------------|---------------|------------|
| 3130 / 34102 | Grosseto        | 6.57       | FI SMN        | 9.32       |
| 3115 / 34103 | FI SMN          | 15.28      | Grosseto      | 18.05      |

**linea GR - Siena - Firenze**

| <b>treno</b> | <b>partenza</b> | <b>ora</b> | <b>arrivo</b> | <b>ora</b> |
|--------------|-----------------|------------|---------------|------------|
| 3022         | Siena           | 6.29       | FI SMN        | 7.37       |
| 3101         | FI SMN          | 18.40      | Siena         | 19.48      |

**linea Pistoia - Firenze**

| <b>treno</b> | <b>partenza</b> | <b>ora</b> | <b>arrivo</b> | <b>ora</b> |
|--------------|-----------------|------------|---------------|------------|
| 6641         | Pistoia         | 7.03       | FI SMN        | 7.33       |
| 6634         | FI SMN          | 17.56      | Pistoia       | 18.26      |

## **Il materiale rotabile**

L'impegno economico della Regione ha contribuito ad un forte rinnovo della flotta tra il 2000 e il 2008, tuttavia non ancora sufficiente, data l'età media del parco circolante che risulta ad oggi di oltre 20 anni) e come dimostrano i guasti al materiale rotabile che risultano essere la prima causa di soppressione e di ritardo dei treni.

L'attuale contratto di servizio impegna Trenitalia ad un ulteriore forte impegno per rinnovare la flotta attraverso un consistente programma di investimenti di oltre 250 milioni di Euro, cui in parte contribuisce la Regione Toscana integrando con risorse aggiuntive il corrispettivo contrattuale. Il programma di investimenti, recentemente rimodulato, produrrà a regime l'immissione in esercizio di oltre 25 nuovi treni doppio piano (6 a giugno 2013), la ristrutturazione delle le carrozze "media distanza" del parco (in corso di ultimazione).

### **2.1.2 La rete RFT**

La rete RFT è costituita da:

- estensione della rete ferroviaria regionale km 84
- offerta attuale di trenikm/anno: 0,8 milioni
- n. treni-giorno (gfm): n.63
- offerta posti-giorno (gfm) : n. 8.960
- viaggiatori- anno trasportati: n.1.112.000

I rapporti con TFT sono regolati da contratto di servizio.

Al contratto sperimentale sottoscritto nel 2001, sono seguiti i contratti di servizio del 2002 - 2003, con validità estesa a tutto il 2005, il contratto 2006 - 2008 e l'attuale, sottoscritto nel 2010, con validità 2009 - 2014.

Il corrispettivo per il servizio attuale è pari a 5,810 milioni di euro.

### **Il livello e le caratteristiche del servizio**

la linea Arezzo - Stia - Sinalunga, a binario unico ha condizionato fortemente la programmazione dei servizi.

Il programma d'esercizio è stato fino ad oggi commisurato alle esigenze della clientela, in prevalenza studenti, gravitante su Arezzo.

Recenti interventi sulle tecnologie, tra cui l'attivazione del telecomando e la prossima messa in sicurezza della linea con moderni sistemi di controllo marcia treno in corso di approntamento, consentiranno di riorganizzare l'offerta in modo più flessibile, velocizzando i treni e armonizzando il sistema ai servizi nazionali e regionali presenti ad Arezzo.

### **Il materiale rotabile**

Il parco mezzi di TFT è stato recentemente rinnovato con l'immissione in esercizio di 4 treni Elfo (del tipo Minuetto) e con l'immissione in servizio di un treno Vivalto di 3 carrozze con un locomotore E464.

La Regione ha contribuito con circa 14 Meuro, risorse in parte relative a programmi straordinari di rinnovo del materiale rotabile per il servizi di tpl.

Il resto della flotta è costituito da materiale di vecchia generazione (elettromotrici doppie ALe+ Le 056 - ex SNCB ferrovie belghe), restaurate e attrezzate comunque con i dispositivi per la sicurezza di marcia.

## 2.2 OFFERTA DEI SERVIZI SU GOMMA

Il volume dei servizi annui (base 2012) assomma a 109 milioni di km e oltre 4,2 milioni di ore di servizio al pubblico, ripartito tra i vari lotti come da Tabella 3.2.

**Tabella 3.2 – Produzione servizi 2012 -Fonte Osservatorio Regionale**

| <b>Lotto</b>                  | <b>Tempo di Servizio (Ore)</b> | <b>Percorrenze (Km)</b> | <b>Velocità Media (km/h)</b> |
|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| LOTTO ARETINO                 | 272.938                        | 8.437.779               | 30,9                         |
| LOTTO CHIANTI VALDARNO        | 131.398                        | 4.315.265               | 32,8                         |
| LOTTO EMPOLESE – VAL D'ELSA   | 72.211                         | 2.118.308               | 29,3                         |
| LOTTO GROSSETANO              | 224.839                        | 8.769.513               | 39,0                         |
| LOTTO LIVORNO-ELBA CONTINENTE | 278.156                        | 6.430.214               | 23,1                         |
| LOTTO LIVORNO-ELBA ELBA       | 38.261                         | 1.033.911               | 27,0                         |
| LOTTO LUCCHESE                | 431.031                        | 11.594.611              | 26,9                         |
| LOTTO MASSA E CARRARA         | 176.061                        | 4.302.098               | 24,4                         |
| LOTTO METROPOLITANO FIRENZE   | 1.105.178                      | 19.543.771              | 17,7                         |
| LOTTO VALDISIEVE              | 143.251                        | 4.759.999               | 33,2                         |
| LOTTO PISANO                  | 378.353                        | 9.663.313               | 25,5                         |
| LOTTO PISTOIESE               | 261.809                        | 7.236.976               | 27,6                         |
| LOTTO PRATESE                 | 298.634                        | 6.476.768               | 21,7                         |
| LOTTO SENESE                  | 407.462                        | 12.910.650              | 31,7                         |
| LOTTO VAL DI CORNIA           | 62.668                         | 2.076.513               | 33,1                         |
| <b>Totale complessivo</b>     | <b>4.282.251</b>               | <b>109.669.691</b>      | <b>25,6</b>                  |

All'interno di questi totali, i servizi di competenza urbana/comunale assommano a quasi 38 milioni di km mentre quelli di competenza provinciale e regionale (tipicamente extraurbani) arrivano a quasi 71 milioni di km (Tabella 3.3).

