

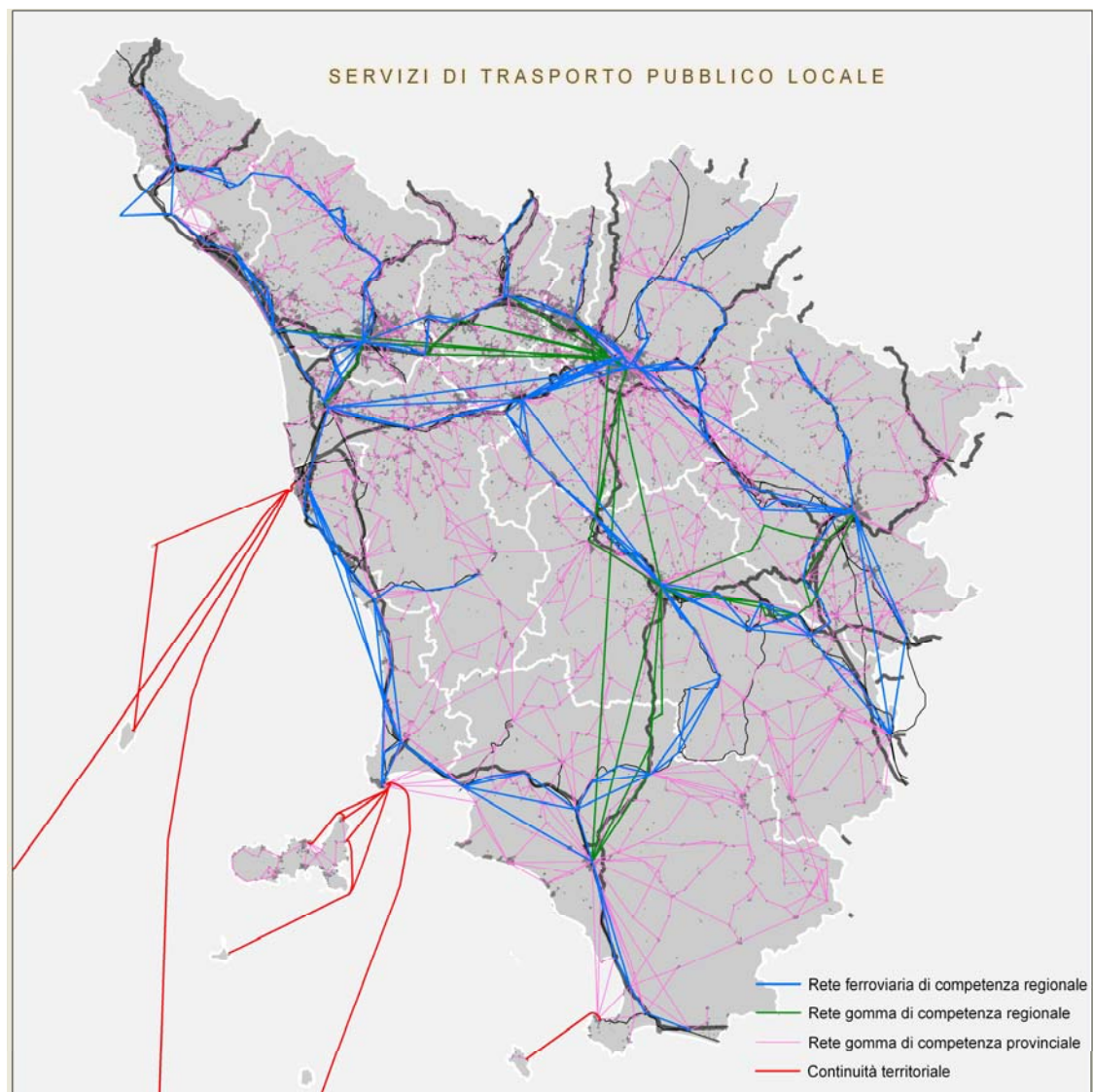
REGIONE
TOSCANA



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
INTERA REGIONE	286.521	22.886.673	382.645		2154	0,8%	92,1%	203.300

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

treno	partenza	ora	arrivo	ora
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

treno	partenza	ora	arrivo	ora
3168	Chiusi	6.36	FI SMN	7.56
3099	FI SMN	16.55	Chiusi	18.20

linea Pisa - Livorno - Grosseto (RO)

treno	partenza	ora	arrivo	ora
3130 / 34102	Grosseto	6.57	FI SMN	9.32
3115 / 34103	FI SMN	15.28	Grosseto	18.05

linea GR - Siena - Firenze

treno	partenza	ora	arrivo	ora
3022	Siena	6.29	FI SMN	7.37
3101	FI SMN	18.40	Siena	19.48

linea Pistoia - Firenze

treno	partenza	ora	arrivo	ora
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

Lotto	Tempo di Servizio (Ore)	Percorrenze (Km)	Velocità Media (km/h)
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
Totale complessivo	4.282.251	109.669.691	25,6

