

CONTRATTO DI SERVIZIO

***PER IL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO
DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE***

***TRA REGIONE TOSCANA
E TRASPORTO FERROVIARIO TOSCANO S.p.A.***

per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033

La presente scrittura privata in modalità elettronica

tra

REGIONE TOSCANA – in qualità di titolare del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale, con sede in Firenze, Palazzo Strozzi Saccati, piazza del Duomo n. 10, codice fiscale 01386030488, rappresentata da [REDACTED], nata a [REDACTED] il [REDACTED] e domiciliata presso la sede dell'Ente, la quale interviene nella sua qualità di Dirigente Responsabile del Settore di Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo, competente per materia, incaricata con decreto n. 18440 del 29 agosto 2023 del Direttore della Direzione Politiche mobilità, infrastrutture e trasporto pubblico locale, autorizzata impegnare legalmente e formalmente l'Ente medesimo per il presente atto, il cui schema è stato approvato con decreto 26007 del '8dicembre 2023, esecutivo a norma di legge (di seguito per brevità, anche solo "Regione")

E

TRASPORTO FERROVIARIO TOSCANO S.p.A., società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento della società La Ferroviaria Italiana S.p.A., con sede legale in Arezzo, Via G. Monaco n. 37, partita IVA e Partita IVA n. 01816540510 rappresentata da [REDACTED], nato a [REDACTED] il [REDACTED], nella sua qualità di Amministratore Unico, domiciliato per il presente atto presso la sede della società (di seguito, per brevità, anche solo "T.F.T".)

(di seguito, congiuntamente, denominate anche "Parti")

premesse:

1. che TFT è società operante nel settore del trasporto ferroviario di persone in virtù della Licenza ferroviaria rilasciata dal Ministero dei Trasporti in data 14 marzo 2001, n. 8 (riesame del 26.09.2022);
2. che la Regione, a far data dall'anno 2001, è titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale già in concessione a Ferrovie dello Stato;
3. che il contesto normativo di riferimento relativamente al trasporto pubblico ferroviario di passeggeri è definito in particolare dai seguenti provvedimenti:
 - Regolamento (CE) 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, come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016;

- Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- Comunicazione della Commissione europea del 29 marzo 2014 n. 2014/C92/01 sugli orientamenti interpretativi concernenti il suddetto regolamento (CE) n. 1370/ 2007;
- Comunicazione della Commissione europea del 26 giugno 2023 n. 2023/C222/01 sugli orientamenti interpretativi concernenti il suddetto regolamento (CE) n. 1370/ 2007;
- 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” e successive modificazioni ed integrazioni;
- articolo 61 della Legge 23 luglio 2009, n. 99 "ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale";
- articolo 2 comma 461 della Legge 24 dicembre 2007, n. 244 “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)”, recante disposizioni che l’Autorità competente, in sede di stipula dei contratti di servizio, è tenuta ad applicare per tutelare; i diritti dei consumatori e degli utenti, con indicazione degli elementi da inserire nei contratti di servizio e nelle carte di qualità dei servizi;
- Decreto Legislativo 17 aprile 2014, n. 70 che detta la “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;
- 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 con modificazioni in Legge 21 giugno 2017, 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;
- 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” che in parte modifica la L.R. 42/1998 e dall'altra disciplina ulteriormente il trasporto pubblico locale;
- Delibere dell'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART):
 - n. 52 del 4 luglio 2014 sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) N. 1371/2007
 - n. 48 del 30 marzo 2017 Atto di regolazione recante la "Definizione delle metodologia 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”;
- l'Accordo sancito in sede di Conferenza Unificata il 26 settembre 2013 n. 94/CU recante le linee guida relative ai criteri da applicare per individuare i principi e gli elementi minimi da inserire nei contatti di servizio e nelle carte di qualità dei servizi ai sensi del sopra richiamato articolo della L. 244/2007;
 - l'Accordo sottoscritto in data 14 febbraio 2014 fra Regione Toscana, Anci e Associazioni dei consumatori per il recepimento delle suddette linee guida;
4. che l'articolo 84 della suddetta 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, individuati con deliberazione della Giunta regionale, tenuto conto delle caratteristiche dei servizi e delle condizioni di economicità, efficacia ed efficienza della loro organizzazione;
 5. che è stato sottoscritto 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;
 6. che con delibera della Giunta regionale n. 399 dell'11 aprile 2022 sono stati confermati i lotti istituiti - ai sensi del sopra richiamato articolo 84 della L.R. 65/2010:
 - con DGR 703/2014, 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, oggetto del vigente contratto di servizio con Trenitalia;
 - con DGR 520/2015, 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, oggetto del contratto di servizio con TFT per il periodo 1.01.2015- 31.12.2023;
 7. che con la suddetta DGR 399/2022 la Giunta regionale ha espresso la volontà di procedere a 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 s.m.i. – previa proposta alla stessa Società di risoluzione consensuale, antecedente al 24.12.2023, del contratto in essere in scadenza il 31.12.2023, stabilendone altresì i relativi indirizzi;

8. che, in data 16/11/2022, TFT ha presentato una proposta commerciale;
9. che la Regione con nota prot. n. 0449220 del 21 novembre 2022 del 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 determinato 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'avvio di di pre-informazione sulla GUUE;
10. che la Regione ha provveduto, in ottemperanza agli obblighi di pubblicità previsti dall'articolo 7 paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007, alla pubblicazione sulla GUUE 2022/S 228-655105 del 25 novembre 2022, dell'avviso di pre-informazione, per un nuovo affidamento diretto a Trasporto Ferroviario Toscano SpA, di durata decennale a decorrere dall'1 dicembre 2023, sensi del combinato disposto dell'articolo 5 paragrafo 6 e dell'articolo 8 paragrafo 2 dello stesso Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i.;
11. che la Regione ha quindi:
 - trasmesso ad ART, con pec prot. n. 0341266 del 13 luglio 2023, l'aggiornamento, ai fini del presente affidamento, della Relazione sui lotti di affidamento prevista dalla misura 6 della delibera ART 48/2017 – redatta dalla Regione ed inviata alla stessa Autorità in occasione dell'affidamento a Trenitalia del lotto di cui alla DGR 703/2014 - 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;

- predisposto e concordato con TFT, sulla base dei parametri di cui al precedente paragrafo, 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;
- ricevuto da TFT, con pec acquisita al protocollo regionale n. 0465725 del 11 ottobre 2023, il nuovo PEF, che di fatto costituisce aggiornamento della proposta commerciale del 16 novembre 2022;
- inviato ad ART - con pec prot. n. 0465933 dell'11 ottobre 2023 - in ottemperanza alla Misura 2 (7) della citata delibera ART 120/2018, la nuova versione del PRO, concordata con TFT tramite mail dell'11 ottobre 2023, e dell'annesso PEF di cui al punto precedente;
- ricevuto da ART, con pec del 31 ottobre 2023 acquisita al protocollo regionale n. 0498546 del 2 novembre 2023, una richiesta di integrazioni da recepire in una nuova versione del PRO;
- trasmesso ad ART, con pec prot. n. 0503898 del 6 novembre 2023, le nuove versioni del PRO, concordata con TFT con mail di pari data, e dell'annesso PEF - trasmesso da TFT con mail sempre del 6 novembre 2023 - nonché la Relazione di Affidamento (RdA) redatta dalla Regione ai sensi della Delibera 154/2019;
- ricevute da ART, con pec acquisita al protocollo regionale n. 0534650 del 23 novembre 2023, osservazioni sul PRO, sul PEF e sulla RdA;
- posticipato la decorrenza del nuovo affidamento al 16 dicembre 2023, considerata la necessità di adeguarsi alla suddette osservazioni di ART e pertanto rilevata

l'impossibilità di effettuare il nuovo affidamento con decorrenza 1 dicembre 2023;

12. che le Parti con scrittura privata hanno definito le condizioni per la risoluzione consensuale del contratto di servizio per il periodo 2015-2023

13. che, nel rispetto del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i. e delle misure di regolazione dei ART, con il presente contratto di servizio (di seguito anche solo "Atto" o "Contratto"), le Parti intendono condividere e formalizzare i patti e le condizioni per l'affidamento diretto per il periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033.

tutto ciò premesso,

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE

Articolo 1

(Premesse ed allegati)

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto di servizio, di seguito nominato per brevità «Contratto».
2. L'allegato n. 9 (Piano Economico Finanziario - PEF), l'allegato n. 8 (Piano Raggiungimento Obiettivi - PRO), l'allegato n. 10 (Matrice dei rischi) e l'allegato n. 13 (Piano degli Investimenti) al presente Contratto possono essere modificati secondo quanto previsto nei successivi articoli, previa sottoscrizione di uno specifico accordo fra le Parti, che avrà valore di integrazione e/o modifica del Contratto medesimo, mentre i rimanenti allegati vengono aggiornati previa condivisione nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione di cui all'articolo 25.

Articolo 2

(Struttura del Contratto)

Il presente Contratto è strutturato in quattro distinte sezioni, articolate come segue:

Art. 1 (Conferma delle premesse e degli allegati)

Art. 2 (Struttura)

SEZIONE PRIMA: OGGETTO E DURATA

Art. 3 (Oggetto)

Art. 4 (Durata e effetti della sottoscrizione)

Art. 5 (Disciplina delle prestazioni in obbligo di servizio pubblico)

Art. 6 (Sub-affidamento)

Art. 7 (Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

Art. 8 (Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)

Art. 9 (Confronto annuale PEF/CER ed effetti conseguenti)

Art. 10 (Effetti dell'inflazione effettiva)

Art. 11 (Riequilibrio del PEF)

Art. 12 (Sopravvenuta incapacienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto)

Art. 13 (Flessibilità del programma di esercizio)

Art. 14 (Interruzione dei servizi)

Art. 15 (Valorizzazione commerciale)

SEZIONE SECONDA: TARIFFE E QUALITA'

Art. 16 (Politica tariffaria)

Art. 17 (Valorizzazione turistica)

Art. 18 (Qualità dei servizi)

SEZIONE TERZA: MATERIALE ROTABILE ED INVESTIMENTI'

Art. 19 (Materiale rotabile)

Art. 20 (procedura fuori uso dei beni di proprietà o in comproprietà regionale)

Art. 21 (Investimenti e rinnovo del materiale rotabile)

SEZIONE QUARTA: SISTEMI DI MONITORAGGIO

Art. 22 (Monitoraggio della qualità dei servizi e degli obiettivi di efficacia e di efficienza)

Art. 23 (Condizioni minime di qualità, penali e mitigazione delle stesse)

SEZIONE QUINTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 24 (Assicurazioni)

Art. 25 (Referenti e Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)

Art. 26 (Trasparenza e riservatezza)

Art. 27 (Clausola fiscale)

Art. 28 (Risoluzione e cessione del Contratto)

Art. 29 (Controversia tra le Parti)

Art. 30 (Cessione dei crediti e debiti)

Art. 31 (Dichiarazioni ed obblighi)

Art. 32 (Codici etici)

Art. 33 (Trattamento dati personali per l'esecuzione del contratto)

Art. 34 (Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

Art. 35 (Disposizioni finali)

PARTE PRIMA:

OGGETTO, DURATA,-OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO E DIRITTI DI ESCLUSIVA

Articolo 3

(Oggetto)

1. La Regione affida a Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A (T.F.T.), che accetta, lo svolgimento in esclusiva dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse regionale e locale sulle relazioni di traffico Arezzo- Stia ed Arezzo Sinalunga, secondo il programma di esercizio di cui all'allegato 2, nonché i servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti nel presente Contratto e secondo le condizioni minime di qualità ivi fissate.
2. La Regione corrisponde a T.F.T. a fronte dello svolgimento delle prestazioni in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP), di cui al precedente comma 1, un corrispettivo il cui importo è tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Contratto, secondo quanto disciplinato dal Regolamento (CE) 1370/2007, come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338, e dalle misure adottate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) richiamate in premessa.

Art. 4

(Durata e effetti della sottoscrizione)

1. Il presente Contratto ha durata decennale dal 16.12.2023 al 15.12.2033, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 5 paragrafo 6 e dell'articolo 8 paragrafo 2 del citato Regolamento CE 1370/2007 e s.m.i.
2. Al 16 dicembre 2023 l'Atto di rinnovo 2015-2023 si intende automaticamente risolto, per

mutuo consenso delle Parti, come previsto al punto 12 delle premesse.

3. Nel caso in cui alla scadenza del presente Contratto, non sia completata la procedura per il nuovo affidamento del servizio, T.F.T., si impegna a garantire la continuità del servizio ai medesimi, prezzi, patti e condizioni fino ad un massimo di ulteriori dodici mesi, previa formale richiesta della Regione da presentarsi almeno due mesi prima rispetto alla scadenza contrattuale.