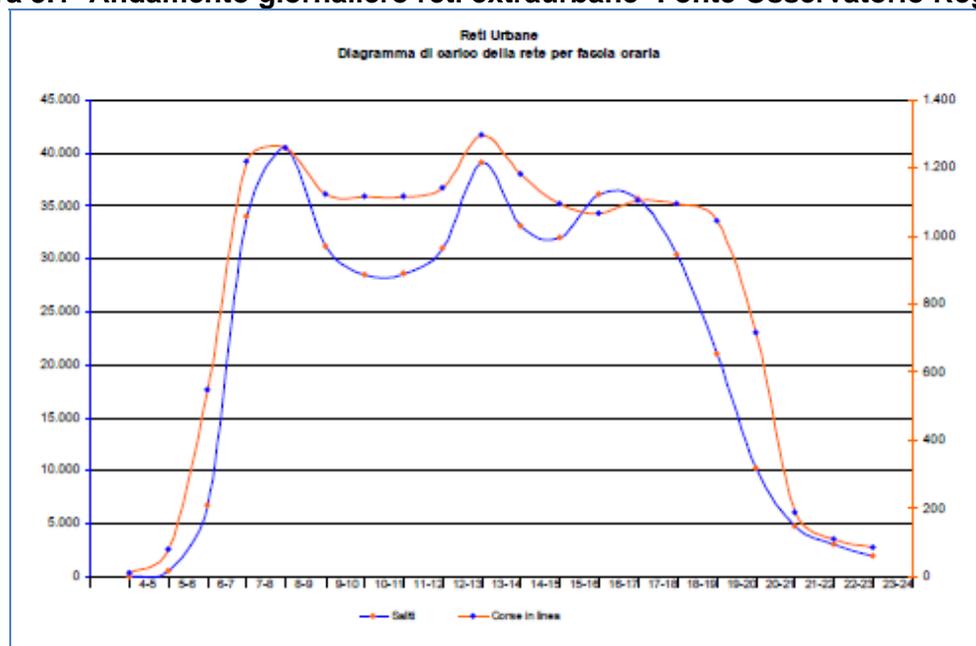
L'offerta giornaliera media è costituita da circa 30.000 bus e 2.100.000 posti, per un totale di 210 milioni di viaggiatori trasportati in un anno.

**Tabella 3.3 – Servizi 2012 per competenza - Fonte Osservatorio Regionale**

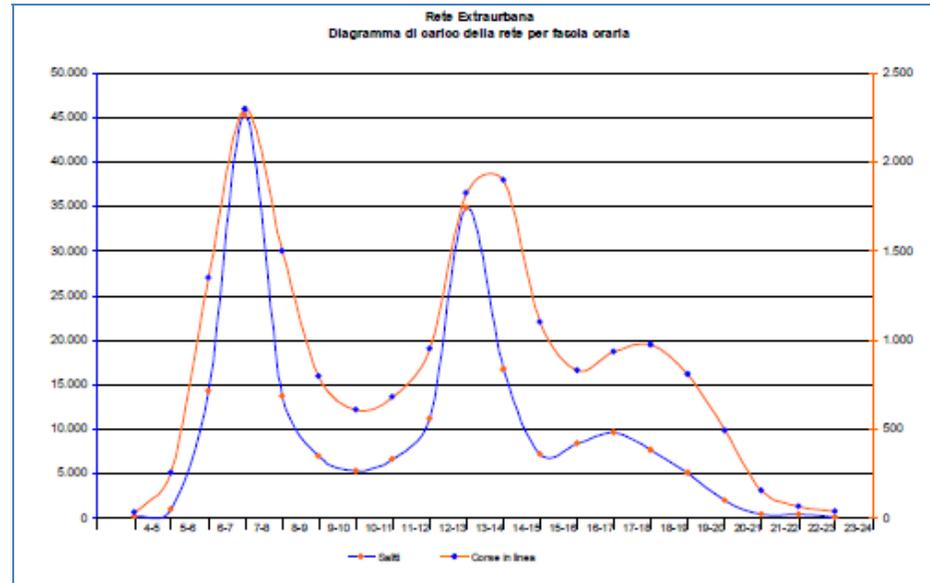
|                            | Tempo di Servizio (Ore) | Percorrenze (Km) | Velocità Media (km/h) |
|----------------------------|-------------------------|------------------|-----------------------|
| Competenza Urbana/Comunale | 1.958.167               | 37.839.504       | 19,3                  |
| Competenza Provinciale     | 2.193.745               | 65.511.130       | 29,9                  |
| Competenza Regionale       | 130.339                 | 6.319.057        | 48,5                  |