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

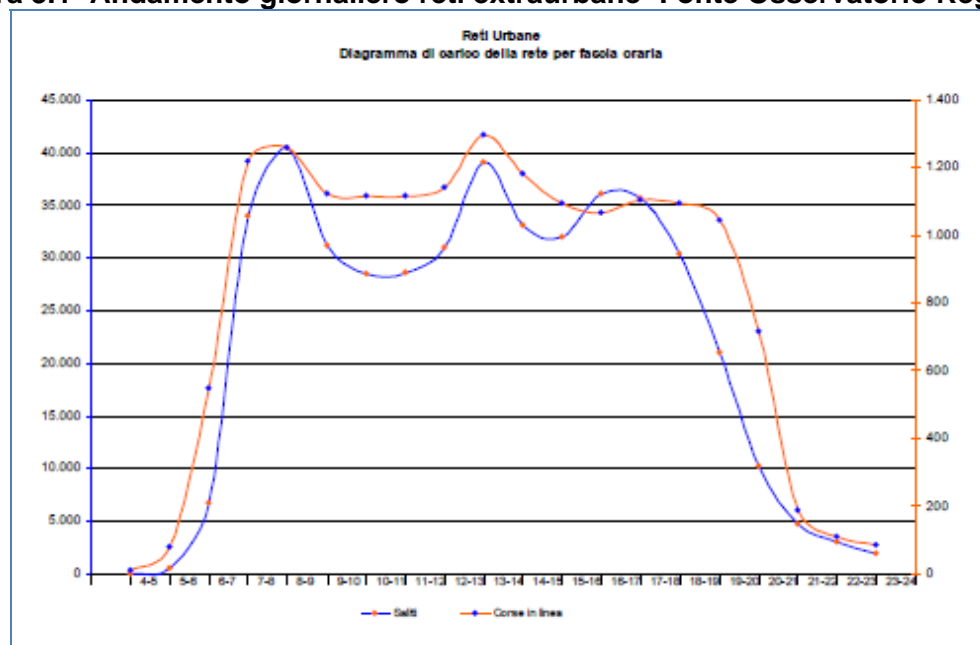
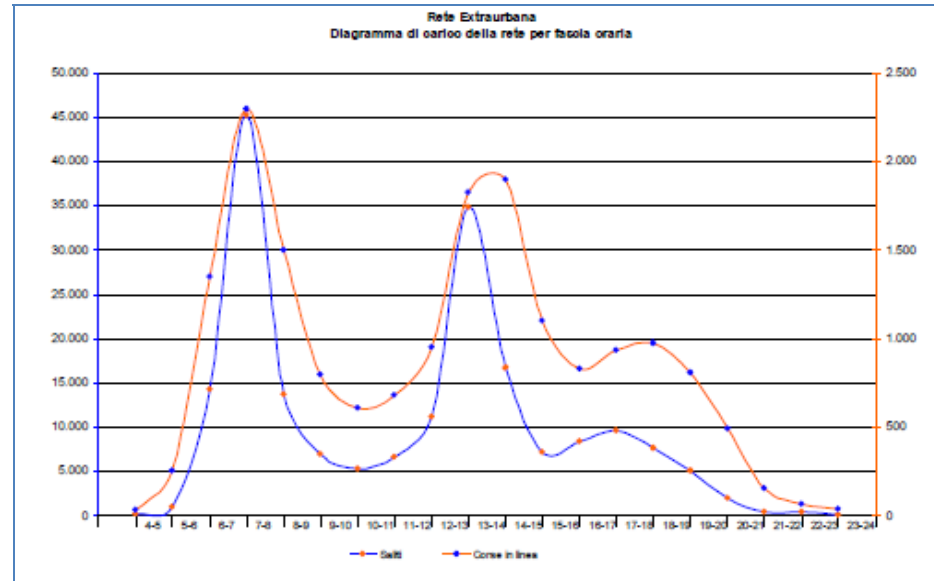


Figura 3.2 – Andamento giornaliero reti urbane- Fonte Osservatorio Regionale



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)

