



**DIREZIONE POLITICHE MOBILITA', INFRASTRUTTURE
E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**
**Settore TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU FERRO E
MARITTIMO**

Relazione di Affidamento

(Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019)

Relazione illustrativa delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti per l'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, sulle relazioni di traffico Arezzo- Stia ed Arezzo Sinalunga, ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007 e smi, a Trasporto Ferroviario Toscano SpA

dicembre 2023

Indice

1. PREMESSE ED INFORMAZIONI DI SINTESI.....	3
2. NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	5
2.1 NORMATIVA COMUNITARIA E NAZIONALE.....	5
2.2. NORMATIVA E PROVVEDIMENTI REGIONALI.....	8
3. CONTESTO E SITUAZIONE ATTUALE.....	11
4. IL NUOVO AFFIDAMENTO DEI SERVIZI.....	15
5. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO ED OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO.....	18
5.1. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO.....	18
5.2. OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO ED UNIVERSALE.....	24
5.2.1. Determinazione degli obblighi di servizio pubblico.....	24
5.2.2. Finanziamento degli obblighi di servizio pubblico.....	25
5.2.3. Criteri di redazione del PEF e della matrice dei rischi.....	26
6. MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.....	28
7. MOTIVAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA DELLA SCELTA.....	30

1. PREMESSE ED INFORMAZIONI DI SINTESI

La misura 2 della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) 154/2019 prevede: *"L'Ente Affidante redige un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA), che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito web istituzionale dell'Ente Affidante e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate."*

La suddetta disposizione può essere anche letta in relazione a quanto previsto dell'articolo 7 del paragrafo 1 del Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, che recita: *"Ciascuna autorità competente rende pubblica una volta all'anno un relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza. Tale relazione comprende la data di inizio e la durata dei contratti di servizio pubblico, gli operatori del servizio pubblico prescelti e le compensazioni e i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso. La relazione distingue i trasporti mediante autobus dai trasporti su rotaia, consente il controllo e la valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici e, ove opportuno, informa in merito alla natura e alla portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi"*.

La presente Relazione di Affidamento (RdA), predisposta - ai sensi della suddetta Delibera ART n. 154/2019 - in riferimento alla procedura di affidamento diretto all'Impresa ferroviaria Trasporto Ferroviario Toscano Spa (TFT SpA) del nuovo contratto decennale dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale sulle relazioni di traffico Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga, esplica le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta, la determinazione degli obblighi di servizio pubblico, le relative compensazioni, i criteri e la verifica della sostenibilità finanziaria del contratto, anche sulla base del Piano Economico Finanziario predisposto in aderenza alle disposizioni vigenti e alle Misure di regolazione di cui alle delibere n. 120/2018 e 154/2019.

Nella Relazione si da altresì conto delle scelte effettuate in merito ai contenuti rilevanti a fini regolatori, in riferimento all'applicazione delle citate delibere dell'ART (condizioni minime di qualità, obiettivi di efficacia ed efficienza, piano di accesso al dato, obblighi di trasparenza,

monitoraggio e rendicontazione, criteri di redazione del PEF e modalità di determinazione del ragionevole margine di utile, matrice dei rischi, ecc.).

Nella tabella seguente viene riportato un quadro delle informazioni di sintesi dell'affidamento:

INFORMAZIONI DI SINTESI	
Oggetto dell'affidamento	Affidamento in esclusiva dell'organizzazione e della gestione dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse regionale e locale, sulle relazioni di traffico Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga, nonché dei servizi connessi al trasporto medesimo.
Ente affidante	Regione Toscana – Giunta Regionale – Settore Trasporto Pubblico Locale su Ferro e Marittimo
Tipo di affidamento	Contratto di servizio
Modalità di affidamento	Affidamento diretto ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento (CE) 1370/2007
Durata dell'affidamento	10 anni
Nuovo affidamento	La relazione riguarda un nuovo affidamento
Territorio interessato dal servizio da affidare	Provincia di Arezzo

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE	
Nominativo	Ing. Laura Castellani
Ente di riferimento	Regione Toscana – Giunta Regionale
Settore	Settore Trasporto Pubblico Locale su Ferro e Marittimo
Telefono	055 4384777
mail	laura.castellani@regione.toscana.it
pec	regionetoscana@postacert.toscana.it
Data di redazione	ottobre 2023 – aggiornamento dicembre 2023

2. **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

La disciplina in materia di trasporto pubblico locale ferroviario è composta da norme di fonte sia comunitaria, nazionale e regionale.

2.1 **NORMATIVA COMUNITARIA E NAZIONALE**

Per quanto attiene la **disciplina comunitaria**, la materia è essenzialmente normata dal Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, nonché dalla Comunicazione della Commissione europea del 29 marzo 2014 n. 2014/C92/01 sugli orientamenti interpretativi concernenti il suddetto regolamento (CE) n. 1370/ 2007.

Tale regolamento, definisce:

- quale **obbligo di servizio pubblico**: “l’obbligo definito o individuato da un’autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso”;
- quale **compensazione di servizio pubblico**: “qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un’autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo”.

Il regolamento prevede inoltre:

- la gara quale modalità ordinaria di affidamento dei servizi di trasporto (articolo 5 paragrafo 3), per un periodo massimo di 10 anni per i servizi di passeggeri su gomma e di 15 per i servizi di passeggeri su rotaia (articolo articolo 4 paragrafo 3), prorogabile del 50% se l'operatore fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme di beni necessari per la fornitura dei servizio (articolo 4 paragrafo 4);
- la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia **a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale** (articolo 5 paragrafo 6). Tali contratti, in deroga all'articolo 4 paragrafo 3, hanno una durata non superiore a

10 anni, salvo i casi in cui si applica l'articolo 4 paragrafo 4;

- in caso di aggiudicazione diretta, la pubblicazione sulla GUUE, da parte delle autorità competenti almeno un anno prima, delle seguenti informazioni minime: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione prevista; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione. (articolo 7 paragrafo 2);
- l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019; l'articolo 5 paragrafo 6 e l'articolo 7 paragrafo 3, cessano di applicarsi dal 25 dicembre 2023; la durata dei contratti aggiudicati in conformità all'articolo 5 paragrafo 6, tra il 3 dicembre 2019 ed il 24 dicembre 2023, non è superiore a 10 anni (articolo 8 paragrafo 2).

A livello statale la materia del trasporto pubblico regionale e locale è regolata da:

- Decreto legislativo 19 novembre 1997 n. 422, che ha compiutamente realizzato la riforma dell'assetto istituzionale del settore, prevedendo il 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.