**La distribuzione temporale e territoriale dell'utilizzazione dei servizi**

**Figura 3.1- Andamento giornaliero reti extraurbane- Fonte Osservatorio Regionale**



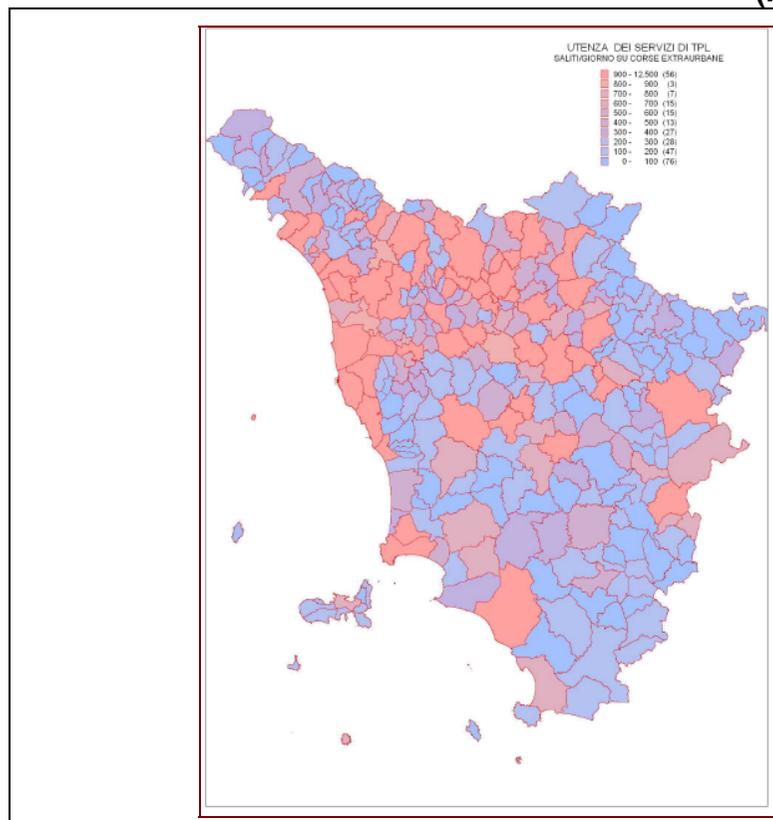
**Figura 3.2 – Andamento giornaliero reti urbane- Fonte Osservatorio Regionale**



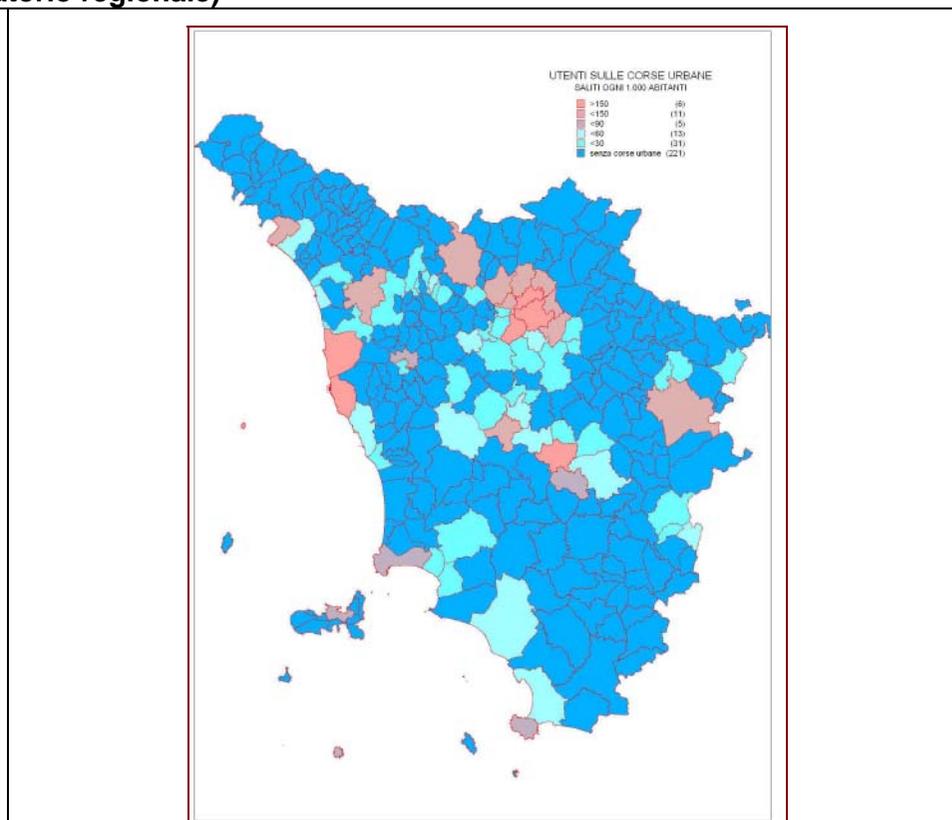
Sulla base delle indagini di frequentazione rese note dall'Osservatorio è possibile risalire alla distribuzione dell'utilizzazione nell'arco della giornata, raffrontandola alla distribuzione delle corse offerte. Per la rete extraurbana si evidenzia (Figura 3.1- Andamento giornaliero dei servizi extraurbani) la fortissima concentrazione nelle ore di punta per la componente extraurbana, derivante dalla finalizzazione alla connettività scolastica, e la forte sottoutilizzazione dei servizi nelle ore di morbida. Per la rete urbana (Figura 3.2- Andamento giornaliero dei servizi urbani) si registra un'incidenza dei picchi meno rilevante; anche in questo caso si registra la sottoutilizzazione nelle ore di morbida.