Articolo 5

(Disciplina delle prestazioni in obbligo di servizio pubblico)

1. T.F.T. svolge il servizio di trasporto ferroviario di cui al precedente articolo 3 secondo il programma di esercizio analitico annuale di cui all'allegato 2, assicurando anche i servizi connessi al trasporto di cui all'allegato 4, nel rispetto degli standard qualitativi delle condizioni minime di qualità dettagliate all'allegato 6, Tutto il servizio di cui all'allegato 2 è svolto in modalità ferroviaria.
2. Nel PEF si è tenuto altresì conto di un'ulteriore produzione annua pari a 500 treni*Km, valutata a costo medio, per servizi ferroviari che potranno essere disposti dalla Regione durante l'anno solare di riferimento per soddisfare esigenze non programmabili, anche per fini istituzionali, alla data di sottoscrizione del Contratto e pertanto non compresi nel programma di esercizio (allegato 2).
3. Il programma di esercizio allegato 2, di cui al precedente comma 1, è strutturato secondo la seguente ripartizione:
 - a) il codice identificativo del treno;
 - b) le stazioni di partenza e di arrivo del treno, e i km*treno;
 - c) gli orari di partenza e di arrivo;
 - d) il 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 qualora si verifichi la necessità di servizio sostitutivo.
4. 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; inoltre nel corso dell'anno, anche in funzione di periodi caratterizzati da una riduzione del flusso dei viaggiatori, potrà essere prevista una modifica preventiva all'offerta dei posti minima programmata per treno, previa comunicazione mediante pec anticipata della proposta di variazione da parte di T.F.T., da intendersi autorizzata dalla Regione nel caso in cui – decorsi sette giorni dalla comunicazione – la Regione non abbia espresso parere negativo. Detti aggiustamenti non tengono conto di eventuali produzioni straordinarie disciplinate al successivo articolo 13, richieste dalla Regione e a suo carico laddove il confronto PEF/CER risulti in squilibrio.
 5. TFT si impegna ad effettuare i servizi di trasporto ferroviario di cui al presente Contratto con materiale rotabile idoneo e sufficiente per garantire sicure e confortevoli condizioni di viaggio, secondo il dimensionamento di offerta di servizi che la Regione ha definito, elencato nell'allegato 5 “materiale rotabile”, incluso il materiale rotabile oggetto di finanziamenti pubblici come specificato nel suddetto allegato 13.
 6. Il programma di esercizio è attuato da T.F.T. sulla base programmazione del servizio è svolta annualmente d'intesa tra le Parti, fino alla sottoscrizione dell'Accordo Quadro (ex articolo 23 del D.Lgs. 112/2015 e s.m.i.) tra la Regione e il Gestore dell'Infrastruttura.
 7. A seguito dell'entrata in vigore del suddetto Accordo Quadro il programma di esercizio è - attuato da TFT sulla base della capacità della rete prevista nell'Accodo stesso - sarà, ad ogni cambio dell'orario - concordato con la Regione entro 270 giorni antecedenti l'entrata in vigore dell'orario stesso. Il programma di esercizio rilasciato dal Gestore dell'Infrastruttura sarà poi trasmesso alla Regione almeno 30 giorni prima dell'entrata in vigore (allegato 3 - Procedure di aggiornamento del programma di esercizio).
 8. E' facoltà della Regione, in occasione di significative variazioni di orario, istituire tavoli di confronto con gli operatori del TPL gomma e T.F.T.

9. T.F.T. effettua il servizio ferroviario con modalità automobilistica solo nei seguenti casi, fermo restando la responsabilità diretta di T.F.T. nell'assolvimento degli impegni contrattuali verso la Regione:
- 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.
10. T.F.T. è tenuta a comunicare alla Regione, entro 24 ore dall'inizio dei servizi di cui ai precedenti punti a) e b), le cause della loro effettuazione, indicando la durata che non può superare i 60 giorni per i servizi di cui al punto b).
11. T.F.T. predisporrà e condividerà con la Regione, entro 60 giorni dalla stipula del presente Contratto il "Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse" relativo alle azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un "adeguato servizio sostitutivo", in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse. Il Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definisce le necessità e le soluzioni da implementare, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto.
12. 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, T.F.T. è tenuta 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, nel rispetto della normativa in materia a livello nazionale e comunitario;

- c) la pulizia del materiale rotabile, secondo quanto previsto dall'allegato 6 (CMQ);
 - d) la gestione delle relazioni con l'utenza con particolare riguardo agli aspetti dell'informazione indicati nell'allegato 6 (CMQ);
 - e) la vendita di titoli di viaggio, con le modalità di cui all'allegato 11;
13. T.F.T, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi di altre aziende od operatori, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali.

Art. 6

(Sub-affidamento)

1. È ammesso il sub-affidamento limitatamente a quota parte dei servizi di trasporto ferroviario di cui al Contratto ed a quelli eventualmente aggiunti nel corso della sua validità, in misura non superiore a quanto indicato dalla vigente normativa.
2. Il sub-affidamento è soggetto ad autorizzazione, nei termini di cui alla vigente normativa, da parte della Regione e a tal fine, prima di procedervi, dovrà essere presentata richiesta scritta alla stessa, specificando le attività che si intendono sub-affidare ed allegando la documentazione di cui alla normativa di riferimento. Fino alla data di autorizzazione non è consentito il sub-affidamento.
3. In caso di risoluzione del presente Contratto viene meno, conseguentemente, il sub-affidamento.

Art. 7

(Corrispettivi, modalità di pagamento e ricavi)

1. Il servizio è affidato con Contratto di tipo “*net cost*” e pertanto sono attribuiti a T.F.T., per l'assolvimento degli OSP di cui all'articolo 5, i ricavi da traffico e i ricavi connessi alla gestione del servizio. In coerenza con il Regolamento CE n.1370/2007 e s.m.i., il corrispettivo riconosciuto dalla Regione a T.F.T. – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente articolo 5, – è stato determinato, nel PEF, in modo da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Contratto, tenuto conto dei rischi, commerciali e gestionali, correttamente attribuibili a ciascuna delle Parti, come

riportati nella Matrice dei rischi (allegato 10.). Nella determinazione dei costi si tiene conto dell'utile ragionevole, come espressamente previsto dalla richiamata normativa europea e dalle misure di regolazione adottate da ART citate nelle premesse.

2. Il corrispettivo da riconoscere a T.F.T per il servizio espletato dall'16 dicembre 2023 è riportato nel PEF ed è costruito conformemente alle disposizioni in vigore.
3. Il PEF comprende quanto previsto nel Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO) per il primo quinquennio 2024 – 2029 (allegato 8), 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 contratto e pertanto anche nel secondo periodo regolatorio.
4. L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni vigenti all'atto di sottoscrizione del Contratto, sono riportate all'allegato 11 "sistema tariffario"; delle relative forme di compensazione si è tenuto conto nella definizione dei ricavi nel PEF.
5. Eventuali penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime non concorrono alla formazione del corrispettivo e vengono applicate annualmente sulla base dell'effettiva *performance* registrata dalle Parti in coerenza con quanto previsto dal successivo articolo 22, Il calcolo delle penali e delle forme di mitigazione/riduzione delle stesse sarà effettuato entro il primo trimestre dell'anno successivo a quello di riferimento. La destinazione d'uso del valore risultante da tale calcolo sarà definita entro 31 maggio dell'anno successivo a quello di riferimento.
6. Il corrispettivo relativo alla frazione del mese di dicembre 2023 sarà fatturato da T.F.T per intero entro il mese di gennaio 2024 e liquidato dalla Regione entro 60 (sessanta) giorni dal ricevimento in modalità elettronica della fattura inviata da T.F.T. secondo la vigente normativa. A partire dal 2024 il corrispettivo viene erogato in dodici rate mensili posticipate, che la Regione liquida a T.F.T. - previa verifica della permanenza della regolarità contributiva ed assicurativa di T.F.T. e degli eventuali sub-affidatari del servizio di trasporto

ferroviario - entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento in modalità elettronica della fattura inviata da T.F.T. secondo la vigente normativa. Con riferimento alla sola mensilità di dicembre, tale termine è elevato 60 (sessanta) giorni. L'importo di ciascuna delle prime undici rate è pari ad 1/12 del corrispettivo complessivo annuale previsto nel PEF. L'importo della dodicesima rata è pari all'30% della quota mensile, mentre il relativo saldo viene fatturato comunque entro il mese di giugno dell'anno successivo a quello di riferimento, dopo l'accertamento, utilizzando a tal fine il modello allegato "7", di eventuali penali e mitigazioni delle stesse. Le erogazioni sono comunque subordinate alla verifica della regolarità dei dati trasmessi all'Osservatorio Nazionale per il Trasporto Pubblico Locale, nonché all'invio di documentazione e/o chiarimenti richiesti dalla Regione.

7. Ai fini del pagamento T.F.T dovrà trasmettere le fatture, con le modalità di cui al D.M. n. 55 del 3 aprile 2015 e dell'articolo 25 del D.L. n. 66 del 24 aprile 2014, intestate a: Regione Toscana - Firenze – Palazzo Strozzi Saccati – Piazza del Duomo, 10 – Direzione Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale.
8. I pagamenti, da effettuarsi in conformità dei commi precedenti, saranno disposti con ordinativi a favore di T.F.T sulla Tesoreria Regionale in Firenze, da estinguersi mediante accreditamento sul/i c/c bancario/i dedicato/i anche in via non esclusiva alla presente commessa pubblica che dovrà essere comunicato, unitamente alle generalità e codici fiscali dei soggetti delegati ad operare sugli stessi alla Regione entro 20 giorni dalla data di sottoscrizione del presente Contratto.
9. T.F.T è tenuta a comunicare alla Regione eventuali variazioni relative ai conti correnti e ai soggetti delegati ad operare sui conti correnti comunicati.
10. T.F.T. assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'articolo 3 della legge 13 agosto 2012 n.136 e successive modificazioni ed integrazioni, e si impegna a dare immediata comunicazione alla Regione ed alla Prefettura – Ufficio territoriale del governo della Provincia di Firenze della notizia dell'inadempimento della propria controparte (subappaltatore/subcontraente) agli obblighi di tracciabilità finanziaria.
11. In caso di prestazioni eseguite da sub-affidatari, di cui all'articolo 6, il loro pagamento sarà

eseguito nei confronti di T.F.T., che è obbligata a trasmettere a mezzo posta certificata alla Regione, entro 20 giorni dalla data di ogni pagamento effettuato nei suoi confronti, copia delle fatture quietanziate relative ai pagamenti corrisposti al subaffidatario.

12. I pagamenti conseguenti all'attuazione del presente contratto anche a seguito di contenzioso giurisdizionale o arbitrale, verranno effettuati entro i termini di cui al comma 6. Ogni ritardo da parte del soggetto obbligato, che ecceda i termini sopra indicati, darà luogo automaticamente al pagamento di interessi di cui all'art. 1284 primo comma C.C.”

Art. 8

(Canone di accesso all'infrastruttura e servizi accessori)

1. Il canone di accesso all'infrastruttura, incluse le prestazioni accessorie e complementari, ed il costo per l'energia elettrica per trazione sono riconosciuti a T.F.T., nel confronto annuale PEF/CER, nella misura effettivamente corrisposta ai gestori dell'infrastruttura regionale e nazionale per l'esecuzione del presente Contratto, debitamente rendicontati, al netto delle eventuali penali comminate dai Gestori stessi a T.F.T., in applicazione del sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario previsto dall'art. 21 del D. Lgs. n. 112/2015.
2. Nella rappresentazione degli oneri di produzione del servizio ferroviario è garantita l'evidenza dei costi di pedaggio e di energia elettrica per trazione.
3. Restano a carico di T.F.T. le eventuali somme dovute ai Gestori dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e regionale, per canoni non attinenti il servizio ferroviario regionale, in regime di OSP, oggetto del presente Contratto.

Art. 9

(Confronto annuale PEF/CER ed effetti conseguenti)

1. Al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto - in ottemperanza al Regolamento (CE) 1370/2007 e smi e alla misura 26 della delibera ART 154/2019 - e di verificare il rispetto degli impegni assunti, le Parti procedono, acquisito il consuntivo certificato dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali (del PEF) con quelli consuntivi (del CER) dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti,

in più o in meno, rispetto alle stime del PEF.