Il decreto, che nel corso degli anni ha subito successive modifiche ed integrazioni, prevede:

- all'articolo 17, che gli Enti competenti definiscono obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche a favore delle aziende esercenti i servizi;
- all'articolo 18, come modificato dall'art 7 comma 3 della L. 33/2009, che l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è regolato da contratti di servizio con durata minima non inferiore a sei anni di rinnovabile di altri sei. Il gestore del servizio è scelto mediante procedure concorsuali, in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi;
- Legge 23 luglio 2009, n. 99 - Articolo 61 "ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale", prevede che "al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme

comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007.”;

- articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 217 e successive modificazioni, che ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);
- Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, n. 96 - Articolo 27 "Misure sul trasporto pubblico locale";
- D.M. Trasporti 28 marzo 2018, n. 157 che, in attuazione dell'articolo 1 della Legge 27 dicembre 2013, n. 147, definisce i costi standard per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e l'applicazione degli stessi;
- Decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 di riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica – Articolo 32 “Disposizioni di coordinamento in materia di trasporto pubblico locale”.

Delibere dell'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART):

- n. 48 del 30 marzo 2017 Atto di regolazione recante la "Definizione delle metodologie e per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento";
- n. 16 del 8 febbraio 2018 Atto di regolazione recante "Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico";
- n. 106 del 9 novembre 2018 Atto di regolazione recante "Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie";
- n. 120 del 29 novembre 2018 Atto di regolazione recante "Misure e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni di servizio di trasporto ferroviario regionale";

- 28 novembre 2019, n. 154 “Atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”.

2.2. NORMATIVA E PROVVEDIMENTI REGIONALI

In Toscana la disciplina del trasporto pubblico locale è normata dalla L.R. 42/98 e s.m.i. e dalla L.R. 65/2010; quest’ultima, che in parte modifica la L.R. 42/98, disciplina ulteriormente il TPL.

Con la L.R. 65/2010 sopra citata, in particolare attraverso l’articolo 84, la Regione Toscana ha individuato l’**ambito territoriale ottimale** del servizio di TPL coincidente con l’intero territorio regionale e stabilito al comma 1-ter dello stesso articolo che l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro avviene sulla base di uno o più lotti, individuati con deliberazione della Giunta regionale, tenuto conto delle caratteristiche dei servizi e delle condizioni di economicità, efficacia ed efficienza della loro organizzazione.

La Giunta regionale toscana ha adottato il “piano di riprogrammazione del trasporto pubblico locale ai sensi dell’art. 16-bis, comma 4, della L. 135/2012 e s.m.i. e del DPCM 11 marzo 2013” (DGR 869/2013).

La Giunta regionale toscana ha approvato, con deliberazione del Consiglio regionale n. 18 del 12 febbraio 2014, il Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM), prorogato ai sensi dell’articolo 94 della legge regionale 31 marzo 2017, n.15, che costituisce lo strumento di programmazione delle politiche regionali in materia di infrastrutture, mobilità e trasporti. In particolare, il volume secondo – allegato A.b.4. è dedicato alle Ferrovie.

Con delibera della Giunta regionale 8 agosto 2014, n. 703 e successive modifiche, sono stati individuati 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 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 SpA, di competenza della Regione Toscana.

Con delibera della Giunta regionale 7 aprile 2015, n. 520 e successive modifiche, sono stati individuati gli aspetti qualitativi, quantitativi ed organizzativi dei servizi ferroviari trasferiti alla gestione regionale, in attuazione dell'articolo 8 del D.Lgs. 422/97, nonché le condizioni di economicità, efficacia ed efficienza degli stessi, fornendo gli indirizzi per il rinnovo del contratto sottoscritto con la società Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A, avente ad oggetto **un lotto pari 0,84 mlm di treni*km** da svolgersi sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo- Sinalunga dell'infrastruttura locale di proprietà della Regione Toscana.

A seguito dell'individuazione dei suddetti due lotti per l'affidamento dei servizi ferroviari, la Regione Toscana, ai sensi dell'articolo 18 del D.Lgs. 422/1997 e s.m.i. e dell'articolo 5 paragrafo 6 del Regolamento(CE) 1370/2007, ha sottoscritto:

- con Trenitalia, il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2015-2023, avente ad oggetto il lotto di cui alla suddetta DGR 703/2014;
- con Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A, il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2015-2023, avente ad oggetto il lotto di cui alla suddetta DGR 520/2015. Tale contratto è stato modificato con i successivi atti integrativi sottoscritti il 23 gennaio 2019, il 16 febbraio 2021 e il 6 marzo 2023.

Con deliberazioni della Giunta regionale n. 1342 del 19 dicembre 2016, n. 549 del 23 aprile 2019 e n. 1391 dell'11 novembre 2019 veniva stabilito e quindi confermato di procedere ad un nuovo affidamento diretto a Trenitalia SpA - ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 6 del citato Regolamento (CE) 1370/2007 e s.m.i. - del servizio ferroviario regionale avente ad oggetto il lotto storico individuato con la sopra richiamata DGR 703/2014.

La suddetta DGR 549/2019 dava atto che nella Relazione predisposta ai sensi della misura 6 della delibera ART 48/2017, e inviata alla stessa Autorità per l'acquisizione del previsto parere, si prevedeva l'individuazione di due nuovi lotti a far data dal 1.1.2024. Uno, quello oggetto del nuovo affidamento dei servizi a Trenitalia SpA - con la previsione massima del 15% di riduzione dalla suddetta data - (definito lotto "strutturale"), e l'altro, inerente i servizi sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga, affidati a Trasporto Ferroviario Toscano SpA con il citato

contratto 2015-2023, - ampliato con i servizi oggetto della suddetta riduzione -, (definito lotto “debole”), da affidarsi con procedure a evidenza pubblica.

Il contratto di servizio, sottoscritto tra Regione Toscana e Trenitalia SpA 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 SpA, di competenza della Regione Toscana, per il periodo 1 dicembre 2019 – 30 novembre 2034, che, all'articolo 3 comma 3 prevede la facoltà della Regione di affidare con procedura di gara servizi di specifiche direttrici/linee, nella misura massima del 15% della produzione annua del contratto stesso.