Per quanto riguarda la distribuzione dei servizi di Tpl su gomma sul territorio regionale, dalle figure allegare si evidenzia come la frequentazione complessiva delle reti extraurbane (Figura 3.3- Distribuzione livelli di frequentazione per comune) segua in genere la distribuzione della domanda (popolazione residente ed attiva) per i territori di pianura ed al contorno alle principali aree urbane. Peraltro la distribuzione della frequentazione nelle reti di competenza urbana (Figura 3.4) fa emergere la concentrazione di risultati positivi soltanto per i capoluoghi provinciali, con l'eccezione di Grosseto. Il resto dei servizi, ancorché classificati urbani, sono di fatto soltanto reti di livello comunale di basso livello di redditività.

**Figura 3.3- Utenza Servizi Extraurbani**  
(Fonte Osservatorio regionale)



**Figura 3.4 – Utenza servizi urbani**



## Le risorse in mezzi e personali

Le tabelle seguenti illustrano.

- 1- La distribuzione della presenza delle aziende nei vari lotti provinciali e sub-provinciali (Tabella 3.3)
- 2- La dotazione per azienda e complessiva del parco veicoli ( oltre 3.000 unità con anzianità media maggiore di 11 anni al 2011) (Tabella 3.4)
- 3- La distribuzione del personale (quasi 6.000 unità, Tabella 3.5)

**Tabella 3.3- Presenza delle aziende per provincia (Fonte Osservatorio regionale)**

|  | Prov<br>Arezzo | Prov<br>Firenze | Firenze<br>Metrop<br>olitano | Prov<br>Grosse<br>to | Prov<br>Livorno | Prov<br>Lucca | Prov<br>Massa | Prov<br>Pisa | Prov<br>Pistoia | Prov<br>Prato | Prov<br>Siena |
|--|----------------|-----------------|------------------------------|----------------------|-----------------|---------------|---------------|--------------|-----------------|---------------|---------------|
| 3MT -Terzo Millennium Travel             |                |                 |                              |                      |                 |               |               | *            |                 |               |               |
| AL.A                                     | *              | *               |                              |                      |                 |               |               |              |                 |               |               |
| A.T.A.F. S.p.A.                          |                |                 | *                            |                      |                 |               |               |              |                 |               |               |
| A.T.L. S.r.l.u.                          |                |                 |                              |                      | *               |               |               |              |                 |               |               |
| A.T.L. S.r.l.u. [sede Portoferraio]      |                |                 |                              |                      | *               |               |               |              |                 |               |               |
| Autolinee FABBRI S.n.c.                  | *              |                 |                              |                      |                 |               |               |              |                 |               |               |
| Autolinee SEQUI S.a.s.                   |                |                 |                              |                      |                 |               |               | *            |                 |               |               |
| Autolinee Toscane                        | *              | *               |                              |                      |                 |               |               |              |                 |               |               |
| Autoservizi BASCHETTI S.r.l.             | *              |                 |                              |                      |                 |               |               |              |                 |               |               |
| Autoservizi F.lli MAGHERINI S.n.c.       |                | *               |                              |                      |                 |               |               |              |                 |               |               |
| BYBUS                                    |                |                 |                              |                      |                 |               |               |              |                 |               | *             |
| C.A.P. Coop Autotrasporti Pratesi S.r.l. |                | *               |                              |                      |                 |               |               |              |                 | *             |               |
| C.A.T. S.p.A                             |                |                 |                              |                      |                 |               | *             |              |                 |               |               |
| C.L.A.P. S.p.A                           |                |                 |                              |                      |                 | *             |               |              |                 |               |               |
| C.Lu.B. S.c.p.A                          |                |                 |                              |                      |                 | *             |               |              |                 |               |               |
| C.P.T. Compagnia Pisana Trasporti S.p.A  |                |                 |                              |                      |                 |               |               | *            |                 |               |               |
| CO.PI.T. S.p.A                           |                | *               |                              |                      |                 |               |               |              | *               |               |               |
| F.lli ALTERINI S.n.c.                    |                | *               |                              |                      |                 |               |               |              |                 |               |               |
| LA F.lli LAZZI S.p.A                     | *              |                 |                              |                      |                 | *             |               |              | *               |               |               |
| LI-NEA S.p.A                             |                |                 | *                            |                      |                 |               |               |              |                 |               |               |
| PUCCIONI Bus S.r.l.                      |                | *               |                              |                      |                 |               |               |              |                 |               |               |
| RENIERI Bus S.r.l.                       |                | *               |                              |                      |                 |               |               |              |                 |               |               |
| S.A.M. S.n.c.                            |                | *               |                              |                      |                 |               |               |              |                 |               |               |
| S.I.T.A. S.p.A                           | *              | *               |                              |                      |                 |               |               |              |                 |               | *             |
| TIEMME S.p.a.                            | *              |                 |                              | *                    | *               |               |               |              |                 |               | *             |

