



REGIONE TOSCANA Consiglio Regionale

MOZIONE n. 2031 approvata nella seduta del Consiglio regionale dell'11 giugno 2025.

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 ed alla luce del recente mancato raggiungimento degli obiettivi minimi contrattuali.

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, 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;
- la deliberazione del Consiglio regionale 12 febbraio 2014, n. 18, di approvazione del Piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM), prorogato ai sensi della legge regionale 31 luglio 2024, n. 32 (Disposizioni in materia di programmazione regionale. Modifiche alle leggi regionali 25/1998, 39/2000, 40/2005, 9/2010, 55/2011, 1/2015);
- 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 11 novembre 2024, n. 17 (Documento di monitoraggio del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità "PRIIM" 2023);
- la legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65 (Legge finanziaria 2011), ed in particolare l'art. 84 (Ambito territoriale ottimale del servizio di trasporto pubblico locale).

Premesso che il sopra richiamato PRS 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 l.r. 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 8 agosto 2014, n. 703 (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 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 d.lgs. 422/97, nonché le condizioni di economicità, efficacia ed efficienza degli stessi, fornendo indirizzi per il rinnovo del contratto stipulato nel 2016 con Trenitalia S.p.A.;
- detto contratto prevedeva investimenti per 295 milioni di euro, un corrispettivo annuo di 235,9 milioni di euro, dal 2017 costante a parità di servizio per tutti gli anni, un valore complessivo di 2,5 miliardi di euro in sei anni

e 22 milioni 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 risultavano 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:
 - o alla sostanziale conferma delle previsioni del Piano economico finanziario del Contratto e di equilibrio economico del contratto per l'anno 2016;
 - o 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:

- 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 mila bus/km vi era 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;
- 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 per cento;
- nel corso del 2019, ultimo periodo pre-Covid-19, i bonus mensili pagati sulle 14 linee furono in tutto soltanto 4;
- 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 cento per la pulizia, del 22,1 per cento per la puntualità, del 12,2 per cento per l'informazione a bordo, mentre, sempre nello stesso periodo, le cancellazioni venivano ridotte fino al 70 per cento circa.

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 ed 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.

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 impegna ad investire 1,4 miliardi di euro.

Evidenziato che tale investimento risulta come di seguito articolato:

- 912,6 milioni di euro (843,6 milioni da parte di Trenitalia e 69 milioni da parte della Regione Toscana) relativi all'acquisto ed alla 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 per cento di consumi energetici, materiali riciclabili, maggiore fruibilità anche con la bicicletta); 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;
- 82,5 milioni di euro per interventi di *revamping* o *restyling*, che, in aggiunta ai nuovi treni già in circolazione sulle linee regionali, porterà al rinnovo totale dei convogli in circolazione;
- 71,9 milioni di euro per l'ammodernamento degli impianti di manutenzione;
- 285,5 milioni di euro per lo sviluppo di nuove tecnologie e per interventi ciclici di manutenzione sui treni.

Considerato che obiettivo del contratto è garantire un servizio efficiente ai cittadini toscani, ed in particolare a tutti i pendolari che quotidianamente utilizzano il treno per raggiungere i luoghi di lavoro e di studio; a tale fine, Trenitalia si impegna, inoltre, a:

- mantenere il prezzo dei biglietti bloccato (ad eccezione degli adeguamenti annuali al tasso di inflazione, previsto dalla legge), con la prospettiva di ottenere i ricavi necessari all'azienda dalla lotta all'evasione tariffaria e dall'aumento del numero dei passeggeri;
- non effettuare alcun aumento del corrispettivo annuo a carico della Regione fino al 2023 (con indicizzazione contenuta a partire dal 2024);
- avviare un sistema di gestione che preveda la verifica dei risultati raggiunti attraverso obiettivi misurabili e quantificabili anno per anno;
- confermare i meccanismi di controllo qualità attualmente in atto (ispettori regionali, AppMuoversintoscana, numero verde della Regione Toscana).

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 2024, Direzione regionale Toscana Trenitalia, con particolare riferimento agli Obiettivi 2024;

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 andato progressivamente a salire e per il 2024 risultava essere pari a 98 per cento;
- pur a fronte del richiamato indice, l'affidabilità di alcune linee della Toscana è decisamente peggiorata, come si evince dalla situazione determinatasi nel mese di ottobre 2024, allorché otto linee su quattordici facevano registrare il mancato rispetto dell'indice minimo di affidabilità, fissato, come detto, al 98 per cento: Firenze-Livorno (97,23 per cento, peggiore indice), Firenze-Arezzo-Chiusi, Firenze-Empoli-Siena, Firenze-Pistoia-Lucca-Viareggio, Pisa-Lucca-Aulla, Firenze-Borgo San Lorenzo-Faenza (via Vaglia), Firenze-Borgo S. Lorenzo (via Pontassieve), Tirrenica Nord (Genova)-La Spezia-Pisa;
- a dimostrazione della situazione di diffusa criticità, emergono i dati relativi alle tratte che hanno superato l'obiettivo minimo con margini risicati;
- la situazione sopra richiamata, aggravata anche dai dati relativi ai mesi di novembre e dicembre, ha fatto scattare l'attivazione del "bonus pendolari", ossia il rimborso del 20 per cento sul costo dell'abbonamento

mensile. (fonte:<https://www.intoscana.it/it/treni-toscani-sotto-accusa-otto-linee-bocciate-la-regione-non-ci-sta/#:~:text=Secondo%20i%20dati%20di%20Trenitalia,al%2098%25%20per%20il%202024>).

Considerato che:

- la situazione descritta dai numeri dello scorso periodo ottobre-dicembre 2024 relativi al servizio, che parrebbe confermata nei primi mesi del 2025, procede nella direzione opposta rispetto a quella ipotizzata al momento della firma del vigente contratto;
- a titolo d'esempio, sulla linea Firenze-Livorno, una delle più utilizzate dai pendolari toscani insieme alla linea Firenze-Arezzo-Chiusi, nel gennaio del 2018 il livello di affidabilità del servizio era pari al 99,3 per cento, mentre, come detto, nello scorso mese di ottobre è stato pari al 97,23 per cento, tanto da far scattare il diritto degli utenti al ristoro garantito dal bonus.

Richiamato il contenuto della mozione n. 1554, approvata nella seduta del Consiglio regionale del 13 marzo 2024 (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 2018-2019 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;
- il recente e netto peggioramento della qualità del servizio, in controtendenza rispetto al richiamato trend 2014-2019, non risultava ipotizzabile al momento della sottoscrizione del Contratto di servizio vigente, 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.

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..

Il presente atto è pubblicato integralmente sul Bollettino ufficiale della Regione Toscana ai sensi dell'articolo 5, comma 1, della l.r. 23/2007 e nella banca dati degli atti del Consiglio regionale ai sensi dell'articolo 18, comma 1, della medesima l.r. 23/2007

IL PRESIDENTE
Antonio Mazzeo