L'individuazione del lotto (definito lotto “debole”) inerente gli attuali servizi sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga, affidati a Trasporto Ferroviario Toscano SpA - ampliato con i servizi oggetto della suddetta riduzione del 15% del lotto attualmente affidato a Trenitalia SpA, come comunicato ad ART ai sensi della misura 6 della delibera 48/2017 della stessa ART e riportato nella DGR 549/2019 – si basava, tuttavia, su esigenze di efficienza e contendibilità, in un contesto precedente al verificarsi della pandemia da Covid-19.

3. CONTESTO E SITUAZIONE ATTUALE

3.1. MUTAMENTO DEL CONTESTO

3.1.1. L'emergenza sanitaria da Covid-19

La pandemia che ha pesantemente colpito il Paese fra il 2020 ed il 2022 ha prodotto impatti significativi sul sistema di trasporto pubblico locale anche ferroviario. I conseguenti interventi adottati, sia a livello nazionale che locale per il contenimento della pandemia, hanno portato ad una diminuzione degli spostamenti compiuti dalle persone e limitato la capacità dei mezzi di trasporto pubblico, influenzando sulla programmazione del servizio pubblico.

Questo cambiamento delle scelte modali durante il periodo dell'emergenza determina un'incertezza riguardo al futuro assetto del trasporto pubblico locale; infatti è possibile una modifica strutturale della domanda per il consolidamento di sistemi di lavoro e formazione a distanza, e quindi per la possibile diminuzione del numero di passeggeri trasportati nonché dei relativi ricavi, con conseguenti effetti sui livelli di servizio da garantire.

Al contempo questa situazione non ha permesso una previsione tecnica e scientifica a breve termine dell'analisi della domanda e dell'offerta, sia in termini quantitativi che qualitativi del futuro "lotto debole", tanto da rendere incerta l'applicazione del principio di contendibilità economica attraverso la "massimizzazione della partecipazione di operatori alla procedura di aggiudicazione dei servizi".

Tutto ciò ha reso difficile prevedere la tempistica del ripristino dell'utenza, i conseguenti mancati ricavi, i nuovi costi efficienti e il nuovo scenario post Covid -19 di un servizio di trasporto pubblico su un lotto di nuove dimensioni, elementi necessari per avviare un percorso di elaborazione di atti di gara, ivi compresa l'individuazione di una compensazione congrua dello stesso servizio nel rispetto della normativa vigente.

3.1.2. L'affidamento dei servizi di trasporto pubblico su gomma

Dal 1 novembre 2021 Autolinee Toscane s.p.a. ha avviato il servizio di TPL su gomma in base al Contratto per l'affidamento in concessione dei servizi di trasporto pubblico locale nell'Ambito territoriale della Regione Toscana, sottoscritto in data 13/08/2020.

Nel lotto strutturale oggetto del contratto di cui al paragrafo precedente è prevista la riprogettazione al tempo T2, con modalità e tipologie di servizi improntate ad una maggiore flessibilità ed integrazione con altri servizi in maniera conforme ai criteri stabiliti dalla Regione ed alla Misura 3 della Del. ART 48/2017.

Pertanto, anche il servizio ferroviario locale deve tenere conto della necessità di rispettare le tempistiche della nuova programmazione regionale in ambito automobilistico, per attuare un progetto che contempra una efficace sinergia fra TPL su gomma e su ferro e le relative interrelazioni fra lotti strutturali e lotti deboli presenti in entrambi gli ambiti secondo la vocazione della L.R. 65/2010.

3.2 LA SITUAZIONE ATTUALE

La Giunta regionale Toscana, viste le mutate condizioni del contesto in cui opera il trasporto pubblico locale, con propria deliberazione del 11 aprile 2022, n. 399, per quanto riguarda l'ambito ferroviario, ha:

- confermato i lotti “storici”: quello di cui alla sopra richiamata DGR 703/2014 - avente ad oggetto un lotto pari a 22,9 mln di treni*km da svolgersi sulle relazioni di traffico dell'infrastruttura nazionale gestita da Rete Ferroviaria Italiana SpA, di competenza della Regione Toscana – e quello di cui alla DGR 520/2015 - avente ad oggetto un lotto pari 0,84 mln di treni*km da svolgersi sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga dell'infrastruttura locale di proprietà della Regione Toscana;
- espresso la volontà di procedere ad un nuovo affidamento del lotto di cui alla DGR 520/2015 a Trasporto Ferroviario Toscano SpA a decorrere dall'1 dicembre 2023, per un periodo massimo di dieci anni - ai sensi del combinato disposto dell'articolo 5 paragrafo 6 e dell'articolo 8 paragrafo 2 del citato Regolamento CE 1370/2007 e smi – previa proposta alla stessa Società di risoluzione consensuale, antecedente al 24.12.2023, del contratto in essere in scadenza il 31.12.2023;
- rinviato alla scadenza del nuovo contratto con Trasporto Ferroviario Toscano SpA l'affidamento mediante procedura ad evidenza pubblica del “lotto debole” di cui alla Relazione trasmessa ad ART ai sensi della misura 6 della delibera 48/2017 della stessa Autorità, anche a seguito di una riprogettazione dei servizi da effettuare in modo

integrato fra trasporto su ferro e su gomma;

- formulato i seguenti indirizzi, ai fini della negoziazione del nuovo contratto di servizio con Trasporto Ferroviario Toscano SpA:
 - prevedere una durata massima di dieci anni a far data dal 1.12.2023, ai sensi dell'articolo 8 paragrafo 2 del citato Regolamento CE 1370/2007 e smi;
 - stabilire la durata effettiva del contratto alla luce di una proposta commerciale da parte di Trasporto Ferroviario Toscano SpA che comprenda congrui investimenti in autofinanziamento;
 - confermare un sistema di gestione del contratto, in coerenza con i principi del Regolamento (CE) 1370/2007 e smi, basato sul Piano Economico Finanziario (PEF), che consenta il raggiungimento dell'equilibrio economico del contratto stesso nell'arco dell'intera durata contrattuale, attraverso obiettivi misurabili e quantificabili anno per anno;
 - prevedere che l'adeguamento inflattivo del PEF sia legato all'efficientamento della prestazione del servizio, secondo le indicazioni del D.Lgs 422/97;
 - prevedere parametri e coefficienti concreti alla base del calcolo del valore WACC;
 - migliorare il livello di qualità del servizio ferroviario nel rispetto di quanto disposto dalla delibera ART 16/2018 e mantenere le modalità di vigilanza sul rispetto dei requisiti stessi di qualità, secondo quanto previsto dall'articolo 24 della Legge regionale 42/1998;
 - prevedere, in caso di mancato rispetto del programma di immissione in servizio del nuovo materiale rotabile, l'applicazione di una penale, in relazione al valore di ogni singolo treno per ogni mese di ritardo per un periodo massimo di 24 mesi e con una franchigia di 4 mesi, trascorsi i quali si procede al riequilibrio del PEF;
 - prevedere, in caso di mancato o ritardato invio dei dati all'Osservatorio regionale trasporti ai sensi dell'articolo 21 della L.R. 42/1998 e smi, l'applicazione di apposita penale.