**Tabella 3.4– Mezzi utilizzati per età e tipologia (Fonte Osservatorio regionale)**

| Parco Veicoli                            | Mezzi disponibili | Età Media Anni | Mezzi Euro 0 | Mezzi Euro 1 | Mezzi Euro 2 | Mezzi Euro 3 | Mezzi Euro 4 | Mezzi Euro 5 | Mezzi EEV  | Mezzi Elettrici |
|--|-------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|-----------------|
| ALA                                      | 11                | 13,1           | 2            | 2            | 4            | 1            | 2            | 0            | 0          | 0               |
| ATAF S.p.A                               | 388               | 9,28           | 0            | 0            | 136          | 85           | 83           | 53           | 0          | 31              |
| ATL S.r.l.u.                             | 221               | 11,06          | 12           | 16           | 84           | 85           | 2            | 10           | 0          | 12              |
| ATL S.r.l.u. [sede Portoferraio]         | 32                | 12,52          | 2            | 7            | 8            | 11           | 1            | 0            | 0          | 3               |
| Autolinee FABBRI S.n.c.                  | 4                 | 14,76          | 1            | 1            | 1            | 0            | 1            | 0            | 0          | 0               |
| Autolinee SEQUI S.a.s.                   | 18                | 12,05          | 4            | 2            | 6            | 4            | 0            | 2            | 0          | 0               |
| Autolinee Toscane                        | 34                | 9,95           | 3            | 3            | 9            | 13           | 3            | 3            | 0          | 0               |
| Autoservizi BASCHETTI S.r.l.             | 14                | 9,36           | 0            | 1            | 3            | 9            | 1            | 0            | 0          | 0               |
| Autoservizi F.lli MAGHERINI S.n.c.       | 2                 | 11,49          | 0            | 0            | 2            | 0            | 0            | 0            | 0          | 0               |
| BYBUS                                    | 11                | 10,39          | 1            | 2            | 2            | 1            | 3            | 2            | 0          | 0               |
| C.A.P. Coop Autotrasporti Pratesi S.r.l. | 263               | 11,22          | 19           | 31           | 77           | 119          | 2            | 15           | 0          | 0               |
| C.A.T. S.p.A                             | 135               | 11,23          | 17           | 7            | 51           | 38           | 6            | 16           | 0          | 0               |
| C.L.A.P. S.p.A                           | 198               | 10,21          | 5            | 8            | 100          | 49           | 3            | 12           | 16         | 5               |
| C.Lu.B. S.c.p.A                          | 55                | 8,4            | 3            | 0            | 14           | 24           | 14           | 0            | 0          | 0               |
| CO.P.I.T. S.p.A                          | 159               | 11,55          | 19           | 25           | 39           | 18           | 0            | 53           | 0          | 5               |
| C.P.T. Compagnia Pisana Trasporti S.p.A  | 258               | 12,24          | 39           | 26           | 92           | 79           | 2            | 0            | 20         | 0               |
| F.lli ALTERINI S.n.c.                    | 15                | 10,44          | 1            | 2            | 5            | 6            | 1            | 0            | 0          | 0               |
| L.A. F.lli LAZZI S.p.A                   | 127               | 12,13          | 23           | 9            | 40           | 51           | 0            | 4            | 0          | 0               |
| LI-NEA S.p.A                             | 114               | 9,55           | 5            | 1            | 53           | 43           | 1            | 0            | 11         | 0               |
| PUCCIONI Bus S.r.l.                      | 4                 | 14,71          | 1            | 1            | 2            | 0            | 0            | 0            | 0          | 0               |
| RENIERI Bus S.r.l.                       | 5                 | 15,5           | 1            | 1            | 3            | 0            | 0            | 0            | 0          | 0               |
| S.A.M. S.n.c.                            | 5                 | 9,84           | 0            | 1            | 1            | 3            | 0            | 0            | 0          | 0               |
| S.I.T.A S.p.A                            | 239               | 10,2           | 26           | 7            | 85           | 101          | 1            | 19           | 0          | 0               |
| TIEMME SPA                               | 702               | 12,11          | 129          | 51           | 251          | 164          | 15           | 17           | 75         | 0               |
| <b>Totale Toscana</b>                    | <b>3014</b>       | <b>11,07</b>   | <b>313</b>   | <b>204</b>   | <b>1068</b>  | <b>904</b>   | <b>141</b>   | <b>206</b>   | <b>122</b> | <b>56</b>       |

**Tabella 3.5– Addetti per età media e ruolo (Fonte Osservatorio regionale)**

| AZIENDA                                  | Amministrazione |              | Manutenzione |              | Movimento   |              | Totale addetti | Età media addetti |
|--|-----------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|----------------|-------------------|
|  | Addetti         | Età media    | Addetti      | Età media    | Addetti     | Età media    |                |                   |
| AL.A                                     | 2               | 45,52        | 0            | 0            | 26          | 50,55        | 28             | 50,19             |
| AT.A.F. S.p.A.                           | 208             | 38,99        | 50           | 39,04        | 1025        | 39,14        | 1283           | 39,11             |
| AT.L. S.r.l.u.                           | 41              | 49,96        | 37           | 43,32        | 335         | 47,97        | 413            | 47,75             |
| AT.L. S.r.l.u. [sede Portoferraio]       | 0               | 0            | 5            | 47,29        | 33          | 45,89        | 38             | 46,07             |
| Autolinee FABBRI S.n.c.                  | 2               | 43,84        | 0            | 0            | 6           | 46,79        | 8              | 46,05             |
| Autolinee SEQUI S.a.s.                   | 2               | 46,99        | 0            | 0            | 17          | 42,93        | 19             | 43,36             |
| Autolinee Toscane                        | 1               | 36,93        | 0            | 0            | 35          | 44,71        | 36             | 44,49             |
| Autoservizi BASCHETTI S.r.l.             | 2               | 55,29        | 1            | 62,28        | 16          | 44,41        | 19             | 46,5              |
| Autoservizi F.lli MAGHERINI S.n.c.       | 0               | 0            | 0            | 0            | 3           | 49,28        | 3              | 49,28             |
| BY BUS                                   | 10              | 38,98        | 0            | 0            | 32          | 40,09        | 42             | 39,82             |
| C.A.P. Coop Autotrasporti Pratesi S.r.l. | 63              | 44,48        | 34           | 43,44        | 349         | 42,13        | 446            | 42,56             |
| C.A.T. S.p.A.                            | 11              | 50,51        | 27           | 44,01        | 173         | 44,42        | 211            | 44,69             |
| C.L.A.P. S.p.A.                          | 17              | 49,61        | 28           | 44,88        | 299         | 43,6         | 344            | 44                |
| C.Lu.B. S.c.p.A.                         | 6               | 40,16        | 0            | 0            | 61          | 46,59        | 67             | 46,01             |
| CO.PI.T. S.p.A.                          | 28              | 48,21        | 34           | 44,38        | 264         | 42,27        | 326            | 43                |
| C.P.T. Compagnia Pisana Trasporti S.p.A. | 32              | 46,31        | 57           | 41,45        | 385         | 43,67        | 474            | 43,58             |
| F.lli ALTERINI S.n.c.                    | 2               | 36,76        | 0            | 0            | 12          | 39,45        | 14             | 39,06             |
| L.A. F.lli LAZZI S.p.A.                  | 53              | 44,97        | 24           | 47,54        | 196         | 45,48        | 273            | 45,56             |
| LH-NEA S.p.A.                            | 6               | 40,25        | 0            | 0            | 215         | 41,16        | 221            | 41,14             |
| PUCCIONI Bus S.r.l.                      | 0               | 0            | 0            | 0            | 2           | 51,04        | 2              | 51,04             |
| RENIERI Bus S.r.l.                       | 0               | 0            | 0            | 0            | 3           | 41,27        | 3              | 41,27             |
| S.A.M. S.n.c.                            | 0               | 0            | 0            | 0            | 3           | 45,37        | 3              | 45,37             |
| S.I.T.A. S.p.A.                          | 46              | 46,06        | 27           | 41,39        | 339         | 41,94        | 412            | 42,36             |
| TIEMME SPA                               | 127             | 47,11        | 92           | 46,35        | 883         | 44,44        | 1102           | 44,9              |
| 3MT -Terzo Millennium Travel             | 1               | 54,63        | 0            | 0            | 7           | 41,7         | 8              | 43,32             |
| <b>Totale complessivo</b>                | <b>660</b>      | <b>44,09</b> | <b>416</b>   | <b>43,68</b> | <b>4719</b> | <b>42,87</b> | <b>5795</b>    | <b>43,07</b>      |