2. Allo scopo T.F.T. annualmente, entro 60 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio - o comunque entro eventuali diversi termini concessi da ART all'azienda, debitamente documentati - trasmette alla Regione, con le modalità di cui all'allegato 7, e all'Autorità stessa, i formati di contabilità regolatoria e i dati tecnici relativi all'esercizio precedente, compilati in ottemperanza a quanto disposto dalla delibera ART 120/2018 e s.m.i, unitamente alla Relazione Illustrativa ed alla certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, attestante la conformità degli schemi di contabilità regolatoria e della Relazione alla citata delibera 120/2018.
3. Il confronto annuale è effettuato per verificare lo scostamento tra PEF normalizzato, nei costi di processo all'inflazione effettiva di cui al DEF per l'anno di riferimento, e il CER opportunamente normalizzato dalle voci attive e/o passive di importi non di competenza dell'anno di riferimento, degli importi dovuti al/ai Gestore/i dell'infrastruttura di cui al precedente articolo, nonché dell'importo delle penali al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, e di ogni sanzione applicata a T.F.T. ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e della normativa nazionale di attuazione.
4. Nel confronto PEF/CER normalizzati va inoltre tenuto conto della piena corrispondenza tra i livelli di servizio, anche accessori, tra preventivato (PEF) e consuntivato (CER).
5. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato, si possono produrre i seguenti effetti alternativi:
 - a) laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in questione (Effetto finanziario netto del CER normalizzato) e il risultato riportato per lo stesso anno nel PEF (Effetto finanziario netto PEF normalizzato), risulti una differenza fino a più o meno +/- 1,5% del valore della produzione (entrate più effetti positivi di rete più compensazione variabile) del PEF, l'importo corrispondente è accantonato (rispettivamente a credito o a debito), in una posta - diversa da quelle di cui al successivo articolo 10 – una volta determinate le componenti di costo e ricavo a carico di ciascuna delle Parti secondo quanto previsto nella Matrice dei Rischi di cui all'allegato 10. La suddetta posta e quelle

di cui al successivo articolo 10 saranno compensate alla fine del periodo di PEF ovvero assorbite in occasione delle revisioni intermedie di cui al PRO;

- b) laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno +/- 1,5% del valore della produzione (entrate più effetti positivi di rete più compensazione variabile), le Parti provvedono a riequilibrare il PEF, superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che ripristini l'equilibrio economico-finanziario del Contratto modificando e sostituendo il PEF l'allegato (allegato 9) al presente Contratto, sempre tenendo conto della matrice del rischio nella ridefinizione.

Art. 10

(Effetti sul PEF dell'inflazione effettiva, delle modifiche al WACC, e di variazioni chilometriche)

1. Le Parti, preso atto del PRO (allegato 8) dal quale emergono i miglioramenti di efficienza, efficacia e produttività del servizio, concordano, nel rispetto della normativa nazionale in materia (D.L.vo 422/97 all'art.19 comma 4), che laddove in fase di confronto annuale fra PEF/CER risultino scostamenti non eccedenti i valori che implicano il riequilibrio di cui all'articolo 11, tra:
 - il tasso di inflazione previsto in PEF ed il valore effettivo;
 - il WACC previsto in PEF e il valore effettivo annualmente stabilito con deliberazione di ART;
 - la produzione chilometrica identificata in PEF e il valore effettivo della stessa;provvedano a confrontare con il CER una versione normalizzata del PEF ai valori effettivamente misurati.
2. Le Parti, laddove risulti uno scostamento fra:
 - a) il valore del tasso di inflazione previsto nel PEF e del tasso inflattivo effettivo (risultante dal DEF dell'anno di riferimento) eccedente una più ampia fascia di +/-0,2 punti percentuali;

- b) il valore del WACC previsto in PEF ed il valore dello stesso stabilito dall'Autorità competente per l'annualità oggetto di analisi, inferiore a più o meno 1 punto percentuale;
- c) le percorrenze previste in PEF e le percorrenze effettivamente realizzate in modalità ferroviaria;

provvedono - prima del confronto con il CER - alla normalizzazione delle voci di PEF rispetto ai valori effettivi, in modo tale da rendere confrontabili le quote di responsabilità dei soggetti attribuite in allegato 10 "Matrice dei rischi". La normalizzazione sarà effettuata con le modalità indicate nello stesso allegato 10.

- 3. Le Parti, in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, quantificano gli scostamenti di cui al precedente comma 2 che genereranno specifici importi da accantonare rispettivamente a credito o a debito, separatamente indicati rispetto all'accantonamento di cui all'articolo 9.

Art.11

(Riequilibrio del PEF)

- 1. Oltre quanto previsto al precedente articolo 9, le Parti provvedono in ogni caso a riequilibrare il PEF superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che ripristini equilibrio economico-finanziario del Contratto modificando il PEF e sostituendo quindi l'allegato 9 al Contratto per gli anni successivi, anche nelle seguenti ulteriori ipotesi:
 - a) nel caso in cui due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui alla lettera a) del precedente articolo 9 comma 5 e facciano registrare scostamenti complessivi, tenuto conto anche degli effetti di cui all'articolo 10, entrambi positivi od entrambi negativi di importo complessivo superiore a +100.000,00 euro;
 - b) nel caso in cui il volume di produzione dei servizi vari di oltre il $\pm 2\%$ (\pm due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel programma di esercizio annuale;
 - c) nel caso in cui la redazione del PRO per periodi regolatori (di 5 anni) successivi al primo, renda necessaria una modifica del PEF, fermo restando l'esigenza di assicurare

equilibrio economico-finanziario del Contratto per l'intero periodo di vigenza (10 anni) dello stesso, inclusa la remunerazione del capitale;

- d) nel caso la Regione definisca un ulteriore piano aggiuntivo di investimenti per il rinnovo/incremento della flotta di cui al successivo articolo 19;
 - e) nel caso di ritardi nel crono-programma delle consegne dei nuovi treni superiore a 24 mesi, come definito al successivo articolo 23 comma 2.
 - f) nei casi di adempimento a sopravvenute disposizioni normative nonché in caso di adeguamenti, non previsti nel PEF, conseguenti a provvedimenti amministrativi e giurisdizionali, disposizioni normative o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti, che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;
 - g) nel caso di sopravvenute disposizioni normative ovvero delibere ART aventi natura cogente che dispongano – con specifico riferimento ai contratti di servizio di trasporto ferroviario – un parametro del WACC pari o superiore a più o meno 1 punto percentuale da quello previsto nel PEF allegato al presente contratto. Qualora tale scostamento sia inferiore a più o meno 1 punto percentuale si applica la procedura di cui all'articolo 10.
2. Nei casi previsti le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEF, entro 60 giorni dall'esito del confronto PEF-CER. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEF, intervenendo prioritariamente:
- sui fattori di produzione;
 - sul corrispettivo;
 - sul sistema tariffario;
 - sul programma di investimenti di cui al successivo articolo 21, solo laddove non siano già state assunte le obbligazioni giuridicamente vincolanti;
 - sul livello dei servizi.
1. Ove le Parti non trovino un accordo sull'aggiornamento del PEF entro 90 giorni dall'apertura delle trattative nell'ambito del Comitato Tecnico di Gestione del Contratto, le Parti hanno diritto di risolvere il presente Atto, fermo restando l'obbligo di garantire il

- servizio per i successivi dodici mesi agli stessi, prezzi, patti e condizioni fatto salvo comunque il diritto di T.F.T. a vedersi riconosciuti gli importi economici necessari a garantire l'equilibrio economico-finanziario incluso il utile ragionevole (ai sensi del Regolamento CE 1370/2007), per il periodo di servizio effettivamente reso.
2. Nel quinto anno di vigenza contrattuale, a valle della ricezione dei nuovi parametri di efficacia ed efficienza forniti da ART e la definizione del PRO per il relativo periodo regolatorio quinquennale, le Parti effettuano una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEF/CER accantonati a credito e a debito negli anni precedenti, a norma degli articoli 9 e 10, e definiscono il conseguente eventuale riequilibrio del PEF, rideterminando eventualmente il tasso di inflazione previsto a PEF, sempre mantenendo equilibrio economico-finanziario del Contratto, inclusa la remunerazione del capitale
 3. Infine, la tabella di Listino Prezzi (allegato 12), derivata dai valori del primo anno del PEF ed aggiornata secondo la previsione del PEF annualmente, è utilizzata come riferimento per valorizzare eventuali richieste di servizi in più o in meno da parte della Regione. Al riguardo, T.F.T. si rende disponibile ad effettuare su richiesta della Regione - avvalendosi del predetto Listino Prezzi – ogni simulazione necessaria a valutare le ricadute economiche delle richieste della Regione in merito ad eventuali variazioni dell'offerta.
 4. Entro il mese di luglio dell'anno successivo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, acquisito il CER dell'anno precedente, le Parti procedono al consuntivo dell'esercizio in questione, registrando, come da prassi, il relativo risultato netto regolatorio e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato netto regolatorio stimato nel PEF. Le Parti provvedono, altresì, alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi ovviamente quelli già precedentemente assorbiti e liquidati.
 5. Laddove al termine della compensazione finale residui un saldo totale a favore dell'una o dell'altra Parte, l'importo corrispondente è definitivamente iscritto a credito di una Parte e a debito dell'altra Parte, generando conseguentemente l'obbligo di regolazione del medesimo – a cura della Parte debitrice – entro i successivi centottanta giorni.

Art. 12

(Incapienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto)

1. In caso di incapienza dei fondi stanziati a copertura del Contratto si procede tempestivamente al riequilibrio del PEF, individuando e condividendo un nuovo programma di esercizio tale da garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto.
2. In caso di mancato accordo tra le Parti entro 120 giorni dall'intervenuto accertamento della predetta incapienza, trattandosi di un servizio pubblico, T.F.T. potrà, previa comunicazione alla Regione, ai sensi dell'articolo 1461 del Codice Civile, sopprimere/rimodulare i servizi, così da compensare integralmente la parte di corrispettivo non erogata o che non potrà essere erogata a T.F.T., al fine di garantire l'equilibrio economico del Contratto. Tali interventi terranno conto, per quanto tecnicamente possibile, di eventuali indirizzi forniti dalla Regione.

Art. 13

(Flessibilità del programma di esercizio)

1. L'offerta commerciale può subire modifiche e/o integrazioni.
2. Le modifiche e/o le integrazioni che si rendano necessarie o opportune in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda o variazioni dell'infrastruttura ferroviaria possono essere richieste sia dalla Regione sia da T.F.T, previa verifica tecnica ed economica e intesa tra le Parti, in virtù di una stima effettuata sulla base del Listino Prezzi di cui al precedente articolo 11 comma 3 (allegato 12).
3. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura o in conseguenza di modifiche strutturali temporanee della stessa infrastruttura ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, T.F.T può apportare modifiche all'offerta di cui all'allegato 2, previa adeguata informazione alla Regione e alla clientela, almeno 30 giorni prima della variazione dell'offerta.
4. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, T.F.T deve assicurare un'adeguata preventiva informazione alla clientela e alla Regione.

Art. 14

(Interruzione dei servizi)

1. Il PEF riflette il programma di esercizio condiviso dalle Parti, pertanto le eventuali

variazioni non programmate – determinate da cause di forza maggiore, quali scioperi, calamità naturali, terremoti, sommosse e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, da cause di sospensione del servizio disposti dalle Autorità, nonché da cause imputabili a T.F.T. o al Gestore dell’Infrastruttura – genereranno effetti economico-finanziari, i cui costi saranno contenuti nel CER e, quindi, valutati in sede di consuntivazione annuale fra quest’ultimo e il PEF, come previsto al precedente articolo 9.

2. Qualora le variazioni di produzione rispetto al programma di esercizio siano imputabili a T.F.T, le stesse sono valutate ai fini dell’applicazione delle penalità di cui all’allegato 6.
3. In caso di sciopero, T.F.T. garantisce le prestazioni indispensabili, stabilite con accordo siglato tra T.F.T. e le Organizzazioni Sindacali, in conformità alle disposizioni di cui alla Legge sullo sciopero nei servizi essenziali n. 146/90 e successive modificazioni ed integrazioni. T.F.T. garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla Regione e alla clientela.
4. T.F.T. nei casi di cui al primo comma del presente articolo, si impegna a contenere al massimo le temporanee interruzioni o riduzioni dei servizi, anche ricorrendo a modalità sostitutive d’esercizio, informando tempestivamente e adeguatamente sia la clientela sia la Regione.
5. In caso di alterazioni del servizio determinate da cause di carattere eccezionale, anche ulteriori e diverse da quelle classificate come forza maggiore dal Gestore dell’Infrastruttura, le Parti tengono conto – anche ai fini dell’applicazione delle penalità di cui all’allegato 6 – del programma di esercizio straordinario messo a punto da T.F.T.
6. In caso di interruzione dei servizi per un periodo superiore a sessanta giorni, trova applicazione quanto previsto all’articolo 13 comma 3.

Art. 15

(Valorizzazione commerciale)

1. T.F.T. ha facoltà di procedere a qualsiasi iniziativa di valorizzazione commerciale dei beni funzionali allo svolgimento del servizio, purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione, disagi per l’utenza o vincoli alla produzione del servizio.

2. T.F.T. determina le specifiche modalità attuative delle attività di cui al comma 1, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni del presente Atto.
3. Tale valorizzazione sarà riscontrata nel CER, nell'ambito dei ricavi, in ragione della natura.
4. Alla Regione è riservata la disponibilità gratuita per un massimo di 60 giorni annui, anche frazionati, di spazi per comunicazioni di carattere istituzionale.