Con la suddetta DGR n. 399/2022 è stato dato mandato al competente dirigente del competente Settore regionale:

- di predisporre e trasmettere ad ART un aggiornamento della citata Relazione ai sensi della misura 6 della delibera ART 48/2017, nella quale confermare le caratteristiche del “lotto debole”, rinviandone l’affidamento con procedura a evidenza pubblica, e comunicando l’intenzione di affidare direttamente a Trasporto Ferroviario Toscano SpA il servizio sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga;
- di negoziare con Trasporto Ferroviario Toscano SpA il nuovo contratto di servizio per le linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga, i cui contenuti essenziali dovranno essere coerenti con gli indirizzi sopra esplicitati e con le misure di regolazione di cui alle delibere ART sopra richiamate.

4. IL NUOVO AFFIDAMENTO DEI SERVIZI

La Regione Toscana, con riferimento al nuovo affidamento diretto a Trasporto Ferroviario Toscano SpA - ai sensi del Regolamento (CE) 1370/2007 come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338 - dei servizi di trasporto pubblico ferroviario relativi al lotto di cui alla sopra citata DGR 520/2015, pari a 0,84 mln di treni*km, da svolgersi sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga dell'infrastruttura locale di proprietà della Regione Toscana:

- vista la proposta commerciale inviata da Trasporto Ferroviario Toscano SpA con pec del 15 novembre 2022, acquisita al protocollo regionale n. 05438700 del 16 novembre 2022;
- alla luce della nota prot. n. 0449220 del 21 novembre 2022 con la quale il dirigente del competente settore, tenuto conto, fra l'altro, del significativo e in tempi ravvicinati rinnovo della flotta di rotabili previsto nella suddetta proposta commerciale, ha ritenuto di determinare in 10 anni la durata del nuovo affidamento diretto alla stessa TFT dei servizi di trasporto pubblico ferroviario da svolgersi sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga, come previsto dal sopra richiamato Regolamento CE 1370/2007, e, quindi, ha dato mandato ai propri uffici di provvedere alla pubblicazione dell'avviso di di preinformazione sulla GUUE;

ha pubblicato, sulla GUUE 2022/S 228-655105 del 25 novembre 2022, l'avviso di preinformazione, ai sensi dell'articolo 7 paragrafo 2 del Regolamento CE 1370/2007, per un nuovo affidamento diretto a Trasporto Ferroviario Toscano SpA, di durata decennale a decorrere dall'1 dicembre 2023, ai sensi dell'art. 5 par. 6 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

La Regione Toscana ha, quindi :

- con pec prot. n. 0341266 del 13 luglio 2023, trasmesso ad ART l'aggiornamento della citata Relazione ai sensi della misura 6 della delibera ART 48/2017, e al contempo richiesto alla stessa Autorità l'invio dei parametri per perseguire l'efficacia e l'efficienza o KPI - di cui alla misura 2 punto 4 della delibera ART 120/2018 - già richiesti con pec del 12 maggio 2023;
- ricevuto da ART, con pec del 3 agosto 2023, la conferma degli indicatori di efficacia-efficienza (KPI), già comunicati alla Regione Toscana, ai sensi della sopra citata delibera

120/2018, con pec n. 5492 del 21 marzo 2022, in occasione della procedura di riequilibrio del PEF del vigente contratto con TFT per le annualità 2022-2023;

- sulla base dei parametri di cui al precedente paragrafo, predisposto e concordato con Trasporto Ferroviario Toscano SpA il Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO), nel quale sono stati definiti gli obiettivi di efficacia ed efficienza e le azioni di miglioramento della *performance* del servizio di trasporto per il primo quinquennio (primo periodo regolatorio), in linea con il PEF del Contratto per l'intero periodo di durata dell'affidamento, che assicura l'equilibrio economico-finanziario del contratto, incluso il ragionevole utile;
- vista la una nuova versione del PEF, trasmessa da TFT con pec, acquisita al protocollo regionale n. 0465725 del 11 ottobre 2023, che ha aggiornato la suddetta proposta commerciale del 16 novembre 2022;
- con pec prot. n. 0465933 dell'11 ottobre 2023, in ottemperanza alla Misura 2 (7) della stessa delibera ART, inviato alla stessa il suddetto PRO e l'annesso PEF;
- ricevuto da ART, con pec del 31 ottobre 2023 acquisita al protocollo regionale n. 0498546 del 2 novembre 2023, una richiesta di integrazioni da inserire in una nuova versione del PRO;
- vista la nuova versione del PEF, trasmessa da TFT con mail del 6 novembre 2023;
- vista la nuova versione del PRO concordata con TFT sempre con mail del 6 novembre 2023;
- con pec del 6 novembre 2023 ha inviato ad ART le nuove versioni del PRO e dell'annesso PEF.
- acquisita la nuova versione del PEF, trasmessa da TFT con mail del 6 novembre 2023, e considerata la nuova versione del PRO, concordata con TFT tramite mail del 6 novembre 2023, con pec del 6 novembre 2023 ha inviato ad ART le nuove versioni del PRO e dell'annesso PEF, unitamente alla Relazione di Affidamento (RdA) predisposta ai sensi della misura 2.2. della delibera ART 154/2019.
- acquisite le osservazioni sul PRO, sul PEF e sulla presente RdA - pervenute da ART con

pec acquisita al protocollo regionale n. 0534650 del 23 novembre 2023 - considerata la necessità di adeguarsi alle suddette osservazioni e rilevata l'impossibilità di effettuare il nuovo affidamento con decorrenza 1 dicembre 2023, deciso di posticiparlo al 16 dicembre 2023;

- acquisita da TFT la nuova versione e del PEF, ed aggiornato il PRO in condivisione con TFT alla luce delle suddette osservazioni.

5. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO ED OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO

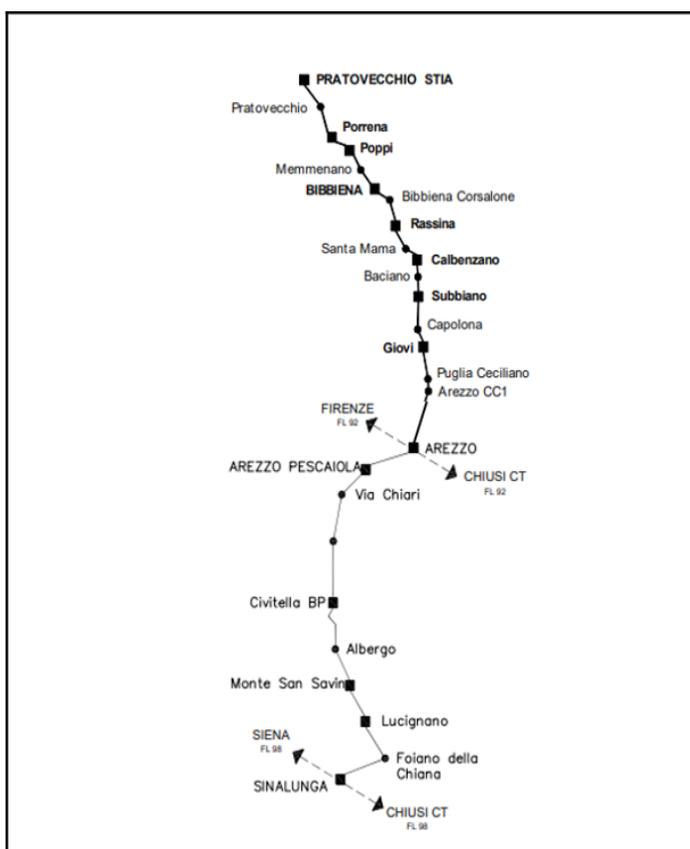
5.1. CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO

Il servizio ferroviario regionale e locale di competenza della Toscana si svolge su 16 direttrici principali (di cui 14 sulla rete nazionale e due sulla rete locale) ed è attualmente affidato e svolto da due diversi gestori:

- Trenitalia, sulla rete ferroviaria nazionale RFI, che non è oggetto delle presenti valutazioni;
- Trasporto Ferroviario Toscano, sulla rete ferroviaria locale - linee Arezzo – Stia ed Arezzo – Sinalunga

Il livello quantitativo del servizio svolto sulla rete ferroviaria locale, corrisponde quantitativamente ad oltre il 5% dell'intero servizio ferroviario regionale.

La rete ferroviaria locale di proprietà regionale, si sviluppa su due linee elettrificate a binario unico Arezzo – Stia di km. 44,30 e Arezzo – Sinalunga di km 39,40, per complessivi km 83,70; punti di interconnessione con la rete nazionale - gestita da RFI - si hanno nella stazione di Arezzo, sulla linea dorsale Firenze – Roma e nella stazione di Sinalunga, sulla linea Siena – Chiusi (quest'ultima non elettrificata) ed è stata individuata con il D.M. 5 agosto 2016, in quanto interconnessa alla rete nazionale, fra quelle rientranti nell'ambito di applicazione del D. Lgs 112/2015 e s.m.i..



La suddetta rete è attualmente gestita, a seguito di provvedimento di emergenza - ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i - con la forma di atto di imposizione, al gestore uscente La Ferroviaria Italiana SpA, dell'obbligo di fornire il servizio di gestione dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura ferroviaria funzionali all'esercizio del servizio del servizio di trasporto pubblico ferroviario sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga, per la durata di 3 mesi a decorrere dal 1° ottobre 2023, al fine di dare alla Giunta regionale stessa il tempo necessario per assumere orientamenti più opportuni in merito alla gestione della propria infrastruttura ferroviaria.

Il **programma di esercizio** che TFT si impegna ad assicurare prevede una produzione costante per tutto il periodo di affidamento, pari a 723.000 **treni*km** – con un numero medio di 58 treni nel giorno feriale medio. Si evidenzia che i treni*km sono diminuiti rispetto a quanto previsto dalla DGR 520/2015 - di istituzione del relativo lotto di affidamento - anche a causa del passaggio, con decorrenza dal cambio orario del mese di dicembre 2022, dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari aventi carattere stabilità e continuità, al nuovo gestore del trasporto pubblico su gomma in Toscana, in ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 34-*octies* el D.L. 179/2012;

Il numero annuo dei posti offerti è pari a 198.802.440 di posti-km (a sedere) nel primo anno di attuazione (2024), ed è destinato ad aumentare a seguito del graduale acquisto di materiale rotabile, sino ad un valore pari a 203.400.000 di posti-km nel 2027, anno in cui si completerà il investimenti previsto.

Il livello quantitativo del servizio offerto, riferibile al nuovo affidamento dei servizi a TFT, risulta adeguato a soddisfare la domanda, quanto a relazioni da servire, frequenze, orari, periodicità, offerta di posti a sedere.

Il programma di esercizio del nuovo affidamento è stato sviluppato tenendo conto dei seguenti parametri:

- tipologia del servizio di trasporto;
- caratteristiche dei collegamenti: relazioni, origine/destinazione, fermate;
- caratteristiche dei treni: trazione, velocità, massa, lunghezza;
- numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della

periodicità e della velocità commerciale di riferimento;

- valore economico della capacità (pedaggio) per ciascun orario di servizio

La velocità commerciale si attesta a circa 43 km/h.

Circa il 10% dei treni ha un alto coefficiente di occupazione, maggiore dell'ottanta per cento; il servizio offerto è comunque consistente anche nelle ore di morbida per soddisfare la domanda turistica, gli spostamenti occasionali, i rientri degli studenti e universitari che terminano le lezioni a fine mattinata.

L'efficacia del servizio ferroviario in Toscana, compreso le linee in questione, è ulteriormente implementata da consolidato **sistema di integrazione** con i servizi svolti con le altre modalità – automobilistici – previsti dal rispettivo contratto sottoscritto il gestore e di trasporto pubblico locale su gomma.

L'**intermodalità** è garantita e agevolata da un sistema di integrazione tariffaria ferro – gomma urbano/interurbano “Pegaso” riguardante sia gli abbonamenti che i titoli di corsa semplice, esteso all'intero bacino regionale.

Per i viaggi all'interno del territorio regionale il **sistema tariffario** adottato è regolamentato dalla L.R. 42/1998. Sono previste tariffe agevolate a favore di utenti con valore ISEE inferiore ad euro 36.151,98.

