

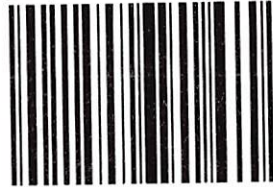


REGIONE TOSCANA  
Consiglio Regionale

GRUPPO CONSILIARE  
PARTITO DEMOCRATICO

Firenze, 20 Marzo 2024

AOOCRT Protocollo n. 0003530/21/03/2024



CEX 11

MQ2 1625

02.18.01

Al Presidente del Consiglio regionale

*Mozione ai sensi dell'articolo 175 del regolamento interno*

**Oggetto: “In merito ai livelli qualitativi del servizio ferroviario regionale in relazione al Contratto di servizio sottoscritto tra Regione Toscana e Trenitalia S.p.A. nel 2019”**

## IL CONSIGLIO REGIONALE

**Visti:**

- il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70;
- il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59), ed in particolare l'articolo 9 (Servizi ferroviari di interesse regionale e locale in concessione a F.S. S.p.a.);
- la legge regionale 31 luglio 1998, n. 42 (norme per il trasporto pubblico locale) e successive modifiche ed integrazioni;
- legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65 (Legge finanziaria per l'anno 2011) e successive modifiche ed integrazioni;
- la deliberazione del Consiglio regionale n. 18 del 12 febbraio 2014 di approvazione del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), prorogato ai sensi dell'articolo 94 della legge regionale 30 marzo 2017, n. 15;
- il Programma regionale di sviluppo (PRS) 2021-2025, approvato con Risoluzione n. 239 nella seduta del Consiglio regionale del 27 luglio 2023;
- la decisione della Giunta regionale n. 10 del 6 novembre 2023 (Documento di monitoraggio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) 2023);

**Premesso** che il sopra richiamato Programma regionale di sviluppo 2021-2025 prevede che le politiche contenute nell'Area 3 (Infrastrutture per una mobilità sostenibile) siano finalizzate “a garantire il diritto di muoversi in sicurezza ed in modo efficiente per chi vive e si sposta nella nostra regione, promuovendo, da un lato, la riconversione a basso impatto ambientale dei flussi di mobilità e, dall'altro, rilanciando gli investimenti infrastrutturali”;

**Ricordato** che l'articolo 84 della sopra richiamata legge regionale 65/2010 al comma 1 ter stabilisce che l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro avviene sulla base di uno o più lotti, anche integrati con quello di cui al comma 1 bis, individuati con deliberazione della Giunta regionale, tenendo conto *“delle caratteristiche dei servizi e delle condizioni di economicità, efficacia ed efficienza della loro organizzazione”*;

**Richiamata** la deliberazione della Giunta regionale n.703 datata 8 agosto 2014 (Approvazione schema di intesa per il miglioramento del livello qualitativo del servizio ferroviario regionale preliminare al rinnovo del contratto di servizio con Trenitalia S.p.A.) e relativo allegato recante *“Intesa per il miglioramento del livello qualitativo del servizio ferroviario regionale preliminare al rinnovo del Contratto di servizio tra Regione Toscana e Trenitalia S.p.A.”*;

**Evidenziato** che la Giunta regionale con la richiamata deliberazione n. 703/2014 e successive modifiche, provvedeva ad individuare gli aspetti qualitativi, quantitativi ed organizzativi dei servizi ferroviari trasferiti alla gestione regionale in attuazione dell'articolo 9 del Dlgs 422/97, nonché le condizioni di economicità, efficacia ed efficienza degli stessi, fornendo indirizzi per il rinnovo del contratto stipulato con Trenitalia S.p.A, avente ad oggetto un lotto pari 22,9 mln di treni/km da svolgersi sulle relazioni di traffico dell'infrastruttura gestita dal gestore nazionale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di competenza della Regione Toscana;

**Considerato** che:

- gli elementi di qualità, economicità, efficacia ed efficienza della proposta commerciale di Trenitalia sono alla base delle scelte di affidamento diretto effettuate nel corso degli anni da parte della Regione Toscana;
- la sottoscrizione del contratto di servizio firmato in data 29 luglio 2016 giungeva al termine di una positiva valutazione relativa sia all'affidabilità dell'operatore individuato per il nuovo affidamento, sia agli aspetti economici, qualitativi e prestazionali, con particolare riferimento:
- alla sostanziale conferma delle previsioni del Piano economico finanziario del Contratto e di equilibrio economico del contratto per l'anno 2016;
- agli aspetti qualitativi e prestazionali in relazione ai quali veniva riscontrata una sensibile crescita della puntualità sia sui 5' (standard B, escluso cause esterne) che reale (nessuna esclusione), un notevole miglioramento dell'affidabilità con il tasso medio di cancellazione dei treni notevolmente diminuito attestatosi ad un valore superiore all'obiettivo prefigurato, una notevole riduzione della circolazione con composizioni con offerta inferiore al programmato e conseguente riduzione dei problemi di affollamento;

**Preso atto** che con nota 14 febbraio 2018 Trenitalia aggiornava la proposta commerciale del 2016, prospettando alla Regione ulteriori elementi di qualità, economicità, efficacia ed efficienza da porre alla base del nuovo affidamento diretto di durata massima quindicennale;