## **2.3 I SERVIZI PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE**

I collegamenti marittimi a garanzia della continuità territoriale con l'Arcipelago Toscano, sono gestiti da Toremar S.p.A. che effettua nell'arco dell'anno servizi di cabotaggio con le isole, dai porti di Piombino, Livorno e Porto Santo Stefano.

La società precedentemente a capitale pubblico e ceduta nel 2009 dallo Stato alla Regione Toscana, in esito al processo di privatizzazione attuato dalla Regione stessa con procedura di gara ai sensi della Legge L.166/2009, è stata acquistata da Moby S.p.A.

Con procedura ad evidenza pubblica quest'ultima si è aggiudicata infine la effettuazione dei servizi con l'Arcipelago, di competenza della regione Toscana, mediante la stipula di un Contratto di Servizio sottoscritto in data 2 gennaio 2012 e della durata di 12 anni.

I collegamenti marittimi a garanzia della continuità territoriale con l'Arcipelago Toscano sono organizzati su 6 linee:

- Linea A1 – Livorno – Isola di Gorgona – Isola di Capraia: 34.800 miglia/annue;
- Linea A2 – Portoferraio – Piombino: 105.400 miglia/annue;
- Linea A2 fast – Portoferraio – Cavo - Piombino (collegamento veloce): 42.000 miglia/annue;
- Linea A3 – Piombino – Rio Marina – Isola di Pianosa: 32.500 miglia annue;
- Linea A4 – Isola del Giglio - Porto S. Stefano: 28.600 miglia/annue;
- Linea A5 – Porto Santo Stefano – Isola di Giannutri: 2.288 miglia/annue

**In generale le caratteristiche dell'offerta sono le seguenti:**

- offerta attuale di miglia/anno: 245.500
- numero viaggi / anno programmati: 9.000
- passeggeri trasportati/anno (rif. anno 2009): 1.620.000
- auto trasportate/anno (rif. anno 2009) : 350.000

### **Il contratto di servizio**

I rapporti con Toremar sono regolati da Contratto di Servizio. Quest'ultimo, a fronte della corresponsione di un prezzo annuo pari a 13,333 milioni di euro, oltre IVA, prevede il servizio da effettuare, definito puntualmente nelle sue caratteristiche quantitative e qualitative pari per il 2012 a 245.500 miglia, le caratteristiche del naviglio da utilizzare, l'articolazione per la vendita dei titoli di viaggio, le modalità di svolgimento del servizio, i rapporti con l'utenza, con particolare riferimento all'informazione a terra e bordo, obblighi nei confronti delle persone a mobilità ridotta, obblighi in caso di disservizi.

Sono puntualmente definite le specifiche tecnico - economiche per la gestione del contratto. Sono inoltre specificate le modalità di controllo delle prestazioni e le penali in caso di mancato rispetto degli impegni contrattuali.

## Il livello e le caratteristiche del servizio

I servizi di collegamento con l'Arcipelago sono effettuati nel modo seguente:

| <b>linea</b> | <b>A1</b>  |                       |                      |
|--------------|--|-----------------------|----------------------|
|              | <b>Livorno - Isola di Gorgona - Isola di Capraia</b>   | <b>n. corse /anno</b> | <b>miglia / anno</b> |
|              | collegamento Livorno - Isola di Gorgona - Isola di Capraia: almeno quattro corse settimanali dirette Livorno - Isola di Gorgona;   | 900                   | 34.800               |
| <b>linea</b> | <b>A2</b>  |                       |                      |
|              | <b>Portoferraio - Piombino</b>   | <b>n. corse /anno</b> | <b>miglia / anno</b> |
|              | collegamento Portoferraio - Piombino con almeno 16 corse/giorno: prima corsa del mattino in partenza da Portoferraio   | 7.800                 | 105.400              |
| <b>linea</b> | <b>A2 fast</b>   |                       |                      |
|              | <b>Portoferraio - Cavo - Piombino</b>  | <b>n. corse /anno</b> | <b>miglia / anno</b> |
|              | collegamento veloce Portoferraio - Piombino (max 40'): almeno 8 corse/giorno e almeno 6 scali intermedi a Cavo: prima corsa del mattino in partenza da Portoferraio                                  | 3.100                 | 42.000               |
| <b>linea</b> | <b>A3</b>  |                       |                      |
|              | <b>Piombino - Rio Marina - (Isola di Pianosa)</b>  | <b>n. corse /anno</b> | <b>miglia / anno</b> |
|              | collegamento Piombino - Rio Marina con almeno 4 corse/giorno: almeno due corse settimanali Rio - Marina - Isola di Pianosa   | 3.400                 | 32.500               |
| <b>linea</b> | <b>A4</b>  |                       |                      |
|              | <b>Isola del Giglio - Porto S.Stefano</b>  | <b>n. corse /anno</b> | <b>miglia / anno</b> |
|              | collegamento Porto S.Stefano - Isola del Giglio: almeno 6 corse/giorno nei feriali; prima corsa del mattino in partenza da Isola del Giglio  | 2.600                 | 28.600               |
| <b>linea</b> | <b>A5</b>  |                       |                      |
|              | <b>Porto S.Stefano - Isola di Giannutri</b>  | <b>n. corse /anno</b> | <b>miglia / anno</b> |
|              | collegamento Porto S.Stefano - Isola di Giannutri: almeno 2 corse/giorno (1 andata/1 ritorno) per 2 giorni la settimana, attualmente il servizio è stato dato in subappalto alla società MareGiglio. | 208                   | 2.288                |

## Il naviglio utilizzato

I servizi di cabotaggio marittimo nell'Arcipelago sono effettuati attraverso una flotta comprendente ad oggi 8 navi ed un mezzo veloce (attualmente Aliscafo ma prossimo a essere radiato e sostituito con un catamarano veloce), con le seguenti caratteristiche:

traghetto Aethalia, 2.700 t, pass. 790, in servizio fra Piombino, Portoferraio e fra Livorno e Capraia / Gorgona;

- traghetto Marmorica e Oglasa 2.400 t., pass. 530, in servizio fra Piombino e Portoferraio,
- traghetto Liburna, 1.500 t. pass. 690, in servizio fra Livorno e Capraia / Gorgona
- traghetto Planasia, 1.000 t, pass. 710, in servizio fra Piombino e Portoferraio / Rio Marina / Pianosa;
- traghetto Giovanni Bellini, 1.600 t, pass. 700, in servizio fra Piombino e Portoferraio / Rio Marina / Pianosa;
- traghetto Rio Marina Bella 2.392 t., pass.895, in servizio fra Piombino e Portoferraio/Rio Marina
- traghetto Giuseppe Rum, 500 t., pass. 620, in servizio fra Porto Santo Stefano e Giglio (ha sostituito il traghetto Aegilium);
- Aliscafo Fabricia, 230 t, pass. 180 in servizio veloce fra Piombino, Cavo, Portoferraio.

Il servizio tra Porto Santo Stefano e Giglio è effettuato con una imbarcazione di proprietà della società Mare-Giglio che ha avuto il subappalto.

Gli impegni della società armatrice assunti in sede di gara, porteranno al parziale rinnovo della flotta nell'arco di validità del contratto, interessando in particolare la nave che effettua il collegamento con l'Isola del Giglio (già sostituita di recente), il mezzo veloce di collegamento Piombino - Cavo - Portoferraio (in sostituzione), una ulteriore nave di collegamento con Portoferraio.

## **3 TEMATICHE DI RILIEVO**

### **3.1 LA RIFORMA DEL TPL**

Oggi più che mai, per non compromettere totalmente le possibilità di crescita di un territorio, è fondamentale assicurare la sua connettività a tutti i livelli, ossia facilitare gli spostamenti delle persone, dei beni e dei prodotti, garantendo una rete di percorsi, modalità, servizi che insieme possano, in modo flessibile, rispondere da un lato ai crescenti bisogni e dall'altro mantenere la necessaria sostenibilità finanziaria del sistema.

E' quindi fondamentale che la Regione possa mantenere e potenziare la propria **CONNETTIVITA'**, intesa come possibilità di collegare e mettere in rete tutto il sistema regionale.

Porsi questi obiettivi, in un periodo caratterizzato dalla fortissima riduzione delle risorse pubbliche, significa cambiare radicalmente tutti i paradigmi di riferimento dei soggetti coinvolti dai cittadini alle imprese ai ruoli degli enti locali che amministrano il sistema dei servizi, così come indicato nei documenti preparatori della conferenza fin qui prodotti.