Di seguito sono riportati i titoli di viaggio a tariffa ordinaria ed a tariffa ordinaria ed agevolata ISEE. validi per le linee oggetto del nuovo affidamento a TFT:

Titolo di viaggio	ordinario	ISEE
Biglietto corsa semplice 10 Km	1,70	1,70
Abbonamento mensile 10 km	38,60	32,30
Abbonamento annuo 10 km	343,00	306,00

Con il nuovo affidamento TFT stima, nel PEF, un incremento dei ricavi da traffico, attesi nell'intero periodo contrattuale, per l'effetto combinato di una triplice leva di natura

contrattuale, commerciale e gestionale:

- il trend positivo d'incremento dei ricavi, per effetto della dinamica tariffaria, in virtù dell'adeguamento delle tariffe al 1° luglio di ogni anno in base al (solo) tasso d'inflazione programmata per lo stesso anno ex DEF di gennaio, con un "obiettivo" di crescita media annua del 2,07% sull'intero periodo contrattuale, determinato dalle previsioni sulla dinamica inflattiva e dall'applicazione del meccanismo del *price-cap*;
- la dinamica incrementale dei passeggeri trasportati, in virtù dei miglioramenti qualitativi e quantitativi introdotti nel programma di esercizio e nel livello di servizio reso, con un obiettivo di crescita media annua del 0,71%, con un dato di utenza "soddisfatta" che si riporta a fine periodo contrattuale sul livello già registrato nel periodo pre-COVID-19;
- l'incremento dei ricavi derivante dalle misure di contrasto all'evasione e alla elusione tariffaria, attraverso azioni mirate sul monitoraggio del servizio e dell'utenza, con un obiettivo di crescita media annua del 0,19%.

Il servizio è svolto per mezzo di una **flotta di materiale rotabile** attualmente in servizio composta complessivamente da n. 11 mezzi, dei quali n. 4 treni ETT Minuetto, n. 3 treni ETR Jazz, n. 2 treni Pop e n. 2 elettromotrici ALE 801.

Il parco rotabili utilizzato per lo svolgimento del servizio per la maggior parte risulta di proprietà del gestore, fatta eccezione delle due elettromotrici noleggiate da Trenitalia. Quattro treni Minuetto, due treni Jazz ed un treno POP sono stati acquistati con contributi pubblici e quindi sono gravati dal vincolo di reversibilità alla Regione o al nuovo gestore dei servizi in oggetto, nel caso in cui l'attuale gestore non risultasse più affidatario dei servizi.

Il **Piano di investimenti** per il rinnovo della flotta è uno degli elementi portanti su cui si fonda il miglioramento del servizio offerto e l'incremento dell'attrattività del nuovo affidamento.

Tale piano prevede l'immissione in servizio del seguente nuovo materiale:

- n. 2 treni "Pop" ;
- n. 1 nuovo treno DMU bimodale.

E' inoltre previsto l'attrezzaggio dell'attuale parco rotabile con sistema di sicurezza della marcia del treno ERTMS interamente finanziato con risorse regionali.

L'investimento in nuovi treni permetterà il completo rinnovo della flotta nel 2025, e successivamente, dal 2027, il potenziamento della stessa con l'acquisto del suddetto treno bimodale.

I suddetti investimenti permetteranno la riduzione dell'età media del materiale rotabile circolante sulle linee Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga, che dai 17,4 anni a fine 2023 scenderà ad 11 anni a fine 2025, per poi risalire progressivamente fino a 16,6 anni nel 2033. La media del periodo è pari a 13,6 anni.

I nuovi treni consentiranno il miglioramento del *comfort* di viaggio e dell'accessibilità alle persone con mobilità ridotta.

Sono inoltre previsti investimenti per lo sviluppo informatico e tecnologico per il miglioramento dei servizi di infomobilità, di contatto commerciale della clientela, degli standard qualitativi e di sicurezza dei viaggiatori, nonché per interventi di manutenzione ciclica dei treni.

Costituisce elemento essenziale del nuovo affidamento, **il sistema di qualità**, nel quale troveranno piena attuazione le misure di regolazione dell'ART in relazione alle Condizioni Minime di Qualità del trasporto ferroviario espresse nella Delibera N. 16/2018.

Tale aspetto costituisce un deciso salto di qualità nell'azione di verifica del contratto. Tale Delibera ha infatti riorganizzato e delineato in modo preciso gli standard di qualità tecnici relativi ai contratti ferroviari imponendo regole di calcolo innovative e livelli minimi da rispettare. Per ciascuno dei seguenti aspetti:

- a) Offerta di posti;
- b) Regolarità e Puntualità;
- c) Informazioni all'utenza;
- d) Livelli minimi di trasparenza;
- e) Livelli minimi di accessibilità e accessibilità commerciale;
- f) Pulizia e comfort del materiale rotabile e delle infrastrutture al pubblico;
- h) Sicurezza.

Sono definiti parametri tecnici che nel corso del contratto vengono continuamente verificati e in

occasione di mancanze rispetto ai minimi prestabiliti comportano l'applicazione di penali.

Tra le maggiori novità che l'attuazione del sistema di qualità previsto da ART comporta, si segnala:

- verifica della puntualità attraverso lo standard B1, in luogo dello standard B sino ad oggi adottato
- istituzione di una classificazione di linee e stazioni sulle quali il sistema di obiettivi e penalità è differenziato, in luogo di una omogenea attribuzione sino ad oggi adottata.

Il sistema di qualità di contratto non si limita all'acquisizione di tali novità e alla verifica dei parametri considerati obbligatori da parte di ART in sede di delibera citata, ma ha introdotto anche altri parametri ed aspetti ritenuti meritevoli di un monitoraggio continuo.

Relativamente all'introduzione di alcuni parametri tecnici aggiuntivi per gli aspetti già previsti da ART si ritiene meritevole di segnalazione:

- l'indicatore relativo all'apertura delle biglietterie;
- l'indicatore relativo alla conformità dei posti offerti sui 100 treni ritenuti particolarmente rilevanti;
- l'indicatore relativo all'integrità dei arredi interni.

Relativamente ad aspetti non regolamentati dalla Delibera ART n. 16/2018 si segnala, invece, l'introduzione di livelli minimi relativamente a:

- a) raggiungimento dei livelli di efficienza concordati in PRO (Piano di Raggiungimento degli Obiettivi);
- b) rispetto dei tempi di consegna del materiale rotabile di cui al Piano Investimenti.

Anche tali aspetti sono monitorati e verificati attraverso l'evoluzione di parametri tecnici il cui eventuale superamento causa applicazione di penali.