**Preso atto**, altresì, del Contratto di servizio, sottoscritto tra Regione Toscana e Trenitalia S.p.A. in data 20 novembre 2019, per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulle relazioni di traffico dell'infrastruttura nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, di competenza della Regione Toscana, per il periodo 1 dicembre 2019 -30 novembre 2034;

**Rilevato** che:

- il miglioramento della qualità del servizio registrata tra il 2014 ed il 2019, nonostante la persistenza di criticità su alcune linee da affrontare e risolvere, stava alla base della scelta compiuta dalla Regione Toscana di affidare a Trenitalia il servizio regionale per 15 anni con la conferma dei 23 milioni di treni/km e dei circa 500.000 bus/km;

- sulla base delle indagini di customer realizzate da Trenitalia, infatti, nell'arco temporale 2014-2019 la soddisfazione dei viaggiatori regionali risultava aumentata per tutti gli indicatori del viaggio, con punte fino al 25,4% per la pulizia, del 22,1% per la puntualità, del 12,2% per l'informazione a bordo, mentre sempre nello stesso periodo le cancellazioni venivano ridotte fino al 70% circa;
- il nuovo Contratto di servizio, dal valore complessivo di circa 7 miliardi di euro, portava, inoltre, con se un consistente piano di investimenti che Trenitalia si impegnava a realizzare al fine di migliorare la qualità del servizio ferroviario (incluse le azioni necessarie per risolvere le criticità che restavano, in particolare sulle linee a binario unico e con treni diesel, dei quali era in programma il totale rinnovamento), il comfort dei mezzi e l'efficacia della manutenzione, a fronte di un'invarianza delle tariffe per gli utenti (ad eccezione dell'adeguamento annuale all'inflazione, non collegato a scelte regionali);

**Ricordato** che nel nuovo Contratto di servizio venivano ad essere confermate anche alcune importanti scelte effettuate dalla Regione negli anni passati, tra queste:

- la valorizzazione turistica delle linee minori e l'organizzazione di treni speciali per promuovere specifiche iniziative;
- l'attenzione alla presenza di un numero adeguato di carrozze per il trasporto di biciclette (scelta funzionale alle politiche di promozione dell'uso della bici abbinata al treno, nell'ottica di una mobilità sempre più sostenibile);
- l'applicazione di penali a carico di Trenitalia con soglie più sfidanti sulla regolarità del servizio e il miglioramento delle informazioni a bordo per innalzare i livelli di qualità del servizio e portarli agli obiettivi richiesti;
- il 'bonus abbonati' come forma di compensazione e tutela dell'utenza in caso di disservizi;

**Evidenziato** che, in merito agli ultimi due precedenti punti, nel 2018 la percentuale di cancellazioni della Divisione Regionale Passeggeri di Trenitalia, con l'1,5%, si confermava un benchmark europeo, risultando la più bassa rispetto ai principali operatori europei: SNCF 2%, UK 3,9%);

**Preso atto** che:

- nel 2018, nelle 14 tratte ferroviarie nelle quali è organizzato e garantito il servizio di trasporto pubblico su ferro in Toscana, veniva raggiunto un livello di affidabilità ancora più alto rispetto a quanto previsto dal Contratto, tanto da non essere pagato alcun bonus mensile nel corso dell'intero anno, con indice di affidabilità che risultava pari al 96,4%;
- nel corso del 2019, ultimo periodo pre-Covid-19, i bonus mensili pagati sulle 14 linee furono in tutto soltanto 4;

**Considerato** che:

- obiettivo della Regione, come detto, è quello di garantire il diritto di *“muoversi in sicurezza ed in modo efficiente per chi vive e si sposta nella nostra regione,”* promuovendo la qualità del servizio ferroviario, il comfort dei mezzi e l'efficacia della manutenzione, traguardi che si raggiungono attraverso il rilancio degli investimenti;
- con il rinnovo e l'ampliamento del Contratto Trenitalia si impegnava ad investire 1,4 miliardi di euro; la maggior parte dell'investimento (843,6 milioni di euro da parte di Trenitalia e 69 milioni da parte della Regione Toscana, per un totale di 912,6 milioni) riguardava l'acquisto e la messa in servizio di 100 treni made in Italy di nuovissima generazione (accessibili alle persone con ridotte capacità motorie, dotati di telecamere di videosorveglianza, wifi a bordo, arredi di maggiore comfort, spazi porta bagagli, prese elettriche, caratterizzati da un -30% di consumi energetici, materiali riciclabili, maggiore fruibilità anche con la bicicletta) il 90% dei quali con previsione di entrata in servizio entro il 2024; nello specifico appartengono alle seguenti tipologie: 29 treni Rock, 25 altri nuovi treni elettrici, 44 ibridi (cioè dotati di motore diesel, pantografo per le linee elettrificate e batterie in grado di poter fare l'ultimo miglio su linee non elettrificate evitando di utilizzare il motore diesel), 2 locomotive di soccorso;