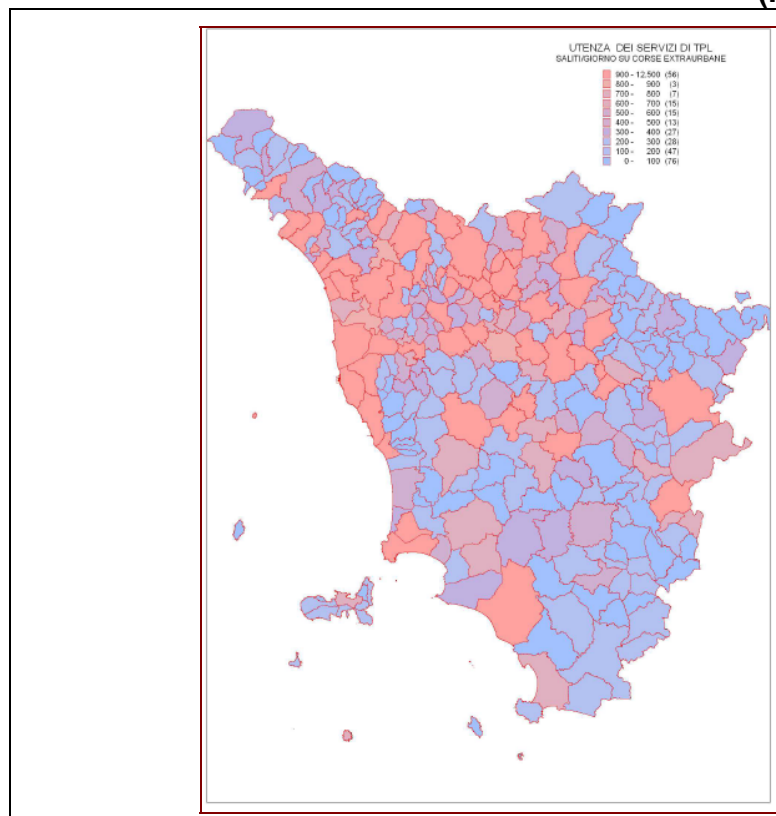
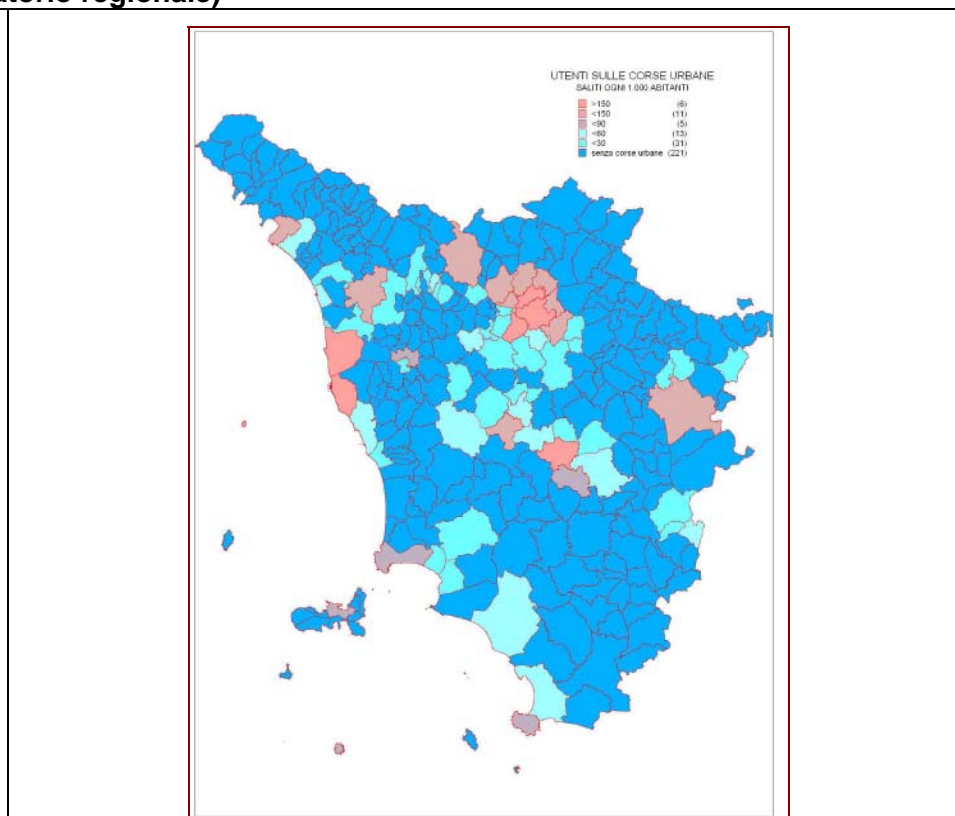


Figura 3.4 – Utenza servizi urbani



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 Arezzo	Prov Firenze	Firenze Metrop olitano	Prov Grosse to	Prov Livorno	Prov Lucca	Prov Massa	Prov Pisa	Prov Pistoia	Prov Prato	Prov 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.PIT. 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
Totale Toscana	3014	11,07	313	204	1068	904	141	206	122	56

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
Totale complessivo	660	44,09	416	43,68	4719	42,87	5795	43,07

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:

linea	A1		
	Livorno - Isola di Gorgona - Isola di Capraia	n. corse /anno	miglia / anno
	collegamento Livorno - Isola di Gorgona - Isola di Capraia: almeno quattro corse settimanali dirette Livorno - Isola di Gorgona;	900	34.800
linea	A2		
	Portoferraio - Piombino	n. corse /anno	miglia / anno
	collegamento Portoferraio - Piombino con almeno 16 corse/giorno: prima corsa del mattino in partenza da Portoferraio	7.800	105.400
linea	A2 fast		
	Portoferraio - Cavo - Piombino	n. corse /anno	miglia / anno
	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
linea	A3		
	Piombino - Rio Marina - (Isola di Pianosa)	n. corse /anno	miglia / anno
	collegamento Piombino - Rio Marina con almeno 4 corse/giorno: almeno due corse settimanali Rio - Marina - Isola di Pianosa	3.400	32.500
linea	A4		
	Isola del Giglio - Porto S.Stefano	n. corse /anno	miglia / anno
	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
linea	A5		
	Porto S.Stefano - Isola di Giannutri	n. corse /anno	miglia / anno
	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;

- traghetti 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.