Come già per il contratto precedente, la verifica viene effettuata attraverso un sistema di monitoraggio degli indicatori dei livelli di qualità coerente con la Delibera ART 16/2018 effettuato:

- in parte da verifiche dirette in sito svolte dal gruppo ispettori della Regione Toscana;
- in parte da controlli aziendali;

finalizzato a constatare i benefici sugli utenti del servizio.

Il contratto prevede la redazione del Piano di Accesso al Dato attraverso il quale sarà chiarito all'utenza i dati relativi al contratto disponibili e le modalità con cui acquisirli.

5.2. OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO ED UNIVERSALE

5.2.1. Determinazione degli obblighi di servizio pubblico

Oggetto dell'affidamento è l'esercizio in esclusiva del servizio di trasporto ferroviario sulle relazioni di traffico Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga, sulla base di un programma di esercizio analitico annuale, di standard qualitativi, di servizi connessi al trasporto medesimo, di un sistema tariffario - come descritti al precedente punti – nonché di norme a tutela dei diritti degli utenti ferroviari.

Il programma di esercizio è strutturato secondo la seguente ripartizione:

- a) codice identificativo del treno;
- b) stazioni di partenza e di arrivo del treno e i km*treno;
- c) gli orari di partenza e di arrivo;
- d) l tempo di percorrenza;
- e) i giorni di esercizio annuo e periodicità;
- f) la composizione minima del treno da garantire, i posti a sedere offerti e il tipo di materiale;
- g) la categoria del treno;
- h) l'intervento in caso di necessità di servizio sostitutivo.

Il programma di esercizio potrà essere soggetto ad aggiustamenti concordati tra le Parti in fase di consolidamento dell'orario complessivo in dipendenza dello sviluppo del calendario di ciascun anno o in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione.

I servizi di trasporto ferroviario sono svolti con materiale rotabile idoneo e sufficiente per garantire sicure e confortevoli condizioni di viaggio, secondo il dimensionamento di offerta di servizi, come indicato al punto precedente.

Il servizio viene effettuato con modalità automobilistica solo nei seguenti casi:

- a) servizi a carattere temporaneo resi necessari dalla provvisoria interruzione della rete ferroviaria o dalla provvisoria sospensione del servizio ferroviario per interventi di manutenzione straordinaria, guasti e altre cause di forza maggiore;
- b) servizi a carattere temporaneo resi necessari da un improvviso e non programmabile picco della domanda di trasporto e svolti in orari ed itinerari identici al servizio ferroviario da essi integrato, per una durata che non può superare i 60 giorni.

Nel rispetto della disciplina vigente in materia di trasporto ferroviario ed automobilistico sostitutivo del servizio ferroviario e di tutte le norme e prescrizioni di forza cogente anche di natura tecnica delle competenti Autorità di regolazione, controllo e vigilanza, il gestore è tenuto a programmare e coordinare in modo adeguato tutte le attività accessorie necessarie alla prestazione dei servizi previsti dal programma di esercizio curando e garantendo:

- a) la manutenzione ordinaria, straordinaria e le revisioni periodiche del materiale rotabile;
- b) le condizioni di sicurezza;
- c) la pulizia del materiale rotabile;
- d) la gestione delle relazioni con l'utenza con particolare riguardo agli aspetti della informazione;
- e) la vendita di titoli di viaggio.

5.2.2. Finanziamento degli obblighi di servizio pubblico

Il servizio è affidato con contratto di tipo “net cost” e pertanto il gestore assume i rischi commerciali connessi alla redditività della gestione e alla vendita dei titoli di viaggio, nonché i rischi industriali connessi ai costi di esercizio e alla gestione dell'attività di impresa.

Per l'assolvimento degli obblighi di servizio, sono riconosciuti al gestore i ricavi da traffico, i

ricavi connessi alla gestione del servizio e un corrispettivo contrattuale, che, in coerenza con il Regolamento CE n.1370/2007 e s.m.i., assicurati, tenuto conto dei rischi commerciali e gestionali, la sostenibilità economico-finanziaria del contratto - compreso un utile ragionevole - come espressamente previsto dalla richiamata normativa europea e dagli atti di regolazione di ART.

Il sistema di calcolo del corrispettivo contrattuale, in adesione ai principi di cui al Regolamento (CE) 1370/2007, consente una effettiva condivisione di tutti gli elementi connessi all'espletamento del servizio – ivi inclusi i costi, i ricavi, gli investimenti, le tasse, il programma di esercizio, i volumi di produzione, gli aumenti tariffari. In tale ottica il gestore elabora il Piano Economico Finanziario (PEF), in cui viene stimato anno per anno – con riferimento all'intero periodo di vigenza del contratto – l'ammontare dei processi aziendali che concorrono al conto economico complessivo della gestione contrattuale e dei relativi risultati netti previsionali.

Il PEF comprende quanto previsto nel Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO) per il primo quinquennio 2024 – 2029, e prevede il raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario del Contratto per l'intero periodo contrattuale di dieci anni, tenendo conto non solo dei costi operativi di cui al PRO, ma anche di tutte le altre voci di costo, inclusi gli investimenti che si realizzano nel primo quinquennio, ma dispiegano i loro impatti economici su tutto l'arco di durata del contratto, e pertanto anche nel secondo periodo regolatorio.

Il mancato raggiungimento degli obiettivi di efficacia ed efficienza definiti nel PRO comportano l'applicazione di penali contrattuali.

Il corrispettivo previsto sarà finanziato con le risorse del Fondo Nazionale Trasporti, integrate con risorse regionali.

5.2.3. Criteri di redazione del PEF e della matrice dei rischi

Il PEF è stato redatto sulla base degli schemi di cui all'Annesso 5 alla Delibera Art 154/2019, considerando un orizzonte temporale di 10 anni.

Per la predisposizione dello schema 1 dell'annesso 5 della Delibera ART 154/2019, sono state utilizzate le seguenti ipotesi:

- recupero dell'utenza prepandemia;

- graduale incremento dei ricavi;
- piano degli investimenti tale da portare ad un miglioramento dell'età media del parco rotabile, in parte finanziato pubblicamente in parte sostenuto dall'Azienda attraverso il contratto stesso;
- riconoscimento del WACC identificato annualmente da ART;
- pagamento del pedaggio per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria in coerenza con le disposizioni del Dlgs. 112/2015 e s.m.i. e delle relative delibere ART di attuazione.