PARTE SECONDA: TARIFFE E QUALITÀ

Art. 16

(Politica tariffaria)

1. La disciplina tariffaria per i servizi programmati in Toscana è dettata dalla L.R. n. 42/1998 e successive modifiche ed integrazioni.
2. T.F.T. adotta il sistema tariffario, ivi comprese le integrazioni e agevolazioni tariffarie, di cui all'allegato 11.
3. La Regione, ai sensi del presente Contratto, riconosce nel confronto annuale CER/PEF normalizzato, come disposto all'allegato 10 (Matrice dei rischi), le quote per i mancati introiti tariffari derivanti da agevolazioni o titoli di gratuità, nonché da altre norme o modifiche al sistema tariffario eventualmente emanate successivamente alla stipula del presente Contratto e già non contenute nel PEF, che possono essere stabiliti solo dalla Regione.
4. La Regione, inoltre, stabilisce che, con cadenza annuale, a far data dal 1° luglio, le tariffe dei servizi sono adeguate al tasso di inflazione programmata previsto nel Documento di Economia e Finanza (DEF) a gennaio di ciascun anno. Gli adeguamenti delle tariffe sono paritetici per le tariffe regionali e integrate e sono automaticamente applicati da T.F.T., salvo deliberazione contraria da parte della Regione.
5. T.F.T. comunica la previsione di adeguamento inflattivo, almeno 60 giorni prima dell'entrata in vigore, per la valutazione di coerenza da parte della Regione la quale risponde entro i successivi 30 giorni.
6. Le Parti si danno reciprocamente atto che l'adeguamento di cui al precedente comma 4, contribuisce all'equilibrio economico del presente Contratto e, pertanto, qualora la Regione

deliberi di non effettuarlo, in sede di confronto PEF/CER normalizzato, saranno considerati a debito della Regione gli importi dell'adeguamento come disposto all'allegato 10 (Matrice dei rischi). Tale mancato adeguamento sarà considerato in ogni annualità, per il suo effetto di trascinamento.

7. Le tariffe sono altresì incrementate quale premialità per il miglioramento della qualità del servizio (price cap) secondo quanto definito nell'allegato 6.
8. T.F.T. provvede ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri ed ha, inoltre, l'obbligo di comunicare alla clientela l'articolazione ed il funzionamento del sistema tariffario, ivi incluse le agevolazioni tariffarie e le modalità di regolarizzazione a bordo.
9. T.F.T. si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutela della sicurezza personale del viaggiatore secondo il Piano Operativo di sicurezza e contolleria che sarà predisposto entro un anno dalla stipula del contratto. Il Piano definirà le attività e le soluzioni da implementare.
10. T.F.T. ha facoltà di adottare – decorsi trenta giorni dalla data della comunicazione alla Regione – ulteriori titoli individuati sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, o per progetti che favoriscano la mobilità casa-lavoro e casa-scuola e turistica anche in collaborazione con gli enti locali, anche combinati con altre prestazioni o servizi, purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione.
11. T.F.T. assicura una rete di vendita, diretta e/o indiretta in grado di rispondere adeguatamente alla domanda dei viaggiatori. Al fine di garantire nell'arco della durata del Contratto un costante adeguato livello di dotazione della rete di vendita e d'informazione, e con riferimento al PEF che prevede un progressivo efficientamento dei costi riferiti al reticolo di vendita diretta ed un potenziamento dei canali di vendita alternativi, nonché alla luce della progressiva digitalizzazione dell'acquisto dei titoli di viaggio, T.F.T. predisporrà, per la condivisione con la Regione, entro 60 giorni dalla sottoscrizione del Contratto un apposito Piano di intervento per la vendita e l'informazione, anche tenuto conto delle condizioni territoriali di domanda e di offerta. Secondo quanto definito nelle eventuali revisioni del

Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità di cui all'allegato 6, potranno essere ridefinite.

12. Le Parti si impegnano a promuovere iniziative innovative per facilitare l'uso del mezzo pubblico attraverso Card Elettroniche interoperabili, ticket turistici e per famiglia anche integrati, per incentivare il ricorso all'abbonamento annuale ed agli strumenti di Mobility Management, nonché per favorire l'ulteriore sviluppo del sistema tariffario integrato regionale Pegaso in relazione all'affidamento dei servizi di TPL su gomma.
13. La Regione nell'ambito delle attività di Mobility Management per il proprio personale, potrà acquistare abbonamenti annuali con sconto del 5% sulle tariffe di cui all'allegato 11 secondo le modalità operative definite dalla stesso allegato...
14. Le Parti si impegnano a sviluppare di comune accordo evoluzioni del sistema tariffario, che consentano di attuare meccanismi di *pricing* differenziati per prodotto e servizio, allo scopo di favorire utilizzi più efficienti dell'offerta ed un progressivo incremento dei ricavi.

Art. 17

(Valorizzazione turistica)

1. Le Parti convengono su azioni finalizzate a valorizzare l'ambito turistico delle linee Arezzo-Stia ed Arezzo Sinalunga, nonché a promuovere la mobilità sostenibile in particolare nelle giornate e negli orari con bassa frequentazione.

Art. 18

(Qualità dei servizi)

1. T.F.T. si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela.
2. T.F.T. eroga i servizi oggetto del presente Contratto nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'allegato 6. Il rispetto delle condizioni minime di qualità e degli obiettivi di efficacia ed efficienza di cui al PRO è verificato attraverso il monitoraggio dei servizi e della qualità erogata.
3. Con riferimento ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio per gli utenti, con particolare riferimento alle persone con disabilità o a mobilità ridotta T.F.T. predispone,

entro un anno dalla stipula del Contratto, un apposito “Piano Operativo per l’Accessibilità” coinvolgendo almeno la Regione, il Gestore dell’infrastruttura, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone con disabilità o a mobilità ridotta. Il Piano definirà la necessità e le soluzioni da implementare. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità di cui all’allegato 6 potranno essere ridefinite.

4. T.F.T. assicura che siano soddisfatte le condizioni minime di informazione degli utenti e dei cittadini nelle fasi precedenti e durante il viaggio. Tali informazioni sono erogate in lingua italiana e in lingua inglese. Entro un anno dalla stipula del Contratto, T.F.T. predispone, condividendolo con la Regione, un Piano per l’incremento graduale della copertura dell’erogazione delle informazioni in lingua inglese, fino al livello di copertura determinato dalle Parti. Il Piano per l’incremento graduale della copertura dell’erogazione delle informazioni in lingua inglese definirà la necessità e le soluzioni da implementare, mantenendo l’equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
5. T.F.T. effettua, con almeno un’indagine all’anno in periodi significativi di erogazione del servizio, la rilevazione complessiva e unitaria della qualità percepita dalla clientela, finalizzata alla misurazione dell’indice di soddisfazione della clientela ed all’individuazione dei necessari adeguamenti degli standard qualitativi di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda. A tal fine, T.F.T. deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità. T.F.T. ha verificato che la rilevazione della *customer satisfaction* dalla stessa condotta è conforme ai requisiti della misura 5 della Delibera ART 16/2018.
6. T.F.T. elabora la Carta dei Servizi in conformità alla normativa vigente e con indicazione delle condizioni minime di qualità e degli obiettivi del Contratto, nonché gli indicatori descrittivi non inclusi nelle condizioni minime di qualità di cui alla Delibera ART 16/2018 e 106/2018. T.F.T. si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione, entro il 15 ottobre dell’anno precedente a quello di riferimento. Qualora la Regione non si esprima entro il 31 dicembre, la Carta dei Servizi si deve considerare approvata e T.F.T.

procede a pubblicarla sul proprio sito internet “*www.trasportoferroviariotoscano.it*”, entro il 31 marzo di ogni anno. Resta fermo che T.F.T. procederà all’aggiornamento della stessa, una volta ricevuti dalla Regione i dati di consuntivo annuali, da comunicarsi entro il 28 febbraio di ogni anno e consolidati i consuntivi di cui al presente Contratto. La Regione, in fase di disamina della Carta dei Servizi, provvede a coinvolgere tutti gli *stakeholder* interessati, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone con disabilità o a mobilità ridotta e con disabilità, rappresentative dei loro interessi. T.F.T. in ottemperanza a quanto disposto all’art. 2 comma 461, lett. f, Legge 244/2007 citata, si impegna a sostenere fino alla misura massima annuale di 60.000 euro, le attività di cui alle lett. b, c, d della suddetta legge, a ristoro di spese per attività approvate dalla Regione, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate.

7. La Carta dei Servizi, seppur non allegata al presente Atto, ne costituisce parte integrante e sostanziale.

SEZIONE TERZA – MATERIALE ROTABILE E INVESTIMENTI

Articolo 19

(materiale rotabile)

1. Il servizi di trasporto ferroviario di cui la presente Contratto sono svolti da TFT con il materiale rotabile, di cui allegato 5, compreso quello necessario allo svolgimento di servizi connessi ai servizi di trasporto, e in particolare:
 - al punto 5.1.1: rotabili adibiti ai i servizi di trasporto ferroviario, di proprietà di TFT, compresi quelli gravati da reversibilità a favore della Regione;
 - al punto 5.1.2: rotabili adibiti ai servizi di trasporto ferroviario, di proprietà della Regione Toscana;
 - al punto 5.2.1: materiale rotabile adibito ai servizi di soccorso, manutenzione della linea e supporto alla manutenzione rotabili, di proprietà di TFT, compresi quelli gravati da reversibilità a favore della Regione;
 - al punto 5.2.2: materiale rotabile adibito ai servizi di soccorso, manutenzione della linea e supporto alla manutenzione rotabili, in comproprietà Regione Toscana -TFT.

2. La Regione affida a TFT, che accetta, la gestione dei mezzi di cui ai suddetti punti 5.12, e 5.22 del citato allegato “5”.
3. Le parti concordano di individuare congiuntamente, su proposta di TFT, il materiale rotabile di cui agli allegati 5.1.2” e “5.2.2”., per il quale eventualmente avviare la procedura di dismissione, sdemanializzazione o sottrazione di destinazione d'uso;
4. Fermo restando il rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza del materiale rotabile T.F.T. si impegna a mantenere i rotabili affidati con il presente contratto in buono stato di conservazione provvedendo alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alle revisioni periodiche .
5. TFT assume esclusiva responsabilità di ogni danno a persone o cose derivante dalla gestione dei rotabili di cui ai precedenti commi rilevando indenne la Regione da qualunque pretesa che dovesse essere avanzata nei suoi confronti da terzi.
6. Alla scadenza del contratto T.F.T. si impegna alla restituzione in buono stato di manutenzione dei beni di cui al precedente comma 3. In caso di perimento o deterioramento dovuto a dolo o colpa grave, T.F.T. si impegna a corrispondere alla Regione il valore del bene al momento del perimento o deterioramento ed in caso di danno, a provvedere alla riparazione del bene o a corrispondere alla Regione l’equivalente del corrispondente minor valore.
7. A garanzia degli impegni di cui ai precedenti commi T.F.T. deve essere in possesso, per tutto il periodo di valenza del presente contratto, delle coperture assicurative previste dalla normativa vigente che garantiscono comunque il ripristino del bene allo stato di fatto al momento del perimento o deterioramento del bene stesso e l’eventuale risarcimento dei danni a persone o cose derivante dalla gestione dei beni. Copia delle polizze assicurative in vigore sono depositate presso la Regione, entro 30 giorni dalla data di sottoscrizione del presente contratto.
8. T.F.T., fermo restando la sua responsabilità diretta nell’assolvimento degli impegni contrattuali nonché di ogni obbligo previsto dalla vigente normativa, può appaltare specifici servizi ausiliari alla gestione ed alla manutenzione dei rotabili ad altre aziende ed operatori

abilitati. L'appalto è aggiudicato nel rispetto della normativa vigente.

9. Il materiale rotabile di proprietà di T.F.T. o in comproprietà con la Regione di cui ai punti "5.1.1", "5.2.1" e "5.2.2" dell'allegato "5", ristrutturato o sottoposto a qualsiasi miglioria con finanziamenti pubblici è gravato dal vincolo di reversibilità a favore della Regione.
10. T.F.T. garantisce a bordo treno informazione adeguata, puntuale, in tempo reale con particolare attenzione alle situazioni di criticità, secondo quanto previsto all'allegato 6.

Articolo 20

(procedura fuori uso dei bene di proprietà o in comproprietà regionale)

1. In caso di sopravvenuta necessità di dismettere un veicolo di cui agli allegati 5.1.2 e 5.2.2 T.F.T. comunicherà alla Regione tale richiesta, accompagnata da esauriente descrizione del veicolo comprendente documentazione fotografica, il numero di matricola, le principali caratteristiche tecniche, nonché informazioni circa le proprietà del veicolo da dismettere e le motivazioni tecniche che ne impediscono l'utilizzo sulla infrastruttura regionale. Contestualmente T.F.T. potrà richiedere la rottamazione di detto veicolo.
2. la Regione, preso atto della esaustività delle informazioni fornite, provvederà alla formale autorizzazione per la messa fuori servizio e per la successiva rottamazione, o cessione ad enti o organizzazioni senza scopo di lucro secondo le modalità previste dalla vigente normativa regionale in materia di Demanio e Patrimonio.
3. T.F.T. comunicherà con nota ufficiale l'avvenuta rottamazione alla Regione provvedendo altresì alla trasmissione del certificato di rottamazione rilasciato da ditta autorizzata, o dell'atto di cessione.