Le parole chiave in questa sfida possono essere così sintetizzate:

- **Flessibilità e mobilità**, intese come capacità di adattamento alla variabilità e specificità della domanda nel tempo e sul territorio per facilitare gli spostamenti;
- **Qualità del servizio**, declinata in termini di puntualità del servizio, pulizia dei mezzi di trasporto, cortesia del personale e complessivamente intesa come capacità di soddisfare gli utenti ;
- **Sostenibilità ambientale**, intesa come capacità di minimizzare il trade off tra impatto ambientale globale, determinato anche dal trasporto privato e dalla struttura del territorio e dalla conseguente gestione della mobilità, e il livello di servizio erogato dal soggetto pubblico in termini di velocità e distanze percorse;
- **Sostenibilità finanziaria ed efficienza**, intesa sia come capacità di contenimento dei costi e di aumento della produttività dei mezzi e del personale, sia come incremento dei ricavi da biglietti. In particolare l'aumento dei ricavi, pur rispondendo a logiche di equità sostanziale, mediante una differenziazione delle tariffe in base al livello socio economico dell'utente, dovrà considerare logiche di costo / beneficio in tutti gli ambiti in cui il servizio pubblico vorrà porsi in sostituzione del trasporto privato;
- **Trasparenza e accountability**, in quanto, quale servizio di pubblica utilità, fortemente finanziato dalla Regione, dovrà render conto alla collettività dei risultati conseguiti e delle determinanti della variabilità registrata sul territorio regionale. In questa ottica fondamentale è la prospettiva di benchmarking sistematico dei risultati al fine di garantire un sistema di competizione locale governata che garantisca la massima capacità di presidio degli obiettivi di qualità del servizio, la valorizzazione delle best practice e i processi di miglioramento continuo.

### La riforma della LR 65/2010

Con la legge 65/2010 la Regione ha compiuto passi fondamentali per strutturare il processo di cambiamento, definendo:

- Un contesto di pianificazione e gestione basato sul lotto unico regionale;
- La regolamentazione delle funzioni in materia del trasporto pubblico tra gli enti locali attraverso la costituzione della Conferenza Permanente e la formazione dell'ufficio Unico;
- Le condizioni di efficientamento economico con il riferimento a costi e ricavi standard.

Occorre adesso affrontare il passaggio cruciale dell'intesa con gli Enti Locali sulle dotazioni di servizio, intesa che si colloca in un contesto che presenta novità di assoluto rilievo rispetto alla data di emanazione della legge.

### La proposta della Regione

I criteri seguiti per l'avvio della riforma sono:

- **Adeguatezza** al livello di competenze previsto per gli enti locali;
- **Equità** nella di dotazione di un livello minimo di connettività ai comuni ed alle località su tutto il territorio regionale;

- **Sostenibilità**\_economica in base a valori standard ottimali di costi e di ricavi ed all'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse aggiuntive degli enti;
- **Traducibilità** nel capitolato di gara;
- **Flessibilità e consapevolezza delle conseguenze**\_da realizzare sia nella fase di definizione del documento finale della conferenza sia durante la gestione del contratto di servizio rispetto ai risultati del monitoraggio;
- **Gestibilità**\_da parte del sistema organizzativo previsto dalla riforma (Ufficio Unico) e da strumenti del tutto nuovi da considerare ed articolare in ragione del possibile nuovo contesto della governance (Conferenze orarie locali, Mobility Manager Scolastico e Sociale ).

Tenuto conto della varietà e delle complessità del sistema attuale e della necessità di supportare adeguatamente i processi di ottimizzazione indicati, la proposta della regione si articola con approcci diversificati rispetto agli ambiti di intervento urbano ed extraurbano.

### ***Ambito urbano***

#### **Gli obiettivi principali sono :**

- ottimizzare l'utilizzo dell'elevato livello di risorse aggiuntive attualmente impegnato dagli enti locali;
- definire un processo virtuoso per ridurre il differenziale di dotazione dei servizi tra i centri urbani;
- definire nel modo più preciso possibile i contenuti del patto che deve essere sottoscritto per l'avvio della gara, e quindi gli impegni reciproci al fine di gestire l'efficientamento del sistema e della rete in corso di gara.

#### **Per i capoluoghi il processo decisionale è quindi così strutturato (vedi oltre):**

1. Il punto di riferimento è dato dalle proposte progettuali pervenute, comprensive delle linee forti e deboli;
2. Si stimano le risorse complessive necessarie all'esercizio in base ai costi ed ai ricavi standard;
3. Si individua un livello standard di contribuzione aggiuntiva /km in base alle pratiche in corso sul territorio regionale (media dei valori superiori alla media);
4. Si individua il livello di risorse regionali ritenute ammissibili per ogni ambito, da erogare in funzione delle risorse aggiuntive standard definite secondo criteri di premialità come previsto dalla LR 65;
5. Soltanto per i capoluoghi si prosegue individuando le risorse necessarie per superare le maggiori differenze di dotazione di risorse procapite (differenza dalla media dei valori) da erogare in presenza di progetti di incremento dei servizi.

### ***Ambito extraurbano***

#### **Gli obiettivi principali sono :**

- Definire una struttura di rete in grado di essere descritta nel capitolato di gara, e quindi:

- ragionevolmente astratta e sintetica rispetto ai percorsi esistenti (derivanti anche da organizzazione aziendali “storiche” non riproducibili tal quali);
- ragionevolmente “nuova” per applicare una filosofia di spending review al settore in base a criteri di essenzialità, riduzione della capillarità, integrazione con il ferro e con le direttrici portanti oltre che di accessibilità minima garantita;
- Sufficientemente definita per supportare la valutazione delle risorse da impiegare per i servizi deboli che la LR 65 riserva alla competenza degli enti locali decentrati.

Pertanto

1. Si definisce uno schema di collegamenti essenziali extraurbani con criteri omogenei sul territorio regionale;
2. Si individua un livello di servizio minimo ammissibile (numero di corse) per le esigenze di connettività fondamentali delle località (capoluoghi comunali e >1000 abitanti);
3. Si individua la quantificazione (da considerare di massima) della distribuzione delle percorrenze sul territorio regionale;
4. Si valutano le risorse regionali ritenute ammissibili in base a costi e ricavi standard da dedicare alla Rete Extraurbana;
5. Si valutano le risorse da dedicare alle Reti Deboli Locali in base alle località ed ai percorsi non più serviti.