Inoltre, la Regione ha predisposto una Matrice dei rischi, secondo lo schema dell'Annesso 4 della Delibera, che dispone l'allocazione delle principali e più comuni tipologie di rischio tra le Parti, strumento indispensabile anche per la verifica dell'equilibrio economico e del livello di compensazione in corso di esecuzione del servizio, secondo le specifiche previsioni contrattuali.

I contenuti del contratto sono stati oggetto di consultazione con i comitati dei consumatori e degli utenti abituali in data 11 dicembre 2023.

6. MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESCELTA

La Regione intende procedere con l'affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario locale sulle relazioni di traffico Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga, per un periodo di dieci anni - ai sensi del combinato disposto dell'articolo 5 paragrafo 6 e dell'articolo 8 paragrafo 2 del Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 14 dicembre 2016 - previa risoluzione consensuale, antecedente al 24.12.2023, del contratto in essere in scadenza il 31.12.2023 .

Il TAR Toscana con sentenza n. 00134/2019, ha sostenuto la legittimità dell'affidamento diretto dei servizi di trasporto pubblico ferroviario ai sensi della normativa comunitaria e nazionale, confermando quanto stabilito dal Consiglio di Stato, con sentenza n. 2018/7059, sottolineando come - a fronte del chiaro dettato normativo - non hanno rilievo gli eventuali contrari convincenti, seppur autorevoli, espressi dalla Commissione europea o da altre Autorità del Settore e che i considerando degli atti normativi eurounitari non hanno valore giuridico vincolante e non possono essere fatti valere per derogare alle disposizioni contenute nell'atto di cui fanno parte.

La Regione, avvalendosi di un consulente competente/esperto in materia economico finanziaria, ha effettuato le verifiche dei dati economici e qualitativi della proposta commerciale presentata da TFT, giungendo ad una positiva valutazione della stessa. In particolare, come da relazione del suddetto consulente acquisita al protocollo regionale n. 0464492 dell'11 ottobre 2023 e conservata agli atti d'ufficio, è stata attestata la congruità del PEF presentato a corredo della suddetta proposta commerciale, nella versione presentata dall'Azienda nella stessa data dell'11 ottobre 2023. Anche richiamando gli elementi contenuti in PRO, tale relazione da atto:

- di un complessivo giudizio di congruità delle poste di costo, ricavo e corrispettivo, per quanto riguarda gli aspetti economici;
- di incrementi di livello di qualità rispetto precedenti contratti, per quanto riguarda gli aspetti qualitativi e prestazionali.

Prendendo atto di tale quadro normativo e giurisprudenziale, la Regione, in esito anche alle suddette positive verifiche dei dati economici e qualitativi della sopra richiamata proposta commerciale e del relativo Piano economico finanziario presentati da e TFT, intende procedere

ad un nuovo affidamento diretto alla stessa TFT, mediante la sottoscrizione di un nuovo contratto di servizio di durata decennale, nel rispetto della durata massima stabilita dal combinato disposto dell'articolo 5 paragrafo 6 e dall'articolo 8 paragrafo 2 del Regolamento (CE), con decorrenza dal 1 dicembre 2023, previa risoluzione consensuale del vigente contratto.

7. MOTIVAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA DELLA SCELTA

La proposta commerciale di TFT, comprensiva del Piano Economico Finanziario, aggiornato ad ottobre 2023, di durata decennale, prevede

- c) investimenti in autofinanziamento da parte di TFT per complessivi 19,9 milioni di euro relativi a:
 - 9,8 milioni di euro per il rinnovo della flotta che, insieme ai 13 milioni di contributi pubblici, per un totale di 22,8 milioni di euro, che consentono di acquistare 3 nuovi treni su una flotta di 11 rotabili;
 - 1 milione di euro per lo sviluppo informatico e tecnologico per il miglioramento dei servizi di infomobilità, di contatto commerciale della clientela, degli standard qualitativi e di sicurezza dei viaggiatori,
 - 9,1 milioni di euro per manutenzione ciclica dei rotabili.

Gli investimenti complessivi previsti, considerando le risorse pubbliche, diventano 37,8 milioni di euro:

- 13 mln di euro per l'acquisto di nuovo materiale rotabile (D.M. 390/2022);
 - 4,9 mln di euro per l'attrezzaggio dell'attuale parco rotabili con sistema di sicurezza ERTMS (risorse regionali);
- d) l'immissione in servizio dei nuovi treni in tempi significativamente brevi: per due terzi entro il 2025;
 - e) un ulteriore miglioramento dell'efficientamento dei processi produttivi, con conseguente contenimento delle variazioni dei costi di produzione del servizio;
 - f) l'aumento dei ricavi da traffico per effetto della politica di contrasto all'evasione tariffaria e della previsionale crescita di viaggiatori trasportati;
 - g) adeguamenti tariffari annuali al solo tasso di inflazione programmata;
 - h) la conferma di un sistema di gestione del contratto, in coerenza con i principi del Regolamento (CE) 1370/2007 e smi, basato sul PEF, che consente il raggiungimento dell'equilibrio economico del contratto stesso nell'arco dell'intera durata contrattuale attraverso obiettivi misurabili e quantificabili anno per anno;
 - i) la piena adesione alla sopra citata Delibera ART 16/2018, garantendo livelli di qualità

del servizio in linea con quanto in essa previsto;

- j) la conferma dei livelli di controllo della qualità già previsti nel vigente contratto di servizio, nei casi in cui questi risultino più puntuali e cogenti rispetto a quelli stabiliti dalla Delibera ART 16/2018;
- k) la messa a disposizione, alla scadenza del periodo di validità contrattuale, di tutto il materiale rotabile acquistato da TFT nell'ambito del precedente contratto di servizio, oltre a quello oggetto di cofinanziamento regionale.

La Regione valuta, pertanto, sulla base di quanto sopra indicato, la proposta di TFT conveniente in termini di efficienza, economicità e qualità del servizio oltre che sotto il profilo dei tempi significativamente brevi per il raggiungimento degli obiettivi previsti, in quanto:

- il rinnovo della flotta di rotabili avviene in scadenze ravvicinate che non potrebbero essere rispettate nell'ipotesi di una procedura di gara che richiede – data la complessità del servizio – tempi lunghi sia per la rilevazione dei beni mobili, immobili e del personale attualmente impiegato in servizio da mettere a disposizione del vincitore della gara, sia per la predisposizione della documentazione di gara;
- il corrispettivo richiesto è congruo e rispetta i costi standard, come pure sono congrue le singole voci di costo indicate nel PEF, come attestato dal consulente in materia economico-finanziaria con la relazione richiamata al punto 6.