Art. 21

(Investimenti e rinnovo del materiale rotabile)

1. T.F.T. si impegna a garantire il piano di investimenti finalizzato al rinnovo del materiale rotabile, alla manutenzione ciclica e all'attrezzaggio dello stesso, nonché ad investimenti per tecnologia e informatica come indicato all'allegato 13, per complessivi 37,9 milioni di euro (compreso risorse pubbliche), secondo le tempistiche indicate nel crono-programma riportato nel medesimo allegato 13.

2. Gli investimenti in autofinanziamento da parte di T.F.T. ammontano a complessivi 19,9 milioni di euro, di cui:
 - 9,8 milioni di euro per l'acquisto di nuovi treni;
 - 1 milione di euro per tecnologia ed informatica;
 - 9,1 milioni di euro per la manutenzione ciclica dei rotabili.
3. Gli investimenti con risorse pubbliche ammontano a complessivi 17,9 milioni di euro, di cui:
 - 13 milioni di euro, di cui al D.L. 68/2022 e D.I. 390 del 12 dicembre 2022, per l'acquisto di n. 2 nuovi treni con i fondi;
 - 4,9 milioni di euro, di risorse regionali, per l'attrezzaggio dei rotabili circolanti con sistemi di protezione della marcia ERTMS, di euro 836.700,40 già erogate.
4. I nuovi treni saranno accessibili alle persone a mobilità ridotta e a completamento e a completamento del piano investimenti la flotta sarà interamente accessibile.
5. In caso di riduzione del costo effettivo del materiale rotabile rispetto a quello stimato nel PEF, il maggior importo degli investimenti per il quale T.F.T si è impegnata, potrà essere destinato ad altri ulteriori investimenti da definire congiuntamente, ovvero determinare un riequilibrio del PEF di cui al precedente articolo. In caso di indicizzazione oltre quanto stimato nel PEF, lo scostamento sarà gestito nel confronto PEF/CER e, laddove fosse necessario attivare la procedura di riequilibrio del PEF, si procederà prioritariamente, ove possibile, attraverso una rimodulazione degli investimenti.
6. Il mancato rispetto, dei tempi previsti dal piano di immissione in servizio del materiale rotabile e dal programma di attrezzaggio dello stesso con il sistema di sicurezza ERTMS, di cui all'allegato 13 piano di investimenti, comporta l'applicazione di penali contrattuali come indicato nell'allegato 6, qualora derivanti da cause imputabili al gestore. Qualora l'importo complessivo di dette penali superi il 10% dell'importo complessivo per l'acquisto del materiale rotabile si applica il successivo articolo 28 comma 1.
7. T.F.T, nell'ambito del quadro economico del Contratto, procede all'ammortamento del valore del materiale rotabile al netto dei finanziamenti pubblici, applicando i principi

contabili indicati nell'allegato 9 PEF.

8. Il materiale rotabile di cui al presente articolo è destinato esclusivamente ai servizi di trasporto ferroviario regionale ed è gravato da vincolo di reversibilità a favore della Regione ovvero dei successivi soggetti aggiudicatari del servizio previo riscatto del valore residuo, determinato sulla base dei criteri stabili dalla delibera ART 154/2019, o successivi aggiornamenti di essa, al netto della quota non ammortizzata del contributo pubblico.

SEZIONE QUARTA: SISTEMI DI MONITORAGGIO

Art. 22

(Monitoraggio della qualità dei servizi e degli obiettivi di efficacia e di efficienza)

1. T.F.T. fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità secondo le modalità definite nell'allegato 7, nonché le periodicità rispettivamente ivi indicate; inoltre T.F.T. trasmette annualmente, come previsto al precedente articolo 9 comma 2, la Relazione Illustrativa di cui alla Delibera 120/2018, nella quale sono esaminate le *performance* e individuate le eventuali opportune azioni correttive e, laddove possibile, quelle preventive.
2. T.F.T. illustra i risultati conseguiti alla Regione in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di cui al successivo articolo 25. La Regione ha facoltà di chiedere a T.F.T. tutti i chiarimenti e gli approfondimenti necessari per analizzare le motivazioni degli eventuali scostamenti accertati rispetto agli impegni assunti, in tema di miglioramento della qualità dei servizi, e per proporre le azioni correttive ritenute necessarie. Il Comitato Tecnico di Gestione valuta il rispetto degli standard di qualità ed indica le eventuali azioni di miglioramento.
3. T.F.T. si impegna a rendere puntualmente disponibili gli aggiornamenti dell'allegato 2 alla Regione ed in particolare al personale regionale incaricato delle ispezioni.
4. La Regione si riserva di verificare il rispetto delle condizioni minime di qualità del servizio ed il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.
5. Relativamente alla verifica della qualità erogata, gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, comunicano ove possibile al personale di T.F.T. le

evidenze negative dell'ispezione.

6. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni oggetto del presente Contratto è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione o a rilevatori individuati dalla Regione stessa, muniti di apposito tesserino regionale di riconoscimento.
7. La Regione trasmette a T.F.T. trimestralmente un report delle verifiche con le relative risultanze effettuate nel trimestre precedente; inoltre, trasmette mensilmente i dati delle risultanze dei controlli effettuati.
8. T.F.T. è tenuta a fornire i dati relativi alle frequentazioni di tutti i treni, sulla base delle rilevazioni dei passeggeri saliti e discesi, nonché l'indice di affollamento (o load factor) per fascia oraria, punta e morbida, periodo dell'anno - misurato come passeggeri in piedi/metri quadrati, considerando la sola superficie utile del vagone per il viaggio in piedi (esclusa quindi la superficie occupata da posti a sedere e gli spazi destinati al deflusso dei passeggeri). T.F.T. effettua al momento dette rilevazioni in modalità manuale, con valutazione dei saliti e discesi a cura del capotreno, su una settimana di riferimento, con frequenza trimestrale (due rilevazioni per ciascuno dei periodi c.d. estivo e invernale per un totale di quattro). I dati devono essere forniti, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione. Con la progressiva introduzione di nuove tecnologie tali rilevazioni saranno gradualmente effettuate in modalità automatica. La Regione utilizza tali rilevazioni al fine di programmare la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.
9. T.F.T. è altresì tenuta a fornire i dati relativi ai ricavi, distinti per linea e per tipologia di titolo di viaggio, nonché al coefficiente minimo di copertura dei costi (o coverage ratio) calcolato come previsto dell'articolo 19 comma 5, del D.Lgs 422/1997, come da allegato 7.
10. L'elenco delle prescrizioni di invio di documentazione legate alle forme di monitoraggio di vario tipo previste nel presente Contratto sono riassunte in allegato 7 - Monitoraggio che contiene anche l'indicazione delle modalità e i tempi di consegna. L'Azienda si adegua alle modalità di invio previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98), fornite nel corso del presente Contratto.

Art. 23

(Condizioni minime di qualità, penali e mitigazione delle penali)

1. Le Parti, anche con riferimento alla Delibera ART 16/2018, hanno individuato indicatori di qualità, con relativi valori obiettivo, nonché gli obiettivi di efficacia ed efficienza di cui al PRO, secondo cui possono maturare penalità e forme di riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'allegato 6.
2. Le Parti concordano che l'ammontare complessivo massimo delle penali per tardiva consegna dei nuovi treni di cui all'allegato 13 - qualora derivanti da cause imputabili al gestore - è pari allo 0,3% del valore del singolo treno, stimato in PEF, per ogni mese di ritardo, a decorrere dal quinto mese fino al 24esimo. Le Parti concordano che laddove il mancato rispetto del crono-programma degli investimenti in nuovo materiale rotabile si protragga oltre 24 mesi si procederà al riequilibrio del PEF.
3. Qualora le riduzioni/mitigazioni delle penali superassero nell'anno di riferimento gli importi delle penali, la differenza concorrerà a ridurre le penali dell'anno successivo. In nessun caso, comunque, gli importi delle riduzioni/mitigazioni potranno determinare per T.F.T. un incremento di corrispettivo.
4. Ai sensi dell'art. 4 comma 6 del D.Lgs. 70/2014, è consentita l'applicazione di penali a T.F.T. solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto.
5. La Regione e T.F.T. si danno reciprocamente atto che gli standard di qualità e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Contratto sono definiti a tutela dell'utenza regionale, anche in relazione a quanto previsto dal Regolamento (CE) 1371/07. Le Parti convengono che le somme che T.F.T. dimostri di aver sostenuto per l'applicazione del Regolamento (CE) 1371/07 e della delibera ART 106/2018 in termini di compensazione delle indennità da ritardo dei servizi oggetto del presente Contratto, vanno a ridurre in maniera corrispondente gli importi delle eventuali penali non utilizzate per il risarcimento dei disagi all'utenza di cui al successivo punto.
6. Il sistema delle penalità ha lo scopo di assicurare all'utenza regionale il ristoro di eventuali

disagi e danni e, in particolare, i relativi importi economici, detratte le mitigazioni e gli importi impiegati per l'applicazione del Regolamento (CE) 1371/07 e della Delibera ART 106/2018, sono utilizzati dalla Regione a beneficio della clientela, principalmente in forma di *bonus* per l'acquisto di abbonamenti.

7. Ai fini della contestazione della violazione che può dar luogo a penale, la Regione provvede ad inoltrare, a mezzo pec, l'avviso di violazione entro 30 giorni dalla data di accertamento della medesima. T.F.T., entro 30 giorni dalla data di ricevimento del suddetto avviso, può produrre alla Regione le proprie controdeduzioni via pec; In tale circostanza T.F.T. può richiedere di esporre le proprie controdeduzione anche in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di cui all'art. 25. La Regione, qualora non ritenga valide le suddette controdeduzioni, entro 30 giorni dal ricevimento delle medesime e comunque, entro 60 giorni dalla data di avviso della violazione, provvede ad inoltrare mediante pec la notifica della penalità applicata corredata dalle motivazioni analitiche del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da T.F.T.

SEZIONE QUINTA: DISPOSIZIONI VARIE

Articolo 24

(Assicurazioni)

1. T.F.T. deve essere in possesso, per tutto il periodo di valenza del presente Contratto, delle coperture assicurative previste dalla normativa vigente, che garantiscano comunque il risarcimento dei danni a persone o cose prodotti nell'espletamento del servizio.
2. E' a carico esclusivo di T.F.T. ogni e qualsiasi responsabilità civile verso terzi per danni arrecati a cose e persone, colposamente o dolosamente provocati nello svolgimento del servizio o in conseguenza del medesimo; a tal scopo T.F.T. si impegna a sollevare e garantire la Regione da ogni pretesa o domanda che dovesse essere proposta a tale titolo nei suoi confronti.

Art. 25

(Referenti e Comitato Tecnico di Gestione del Contratto)

1. Ciascuna delle Parti nomina un proprio Referente per la gestione del Contratto, il cui

nominativo dovrà essere comunicato a mezzo pec all'altra Parte entro venti giorni dalla stipula del Contratto. Eventuali variazioni del nominativo andranno comunicate entro dieci giorni.

2. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, è costituito il "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto", di seguito denominato per brevità "Comitato", composto da:
 - due rappresentanti della Regione;
 - due rappresentanti di T.F.T.
3. Il Comitato ha funzioni di assistenza alle Parti nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali, e all'esame dei Piani di cui alle deliberazioni ART richiamate nelle premesse, nonché al monitoraggio dei dati, alla prevenzione e soluzione delle controversie, all'applicazione delle penali e delle riduzioni/mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale, agli adempimenti relativi al riequilibrio economico-finanziario del Contratto, nonché alla verifica sullo stato di attuazione del programma di investimenti di cui al precedente articolo 21.
4. Il Comitato è presieduto da uno dei membri della Regione, che provvederà alle relative convocazioni, anche su richiesta di T.F.T.
5. Le Parti, anche tramite i propri rappresentanti nel Comitato, nella seduta di insediamento dello stesso, approvano il regolamento per il suo funzionamento.

Art. 26

(Trasparenza e riservatezza)

1. Al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, le Parti pubblicano sui rispettivi siti le informazioni e i documenti di cui alla misura 10 della Delibera ART 16/2018 secondo le tempistiche ivi previste.
2. Contestualmente alla loro pubblicazione, i documenti, i dati e le informazioni di cui al comma 1 sono trasmessi da ciascuna Parte all'ART in formato aperto/editabile.
3. Fatti salvi eventuali obblighi posti dalla normativa vigente, le Parti si impegnano ad

osservare ed a far osservare al proprio personale e a propri consulenti l'obbligo di riservatezza in ordine a tutte le informazioni, di qualsivoglia natura, fornite dalle Stesse in relazione all'esecuzione del presente Contratto. Le Parti si impegnano pertanto ad adottare tutte le misure necessarie per non pregiudicare la riservatezza delle predette informazioni e ad utilizzare ciascuna informazione esclusivamente per la gestione del presente Contratto.