- la restante quota di investimento da parte di Trenitalia (445,1 milioni) veniva destinata per migliorare la manutenzione sia con interventi sugli impianti (71,9 milioni) che sulla manutenzione ciclica dei treni (198,5 milioni), rinnovare e modernizzare la flotta già esistente (82,5 milioni), migliorare la dotazione informatica (5,2 milioni) e tecnologica (87 milioni);

**Considerato** che l'attivazione del complesso degli impegni assunti con la sottoscrizione del nuovo Contratto di servizio del 2019 andava a collocarsi in contesto di emergenza sanitaria da Covid-19, come quello che pesantemente colpiva il mondo ed il nostro Paese fra il 2020 ed il 2022 producendo impatti negativi sull'intero sistema di trasporto pubblico locale; il lockdown iniziale e le misure di contenimento della pandemia determinavano una forte riduzione degli spostamenti compiuti dall'utenza ed una limitazione della capacità dei mezzi di trasporto, scelte necessarie ma che inevitabilmente andavano ad influire sulla programmazione del servizio pubblico, tornato gradualmente alla normalità nel 2023 con la cessazione dello stato di emergenza sanitaria decretato dall'OMS;

**Richiamata** la Carta dei servizi 2023, Direzione Regionale Toscana Trenitalia, con particolare riferimento agli Obiettivi 2023;

**Considerato che:**

- anche in virtù del processo di rinnovamento dei treni, l'indice di affidabilità fissato dal Contratto come obiettivo minimo mensile da raggiungere per i gestori del servizio è ovviamente salito ed oggi risulta pari a 97.5%;

- pur a fronte del richiamato indice, l'affidabilità di alcune linee della Toscana è decisamente peggiorata, come si evince dal dato relativo ai bonus pagati nel mese di dicembre 2023 su ben 8 delle 14 linee toscane;

- tale netto peggioramento della qualità del servizio, in controtendenza rispetto al richiamato trend 2014- 2019, era non ipotizzabile al momento della sottoscrizione del contratto di servizio, allorché sulla base dei livelli di affidabilità raggiunti venivano fissati obiettivi sfidanti, con l'impegno dei gestori e con la consapevolezza che il rinnovo completo del parco treni circolante e lo sviluppo della tecnologia nell'infrastruttura ne avrebbero garantito il raggiungimento;

**Considerato che:**

- la situazione descritta dai numeri dello scorso dicembre 2023 relativi al servizio, che parrebbe confermata nei primi mesi del 2024, procede nella direzione opposta rispetto a quella ipotizzata al momento della firma del vigente Contratto;

- sulla linea Firenze-Arezzo-Chiusi, la più utilizzata dai pendolari toscani insieme alla linea Firenze-Livorno, nel gennaio del 2018 il livello di affidabilità del servizio era pari al 99,3, mentre nello scorso dicembre è stato pari al 96,5%, tanto da far scattare il diritto degli utenti al ristoro garantito dal bonus;

- i dati precipitano ben al di sotto del 90% in riferimento alla sola puntualità, tenendo conto che costituiscono dati medi, calcolati sull'intera programmazione giornaliera, mentre la punta massima dell'inaffidabilità si registra nelle fasce nelle quali si raggiungono i picchi di servizio, ovvero nelle cosiddette fasce dei pendolari collocate al mattino ed al pomeriggio;

**Richiamato** il contenuto della Mozione n. 1554, approvata nella seduta del Consiglio regionale del 13 marzo 2024, e recante come oggetto (In merito ai disservizi sulle tratte ferroviarie regionali e al ripristino degli incontri periodici tra assessorato e comitati pendolari);

**Considerato** che la base dei positivi risultati in termini di efficacia ed efficienza conseguiti dal servizio ferroviario su quasi tutte le linee toscane nel biennio 2018-2029 è da individuarsi nella forte sinergia messa in atto all'epoca da parte della Regione Toscana e dell'azionista unico di Ferrovie dello Stato, che è il Governo, il quale aveva dato una chiara indicazione ai gestori di sostenere la cosiddetta "cura del ferro" avviata dalla

Toscana, nel senso di produrre un forte impegno per la qualificazione del servizio di trasporto regionale su ferro;

### IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

ad attivarsi sia nei riguardi del Governo, ed in particolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia del soggetto gestore del servizio ferroviario regionale, affinché in considerazione di quanto enunciato in narrativa in merito al non adeguato livello di servizio riscontrato da tempo su alcune linee, ed in particolare la Arezzo-Firenze, sia avviato un percorso di confronto che porti alla piena attuazione degli investimenti ed al raggiungimento dei livelli qualitativi del servizio contenuti nel Contratto sottoscritto nel 2019 tra Regione Toscana e Trenitalia S.p.A..

I Consiglieri

VINCENZO CECCARELLI

LUCIA DE ROBERTIS

MASSIMILIANO PESCHI

MARCO NICCOLAI

ANNA PARIS

FRANCESCO CAZZANI

CRISTIANO BELUCCI

FEDERICA FRATTINI

FAUSTO MERLOTTI

MARIA BUGETTA

GIACOMO BUGLIANI

ANDREA PIERONI

DONATELLA SPADI

ELENA ROSIGNOLI

ENRICO SOSTEGNI