4. Gli obblighi di riservatezza di cui sopra restano vincolanti, senza limiti di tempo, anche in caso di risoluzione e/o di cessazione degli effetti del presente Contratto.

Art. 27

(Clausola Fiscale)

1. La presente scrittura privata non autenticata, sottoscritta digitalmente, è esente da registrazione fino al caso d'uso ai sensi dell'articolo 5 del DPR 26 aprile 1986 n. 131.
2. L'imposta di bollo relativa alla stipula del presente Contratto è a carico di T.FT., mentre l'I.V.A. sul corrispettivo è a carico della Regione, quale destinataria della prestazione.

Art. 28

(Risoluzione e cessione del Contratto)

1. Fermo restando il diritto al risarcimento del maggior danno, in caso di gravi e reiterate inadempienze di una delle Parti agli impegni assunti nel Contratto, si applica l'articolo 1453 e seguenti del Codice Civile. In particolare, costituisce grave inadempimento la condizione per cui l'importo complessivo delle penali di cui al precedente articolo 23 superi il 10% del valore del corrispettivo annuale indicato nel PEF per tre esercizi anche non consecutivi.
2. In ogni caso di cessazione anticipata degli effetti del presente Contratto, ciascuna Parte si impegna a corrispondere all'altra gli importi economici eventualmente necessari a garantire l'equilibrio economico-finanziario del Contratto, come risultanti a tale data da quanto previsto dal PEF ed accertato in sede di consuntivo finale, incluso il profitto ragionevole (ai sensi del Regolamento CE 1370/07), per la frazione di periodo di vigenza contrattuale. Il versamento dalla Parte a debito avverrà attraverso un piano di rientro della durata massima di cinque anni, da redigersi entro un anno dalla cessazione del Contratto.
3. E' vietata a pena di nullità la cessione del Contratto.

4. In caso di risoluzione e di cessazione anticipata del contratto T.F.T. si impegna a garantire il servizio per i successivi 6 mesi agli stessi patti e condizioni

Art. 29

(Controversie tra le Parti)

1. Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le Parti.
2. Non è ammessa la competenza arbitrale.
3. Tutte le controversie comunque derivanti dal presente Atto saranno deferite, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Firenze.
4. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

Art. 30

(Cessione dei crediti e debiti)

1. I crediti e i debiti derivanti dal presente Contratto possono formare oggetto di cessione o di delegazione o di mandato all'incasso o di qualsiasi atto di disposizione ("Cessione") a favore di intermediari bancari e finanziari autorizzati e vigilati dalla Banca d'Italia.
2. La cessione dei crediti di cui al comma 1 deve risultare da atto pubblico o da scrittura privata autenticata da notaio, deve essere notificata alla Regione nelle forme previste ai sensi della Legge 21 febbraio 1991, n. 52 per gli atti processuali e accettata dalla stessa.
3. Entro 20 giorni dal ricevimento della notifica della Cessione, l'altra Parte può opporre diniego espressamente motivato.
4. In ogni caso, la Parte può opporre al cessionario tutte le eccezioni opponibili al cedente in base al contratto con questo stipulato.

Art. 31

(Dichiarazioni ed obblighi)

1. Le Parti espressamente ed irrevocabilmente:
 - dichiarano che non vi è stata mediazione od altra opera di terzi per la conclusione del presente Contratto;
 - dichiarano di non aver corrisposto, né promesso di corrispondere ad alcuno direttamente

- o attraverso società collegate o controllate, somme e/o altri corrispettivi a titolo di intermediazione o simili e comunque volte a facilitare la conclusione del Contratto;
- o si obbligano a non versare ad alcuno, a nessun titolo, somme finalizzate a facilitare e/o rendere meno onerosa l'esecuzione e/o la gestione del presente Atto rispetto agli obblighi assunti, né a compiere azioni comunque volte agli stessi fini.
2. Nel caso in cui risultasse non conforme al vero anche una sola delle dichiarazioni rese ai sensi del comma precedente ovvero le Parti non rispettassero gli impegni e gli obblighi assunti per tutta la durata del presente Atto, lo stesso si intenderà automaticamente risolto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., per fatto e colpa riconducibile alla Parte inadempiente che sarà conseguentemente tenuta al risarcimento di tutti i danni derivanti dalla risoluzione.

Art. 32

(Codici etici)

1. T.F.T si impegna a rispettare gli obblighi di condotta di cui al D.P.R. 16 aprile 2013 n. 62 ed al Codice di comportamento dei dipendenti della Regione Toscana approvato con D.G.R. 978/2019. Detto codice, seppur non allegato al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso. T.F.T. dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza. In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto codice etico, la Regione avrà diritto di risolvere il presente Atto, ai sensi e per gli effetti del art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.
2. La Regione si impegna a rispettare le norme contenute nel “Codice Etico del Gruppo L.F.I.”, pubblicato sul sito internet: www.trasportoferroviariotoscano.it. Detto codice, seppur non allegato al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso la Regione dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza. In caso di violazione di una qualsiasi delle norme contenute nel predetto codice etico, T.F.T. avrà diritto di risolvere il presente Atto, ai sensi e per gli effetti del art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali

danni subiti.

Art. 33

(Trattamento dati personali per l'esecuzione del Contratto)

Finalità del trattamento e base giuridica

Nel corso dello svolgimento delle attività connesse all'esecuzione del presente Contratto, ciascuna delle Parti tratterà dati personali riferibili a dipendenti e/o collaboratori dell'altra Parte, motivo per il quale ciascuna di esse si impegna a procedere al trattamento di tali dati personali in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento EU 679/2016 e al D.Lgs. 196/2003, così come modificato dal D.Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché a tutte le norme di legge di volta in volta applicabili.

Le Parti si impegnano a condurre le attività di trattamento di dati personali sulla base dei principi di correttezza, liceità, trasparenza e riservatezza degli interessati, e solo ed esclusivamente per le finalità di esecuzione del presente Contratto (Base giuridica: *Contrattuale*), nonché degli eventuali obblighi di legge (Base giuridica: *Legale*).

Tipologie di dati personali

I dati personali raccolti nell'ambito della fase di esecuzione del presente Contratto rientrano nelle seguenti categorie:

Dati Comuni acquisiti direttamente dal contraente o dai dipendenti del contraente: dati anagrafici, dati di contatto (PEC, e-mail, contatti telefonici).

I predetti dati saranno trattati con supporti informatici e cartacei in modo da garantire idonee misure di sicurezza e riservatezza.

Dati di contatto di Titolari e DPO

Per l'esecuzione del presente Contratto i riferimenti dei Titolari del trattamento e dei rispettivi Data Protection Officer (DPO) sono:

Per Regione Toscana

Titolare del Trattamento è Regione Toscana, rappresentata dal Dirigente del Settore Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo – mobilità sostenibile, contattabile all'indirizzo mail segreteria.tp1@regione.toscana.it, con sede legale in Firenze, Piazza Duomo, 1.

Il **Data Protection Officer** è contattabile all'indirizzo mail urp-dpo@regione.toscana.it

Per T.F.T. S.p.A.

Titolare del Trattamento è T.F.T., rappresentata da [REDACTED] contattabile all'indirizzo mail [REDACTED] con sede legale in Arezzo, Via Guido Monaco, 37.

Il **Data Protection Officer** è contattabile all'indirizzo mail lucadipaola@pec.ordineavvocatigrosseto.com.

Conservazione dei dati

I dati personali raccolti nell'ambito di cui al presente Contratto saranno trattati da ciascuna delle Parti limitatamente al periodo di tempo necessario al perseguimento delle finalità di cui sopra.

Nel caso in cui esigenze di tipo contabile/amministrativo ne richiedano la conservazione per periodi più estesi, gli stessi saranno conservati da T.F.T. per un periodo di tempo non superiore a 10 anni dalla scadenza del presente Contratto, dalla Regione Toscana per il periodo di tempo previsto dalla normativa applicabile.

Diritti degli Interessati

Il Regolamento EU 679/2016 (artt. da 15 a 23) conferisce agli interessati l'esercizio di specifici diritti. In particolare, in relazione al trattamento dei propri dati personali, gli interessati hanno diritto di chiedere l'accesso, la rettifica, la cancellazione, la limitazione, l'opposizione e la portabilità laddove applicabile; inoltre possono proporre reclamo, nei confronti dell'Autorità di Controllo, che in Italia è il Garante per la Protezione dei Dati Personali. A tal proposito, ciascuna delle Parti si impegna a garantire l'esercizio di tali diritti da parte degli interessati. Dichiara, inoltre, espressamente di aver debitamente informato i propri dipendenti e/o collaboratori ai sensi degli artt. 13 e 14 del Regolamento EU 679/2016.

Misure di sicurezza

Le Parti si impegnano ad applicare misure di sicurezza idonee e adeguate a proteggere i dati personali dalle stesse trattati in esecuzione del presente Contratto e a rispettare i principi e le norme in materia di accesso, gestione e sicurezza dei dati, contro i rischi di distruzione, perdita, anche accidentale, di accesso o modifica non autorizzata dei dati o di trattamento non consentito o non conforme alle finalità della raccolta.

Art. 34

(Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici)

1. Le Parti si impegnano, nel rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza informatica, a concordare le modalità per l'osservanza dei relativi obblighi.

Articolo 35

(Disposizioni finali)

1. Il Contratto è stato oggetto di articolata trattativa tra le Parti, che ne hanno discusso e approvato ogni singola clausola ed allegato e, pertanto, gli artt. 1341 e 1342 del codice civile non trovano applicazione.

Letto, confermato e sottoscritto.

Regione Toscana

Settore Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo

La Dirigente






13.12.2023 13:00:49
GMT+01:00

Trasporto Ferroviario Toscano SpA

L' Amministratore Unico






13.12.2023
11:46:50
GMT+00:00

Allegati al presente Atto:

1. Relazioni di traffico
2. Programma di Esercizio;
3. Procedure di aggiornamento del Programma di Esercizio
4. Servizi connessi al trasporto
5. Elenco materiale rotabile in esercizio
6. Condizioni minime di qualità, di efficacia ed efficienza, penali e mitigazione delle stesse
7. Monitoraggio
8. Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO)

9. Piano Economico Finanziario (PEF)
10. Matrice dei Rischi
11. Sistema tariffario
12. Listino Prezzi servizi di trasporto
13. Piano Investimenti

(Documento firmato digitalmente

ai sensi del D.Lgs 7 marzo 2005, n. 85 articolo 21 comma 2)

Il presente Atto viene regolarizzato a fini dell'imposta di bollo attraverso l'apposizione di un contrassegno telematico sostitutivo per un importo complessivo di euro 896,00 (ottocentonovantasei/00) che viene apposto sulla copia analogia del presente contratto ed allegati, conservata agli atti dell'Ufficio.

***Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033***

***tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano***

***ALLEGATO 1
Relazioni di traffico***

ALLEGATO 1 RELAZIONI DI TRAFFICO

Il bacino comprende una unica linea suddivisa in due relazioni: Arezzo – Stia e Arezzo Sinalunga.

Di seguito indicazione per giorno feriale tipo del numero di treni di ciascuna di esse.

relazione Arezzo – Stia	
per Stia	per Arezzo
92256	92251
92260	92255
92262	92257
92264	92259
92268	92261
92270	92263
92272	92267
92274	92271
92278	92273
92280	92275
92282	92277
92284	92279
92286	92281
92290	92283
92292	92285
92294	92287

relazione Arezzo Sinalunga	
per Sinalunga	per Arezzo
92203	92204
92205	92206
92209	92208
92217	92212
92219	92214
92221	92218
92223	92222
92225	92226
92227	92228
92229	92230
92233	92232
92237	92238
92239	92240
92243	
per Monte S.S.	da Monte S.S. per AR
92207	92210

Per i dettagli di circolazione di ogni relazione, si rimanda al Programma di Esercizio di cui all'Allegato 2

***Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033***

***tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano***

***ALLEGATO 2
Programma di esercizio***

E' di seguito riportato il PdE valido per l'annualità 2024; difformità legate sulla percorrenza chilometrica rispetto al Piano Economico Finanziario sono legate alla particolarità del calendario 2024 (anno bisestile) non rappresentativo dell'ordinaria percorrenza del periodo di dieci anni

PROGRAMMA DI ESERCIZIO ANNO 2024 - 70 km/h

(ed. 04/12/2023)

Rif. Orario di Servizio in vigore dal 11/12/2023 al 09/12/2024

Sinalunga - Arezzo

n° treno / bus	mezzo	composizione	n° posti offerti	posti minimi offerti	origine	destinazione	garantito in sciopero	ore p.	ore a.	tempo h.mm	Vm (km/h)	periodicità	km	giorni circolazione	posti-km tot.	tempo h.mm.	km anno
92204	treno	ETT	144	144	Sinalunga RFI	Arezzo RFI		5.17	6.04	0.47	50,37	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	238:55	12.034
																	0
92206	treno	ETT	144	144	Sinalunga RFI	Arezzo RFI	SI	6.24	7.12	0.48	49,32	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	244:00	12.034
																	0
92208	treno	ETR104	309	276	Sinalunga RFI	Arezzo RFI	SI	6.50	7.46	0.56	42,27	LUN-SAB feriali dal 08/01/2024 al 27/03/2024; dal 03/04/2024 al 10/06/2024; dal 15/09/2024 al 23/12/2024	39,455	209	2548043	195:04	8.246
																	0
92210	treno	ETT	144	144	Monte S. Savino	Arezzo RFI	SI	7.27	7.58	0.31	42,49	LUN-SAB feriali dal 08/01/2024 al 27/03/2024; dal 03/04/2024 al 10/06/2024; dal 15/09/2024 al 23/12/2024	21,953	209	660697	107:59	4.588
																	0
92012	treno	ETT	144	144	Sinalunga RFI	Arezzo RFI	SI	7.53	8.41	0.48	49,32	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	244:00	12.034
																	0
92214	treno	ETT	144	144	Sinalunga RFI	Arezzo RFI		9.10	9.55	0.45	52,61	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	228:45	12.034
																	0
92218	treno	ETT	144	144	Sinalunga RFI	Arezzo RFI		11.27	12.13	0.46	51,46	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	233:50	12.034
																	0
92222	treno	ETT	144	144	Sinalunga RFI	Arezzo RFI	SI, escluso 11/6-14/9	13.30	14.20	0.50	47,35	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	254:10	12.034
																	0
92226	treno	ETT	144	144	Sinalunga RFI	Arezzo RFI	SI, escluso 11/6-14/9	14.18	15.04	0.46	51,46	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	233:50	12.034
																	0
92228	treno	ETT	144	144	Sinalunga RFI	Arezzo RFI	SI, escluso 11/6-14/9	15.28	16.13	0.45	52,61	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	228:45	12.034
																	0
92230	treno	ETT	144	144	Sinalunga RFI	Arezzo RFI		16.36	17.21	0.45	52,61	LUN-VEN feriali, dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	254	1443106	190:30	10.022
																	0
92232	treno	ETT	144	144	Sinalunga RFI	Arezzo RFI		17.22	18.07	0.45	52,61	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	228:45	12.034
																	0
92238	treno	ETT	144	144	Sinalunga RFI	Arezzo RFI	SI, dal 11/6 al 14/9	18.34	19.19	0.45	52,61	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	228:45	12.034
																	0
92240	treno	ETT	144	144	Sinalunga RFI	Arezzo RFI	SI, dal 11/6 al 14/9	19.20	20.05	0.45	52,61	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	228:45	12.034
																	0
									MEDIA TOT.	0.45	50,0			giorni	posti-km	tempo (hh.mm)	Km
									MEDIA TREMI	0.45	50,0		TOTALE	4027	23713347	3086:03	155.227
		TOTALE	2181														

PROGRAMMA DI ESERCIZIO ANNO 2024 - 70 km/h

(ed. 04/12/2023)

Arezzo - Sinalunga

n° treno / bus	mezzo	composizione	n° posti offerti	posti minimi offerti	origine	destinazione	garantito in sciopero	ore p.	ore a.	tempo h.mm	Vm (km/h)	periodicità	km	giorni circolazione	posti-km tot.	tempo h.mm.	km anno
92203	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI	SI	6.14	7.04	0.50	47,35	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 07/01/2024; dal 28/03/2024 al 02/04/2024; dal 11/06/2024 al 14/09/2024	39,455	90	511337	75:00	3.551
																	0
92205	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI	SI	6.14	7.17	1.03	37,58	LUN-SAB feriali dal 08/01/2024 al 27/03/2024; dal 03/04/2024 al 10/06/2024; dal 15/09/2024 al 23/12/2024	39,455	209	1187438	219:27	8.246
																	0
92207	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Monte S. Savino	SI	6.38	7.09	0.31	42,49	LUN-SAB feriali dal 08/01/2024 al 27/03/2024; dal 03/04/2024 al 10/06/2024; dal 15/09/2024 al 23/12/2024	21,953	209	660697	107:59	4.588
																	0
92209	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI	SI	8.08	8.55	0.47	50,37	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	0	238:55	12.034
																	0
92217	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI		10.19	11.05	0.46	51,46	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	233:50	12.034
																	0
92219	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI	SI, escluso 11/6-14/9	12.33	13.18	0.45	34,83	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	228:45	12.034
																	0
92221	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI	SI, escluso 11/6-14/9	13.19	14.07	0.48	49,32	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	244:00	12.034
																	0
92223	treno	ETR104	309	276	Arezzo RFI	Sinalunga RFI	SI, escluso 11/6-14/9	13.47	14.42	0.55	43,04	LUN-SAB feriali dal 08/01/2024 al 27/03/2024; dal 03/04/2024 al 10/06/2024; dal 15/09/2024 al 23/12/2024	39,455	209	2548043	191:35	8.246
																	0
92225	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI	SI, escluso 11/6-14/9	14.31	15.18	0.47	50,37	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	238:55	12.034
																	0
92227	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI		15.40	16.26	0.46	51,46	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	233:50	12.034
																	0
92229	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI		16.26	17.12	0.46	51,46	LUN-VEN feriali, dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	254	1443106	194:44	10.022
																	0
92233	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI		17.34	18.21	0.47	50,37	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	238:55	12.034
																	0
92237	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI	SI, dal 11/6 al 14/9	18.23	19.10	0.47	50,37	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	238:55	12.034
																	0
92239	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI	SI, dal 11/6 al 14/9	19.32	20.18	0.46	51,46	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	233:50	12.034
																	0
92243	treno	ETT	144	144	Arezzo RFI	Sinalunga RFI	SI, dal 11/6 al 14/9	20.21	21.03	0.42	56,36	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	39,455	305	1732864	213:30	12.034
																	0
														giorni	posti-km	tempo (hh.mm)	Km
		TOTALE	2325							0,47	48,7	Km/h - solo treni	TOTALE	4021	21946394	3132:10	154.991

PROGRAMMA DI ESERCIZIO ANNO 2024 - 70 km/h

(ed. 04/12/2023)

Arezzo - Pratovecchio Stia

n° treno / bus	mezzo	composizione	n° posti offerti	posti minimi offerti	origine	destinazione	garantito in sciopero	ore p.	ore a.	tempo h.mm	Vm (km/h)	periodicità	km	giorni circolazione	posti-km tot.	tempo h.mm.	km anno
92256	treno	ETR425	276	276	Arezzo RFI	Stia		5.55	7.08	1.13	36,40	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	3728332	371:05	13.508
																	0
92260	treno	ETR104	309	276	Arezzo RFI	Stia	SI	6.49	8.07	1.18	34,07	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	396:30	13.508
																	0
92262	treno	ETR104	309	276	Arezzo RFI	Stia	SI	8.05	9.15	1.10	37,96	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	355:50	13.508
																	0
92264	treno	ETR425	276	276	Arezzo RFI	Stia	SI	8.56	10.05	1.09	38,51	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	3728332	350:45	13.508
																	0
92268	treno	ETR104	309	276	Arezzo RFI	Stia		11.18	12.21	1.03	42,18	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	320:15	13.508
																	0
92270	treno	ETR425	276	276	Arezzo RFI	Stia		12.18	13.22	1.04	41,52	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	3728332	325:20	13.508
																	0
92272	treno	ETR425	276	276	Arezzo RFI	Stia	SI, escluso 11/6-14/9	13.15	14.15	1.00	44,29	LUN-VEN feriali, dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	254	3104906	254:00	11.250
																	0
92276	treno	ETR425	276	276	Arezzo RFI	Stia	SI, escluso 11/6-14/9	13.15	14.15	1.00	44,29	SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	51	623426	51:00	2.259
																	0
92274	treno	ETR104	309	276	Arezzo RFI	Stia	SI, escluso 11/6-14/9	13.45	14.55	1.10	37,96	LUN-SAB feriali dal 08/01/2024 al 27/03/2024; dal 03/04/2024 al 10/06/2024; dal 15/09/2024 al 23/12/2024	44,290	209	2860292	243:50	9.257
																	0
92278	treno	ETR104	309	276	Arezzo RFI	Stia	SI, escluso 11/6-14/9	14.21	15.25	1.04	41,52	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	325:20	13.508
																	0
92280	treno	ETR425	276	276	Arezzo RFI	Stia		15.39	16.40	1.01	43,56	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	3728332	310:05	13.508
																	0
92282	treno	ETR425	276	276	Arezzo RFI	Stia		16.25	17.30	1.05	40,88	LUN-VEN feriali, dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	254	3104906	275:10	11.250
																	0
92284	treno	ETR104	309	276	Arezzo RFI	Stia		17.17	18.21	1.04	41,52	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	325:20	13.508
																	0
92286	treno	ETR425	276	276	Arezzo RFI	Stia	SI, dal 11/6 al 14/9	18.23	19.31	1.08	39,08	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	3728332	345:40	13.508
																	0
92290	treno	ETR425	276	276	Arezzo RFI	Stia	SI, dal 11/6 al 14/9	19.15	20.22	1.07	39,66	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	3728332	340:35	13.508
																	0
92292	treno	ETR104	309	276	Arezzo RFI	Stia	SI, dal 11/6 al 14/9	19.50	20.54	1.04	41,52	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	325:20	13.508
																	0
92294	treno	ETR104	309	276	Arezzo RFI	Stia	SI, dal 11/6 al 14/9	20.25	21.26	1.01	43,56	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	310:05	13.508
																	0
									MEDIA TOT.	1.05	40,5			giorni	posti-km	tempo (h.mm)	Km
									MEDIA TREN	1.05	40,5		TOTALE	4733	61282301	5226:10	209.625
			TOTALE	4956													

PROGRAMMA DI ESERCIZIO ANNO 2024 - 70 km/h

(ed. 04/12/2023)

Pratovecchio Stia - Arezzo

n° treno / bus	mezzo	composizione	n° posti offerti	posti minimi offerti	origine	destinazione	garantito in sciopero	ore p.	ore a.	tempo h.mm	Vm (km/h)	periodicità	km	giorni circolazione	posti-km tot.	tempo h.mm.	km anno
92251	treno	ETR104	309	276	Stia	Arezzo RFI		5.12	6.17	1.05	40,88	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	330:25	13.508
																	0
92255	treno	ETR104	309	276	Stia	Arezzo RFI	SI	6.20	7.35	1.15	35,43	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	381:15	13.508
																	0
92257	treno	ETR425	276	276	Stia	Arezzo RFI	SI	6.51	7.55	1.04	41,52	LUN-VEN feriali, dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	254	3104906	270:56	11.250
																	0
92265	treno	ETR425	276	276	Stia	Arezzo RFI	SI	6.51	7.55	1.04	41,52	SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	51	623426	54:24	2.259
																	0
92259	treno	ETR425	276	276	Stia	Arezzo RFI	SI	7.26	8.30	1.04	41,52	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	3728332	325:20	13.508
																	0
92261	treno	ETR104	309	276	Arezzo RFI	Stia	SI	8.35	9.39	1.04	41,52	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	325:20	13.508
																	0
92263	treno	ETR104	390	276	Stia	Arezzo RFI		9.38	10.45	1.07	39,66	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	5268296	340:35	13.508
																	0
92267	treno	ETR425	276	276	Stia	Arezzo RFI		10.59	11.59	1.00	44,29	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	3728332	305:00	13.508
																	0
92271	treno	ETR104	309	276	Stia	Arezzo RFI	SI, escluso 11/6-14/9	12.59	14.10	1.11	37,43	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	360:55	13.508
																	0
92273	treno	ETR425	276	276	Stia	Arezzo RFI	SI, escluso 11/6-14/9	13.33	14.46	1.13	36,40	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	3728332	371:05	13.508
																	0
92275	treno	ETR425	276	276	Stia	Arezzo RFI	SI, escluso 11/6-14/9	14.25	15.29	1.04	41,52	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	3728332	325:20	13.508
																	0
92277	treno	ETR104	309	276	Stia	Arezzo RFI		15.39	16.49	1.10	37,96	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	355:50	13.508
																	0
92279	treno	ETR104	309	276	Stia	Arezzo RFI		16.20	17.40	1.20	33,22	LUN-SAB feriali dal 08/01/2024 al 27/03/2024; dal 03/04/2024 al 10/06/2024; dal 15/09/2024 al 23/12/2024	44,290	209	2860292	278:40	9.257
																	0
92281	treno	ETR425	276	276	Stia	Arezzo RFI		16.50	17.57	1.07	39,66	LUN-VEN feriali, dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	254	3104906	283:38	11.250
																	0
92283	treno	ETR425	276	276	Stia	Arezzo RFI		17.41	18.47	1.06	40,26	LUN-SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	3728332	335:30	13.508
																	0
92285	treno	ETR104	309	276	Stia	Arezzo RFI	SI, dal 11/6 aal 14/9	18.31	19.38	1.07	39,66	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	4174111	340:35	13.508
																	0
92287	treno	ETR425	276	276	Stia	Arezzo RFI	SI, dal 11/6 aal 14/9	19.42	20.48	1.06	40,26	LUN - SAB feriali dal 01/01/2024 al 31/12/2024	44,290	305	3728332	335:30	13.508
																	0
									MEDIA TOT.	1.07	39,6			giorni	posti-km	tempo (h.mm)	Km
									MEDIA TRENI	1.07	39,6		TOTALE	4733	62376486	5320:18	209.625

PROGRAMMA DI ESERCIZIO ANNO 2024 - 70 km/h

PROGRAMMA DI ESERCIZIO ANNO 2024 - 70 km/h

(ed. 04/12/2023)

(ed. 04/12/2023)

linea LFI Arezzo-Sinalunga intera relazione	km anno	310.218
	n° corse	8048
	tempo	6218:13
di cui treni	km anno	310.218
	n° treni	8048
	tempo	6218:13
di cui servizi sostitutivi bus	km anno	0
	n° bus	0
	tempo	0:00
linea LFI Arezzo-Stia intera relazione	km anno	419.249
	n° corse	9466
	tempo	10546:28
di cui treni	km anno	419.249
	n° treni	9466
	tempo	10546:28
di cui servizi sostitutivi bus	km anno	0
	n° bus	0
	tempo	0:00
TOTALE RELAZIONI LFI	km anno	729.467
	n° corse	17514
	tempo	16764:41
di cui treni	km anno	729.467
	n° treni	17514
	tempo	16764:41
di cui servizi sostitutivi bus	km anno	0
	n° bus	0
	tempo	0:00

Convoglio posti seduti

ALe801-Le108-Le108-ALe940	390
ETR425	276
ETR104	309
ETT	144
bus	50

***Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033***

***tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano***

ALLEGATO 3

Procedure di aggiornamento del programma di esercizio

ALLEGATO 3 - PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA DI ESERCIZIO

Di seguito, in forma tabellare, la procedura per la formazione dell'orario annuale (e dell'eventuale adeguamento intermedio) da attuarsi dal momento della sottoscrizione dell'Accordo Quadro (ex articolo 23 del D.Lgs. 112/2015 e s.m.i.) tra la Regione e il Gestore dell'Infrastruttura.

Formazione dell'orario annuale:

Fase	Scadenza	Attività
1	10 Marzo	TFT e la Regione Toscana concordano le tracce da richiedere al Gestore dell'Infrastruttura (di seguito GI) per l'orario del successivo mese di dicembre.
2	Entro il mese di aprile (scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo Rete-PIR)	TFT presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione Toscana al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
3	Mese di luglio (scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo Rete-PIR)	TFT trasmette alla Regione il progetto orario elaborato dal GI con le eventuali comunicazioni di rigetto di tracce o proposte alternative. La Regione e TFT concordano le decisioni in merito e la posizione da tenere nell'eventuale presentazione delle osservazioni al GI
4	Fine luglio	La Regione invia a TFT un parere per l'accettazione tracce non rispondenti/critiche del progetto orario con le eventuali osservazioni e/o modifiche necessarie, che TFT invierà al GI entro la prima settimana di agosto (scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo Rete-PIR).
5	Mese di novembre Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI (scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo Rete-PIR)	TFT trasmette alla Regione il progetto orario definitivo approvato dal GI.

Aggiornamento intermedio (giugno) dell'orario (ove necessario) - modifiche richieste dalla Regione si/o variazioni indicate dal Gestore della Infrastruttura

Fase	Scadenza	Attività
1	5 mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità	TFT e la Regione Toscana concordano le tracce da richiedere al GI per l'adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità.
2	4 mesi prima rispetto alla data di adeguamento intermedio dell'orario in corso di validità (scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo Rete-PIR)	TFT presenta al GI le richieste di tracce, precedentemente concordate con la Regione Toscana al punto 1, e ne trasmette copia alla Regione stessa.
3	Entro 5 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del GI (scadenza pubblicata nel Prospetto Informativo Rete-PIR)	TFT, ricevuto il Progetto Orario dal GI, verifica la conformità delle tracce rilasciate rispetto alla richiesta. Nel caso in cui vengano riscontrate tracce non rispondenti alle richieste o che presentano particolari criticità, TFT le comunica alla Regione con la quale verranno concordate le decisioni in merito e la posizione da tenere nell'eventuale presentazione delle osservazioni al GI
4	Entro 7 giorni dalla comunicazione di TFT relativamente al progetto orario trasmesso dal GI (punto 3)	La Regione invia a TFT un parere per l'accettazione del progetto orario con le eventuali osservazioni e/o modifiche necessarie, che TFT invierà al GI entro i termini pubblicati nel Prospetto Informativo Rete-PIR.

***Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033***

***tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano***

***ALLEGATO 4
Sistemi connessi al trasporto***

E' di seguito riportato elenco delle rivendite dei titoli di viaggio aggiornato al 31 ottobre 2023 e valido per l'annualità 2024, a meno di diverse comunicazioni come da indicazioni di Allegato 7.

P5 AGGIORNATO AL 30/10/2023

LINEA LFI: AREZZO - P.STIA

STAZIONE / FERMATA	RIVENDITA TITOLI DI VIAGGIO	INDIRIZZO	ORARIO AL PUBBLICO	GIORNI DI CHIUSURA	DISTANZA DALLA STAZIONE E/O FERMATA
STIA ⁽¹⁾	Biglietteria Stazione Stia	interno Stazione Ferroviaria	Feriale: mattina 6.15-8.30	Domenica e Festivi	< 300 m.
	Bar Roma	Via Roma, 6-8-10 - Stia	Feriale: 6.00-24.00 Festivo: 6.00-24.00	Martedì	> 300 m.
PRATOVECCHIO ⁽¹⁾	Bar Arcobaleno-Poker sas	Piazza P.Uccello, 53 - Pratovecchio	Feriale: 6.00-24.00 Festivo: 6.00-24.00	Martedì	> 300 m.
	Tabaccheria Ricevitoria Amadori Laura	Via G.Garibaldi, 62 - Pratovecchio	Feriale: 8.00-13.00/15.30-19.30	Domenica	> 300 m.
PORRENA ⁽¹⁾	Emettitrice Self-Service	Interno Stazione Ferroviaria	Sempre Attiva		< 300 m.
POPPI ⁽¹⁾	Biglietteria Stazione Poppi	Via della Stazione - Ponte a Poppi	Feriale: 6.15-9.30/ (12.50-14.00)*	Domenica e Festivi	< 300 m.
	Tabaccheria Bigiarini	Via Roma, 144 - Ponte a Poppi	Feriale: 7.00-20.00	Domenica e Festivi	> 300 m.
MEMMENANO	Biglietteria Stazione Poppi	Via della Stazione - Ponte a Poppi	Feriale: 6.15-9.30/ (12.50-14.00)*	Domenica e Festivi	> 300 m.
	Tabaccheria Bigiarini	Via Roma, 144 - Ponte a Poppi	Feriale: 7.00-20.00	Domenica e Festivi	> 300 m.
BIBBIENA ⁽¹⁾	Biglietteria Stazione Bibbiena	interno Stazione Ferroviaria	Feriale: mattina 6.30-9.00 Lunedì-mercoledì-venerdì 13.30-16.30	Domenica e Festivi	< 300 m.
	Tabaccheria la Vela	Via M.Poltri, 25 - Bibbiena Stazione	Feriale: 7.00-13.00/15.45-19.30 Festivo: 8.00-12.00	Domenica Pomeriggio e Festivi	> 300 m.
CORSALONE ⁽¹⁾	Vedi Bibbiena				
RASSINA ⁽¹⁾	Biglietteria Stazione Rassina	interno Stazione Ferroviaria	Feriale: 6.00-10.00	Domenica e Festivi	< 300 m.
	Edicola Boschi Pamela	Piazza Mazzini, 5 - Rassina	Feriale: 6.00-13.00/16.00-19.30 Festivo: 6.00-13.00	Domenica e Festivi Pomeriggio	> 300 m.
SANTA MAMA					
CALBENZANO ⁽¹⁾	Emettitrice Self-Service	interno Stazione Ferroviaria	Sempre Attiva		< 300 m.
	Vedi Subbiano				
BACIANO	Vedi Subbiano				
SUBBIANO ⁽¹⁾	Biglietteria Stazione Subbiano	interno Stazione Ferroviaria	Feriale: mattina 6.40-9.30 martedì, giovedì 13.30-16.30	Domenica e Festivi	< 300 m.
	Edicola Innocenti Massimo	Via Roma, 96 - Subbiano	Feriale: 7.00-13.30/15.30-19.30 Festivo: 6.30-13.00	Domenica e Festivi Pomeriggio	> 300 m.
CAPOLONA	Bar Tabaccheria Romani Huang Cunda	Via Marconi, 2 - Capolona	Feriale: 6.00-22.00 Festivo: 6.00-22.00	Mai	< 300 m.
GIOVI ⁽¹⁾	Bar Alter Ego di Tinti Monica	Località Ponte alla Chiassa, 317 - Arezzo	Feriale: 5.30-24.00 Festivo: 5.30-24.00	Mai	> 300 m.
P.CECILIANO ⁽¹⁾	Emettitrice Self-Service	interno Stazione Ferroviaria	Sempre Attiva		< 300 m.
AREZZO CC 1	Vedi Arezzo				
AREZZO	Tabaccheria Rosmini V.& C.	interno Stazione Ferroviaria RFI	Feriale: 6.30-20.00 Domenica: 13.30-20.00	Festivi	< 300 m.
	Edicola Citti & C. snc	interno Stazione Ferroviaria RFI	Feriale: 6.00-20.00 Festivo: 7.00-20.00	Mai	< 300 m.
	Ticket Point	Via Piero della Francesca, 1 - Arezzo	Ultimi 3 gg e primi 2 gg lavorativi del mese: 7.30-13.30/14.00-18.30 Resto del mese: Dal lunedì al sabato 8.00-13.30 Lunedì e Giovedì 15.30-17.00	Festivi	< 300 m.
LINEA LFI: AREZZO - SINALUNGA					
AREZZO PESCAIOLA ⁽¹⁾	Tabaccheria Barchi	Via B.Croce, 10 - Arezzo	Feriale: 6.30-20.00	Domenica e Festivi	< 300 m.
	Emettitrice Self-Service	interno stazione	Sempre Attiva		
	Vedi Arezzo				
AREZZO VIA CHIARI	Vedi Arezzo Pescaiola				
CIVITELLA B.P. ⁽¹⁾	Ricevitoria 233 di Ciabatti Francesco	Via Roma, 16 - Badia al Pino	Feriale: 7.00-13.45/16.00-19.30	Domenica e Festivi	> 300 m.
ALBERGO					
MONTE SAN SAVINO ⁽¹⁾	Biglietteria Stazione Monte San Savino	interno Stazione Ferroviaria	Feriale Lunedì-Venerdì: 6.40-9.30/11.30-12.00/13.35-18.50 Feriale Sabato: 6.40-9.30/11.30-12.00/13.35-15.45	Domenica e Festivi	< 300 m.
LUCIGNANO ⁽¹⁾	Cafè du Monde	Piazza S.Giusto, 1 - Lucignano	Feriale: 6.00-24.00 Festivo: 6.00-24.00	Mercoledì	> 300 m.
FOIANO					
SINALUNGA	Edicola Zaccaria	esterno Stazione Ferroviaria RFI	Feriale: 6.00-13.00/15.30-19.30 Festivo: 7.00-13.00	Domeniche Alterne	< 300 m.

(1) Presente EMETTITRICE SELF SERVICE 24H

* SOLO PERIODO SCOLASTICO

***Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033***

***tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano***

***ALLEGATO 5
Materiale Rotabile***

Elenco e tipologia del materiale rotabile utilizzato di norma per l'espletamento del servizio

1 MATERIALE ROTABILE PER TPL 3

- 1.1 Materiale di proprietà T.F.T. spa.....3
- 1.2 Materiale di proprietà Regione Toscana (accantonato).....4

2 MATERIALE ROTABILE PER ALTRI SERVIZI CONNESSI ALLO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO (MEZZI SOCCORSO, FUNZIONALI ALLA MANUTENZIONE DELLA LINEA E DI SUPPORTO ALLA MANUTENZIONE DEI ROTABILI, MEZZI STORICI) 5

- 2.1 Materiale di proprietà T.F.T. spa.....5
- 2.2 Materiale in comproprietà Regione Toscana - T.F.T. spa (accantonato).....6
- 2.3 Materiale Regione Toscana.....7

3 DESCRIZIONE DEI ROTABILI CIRCOLANTI 9

- 3.1 MEZZI DI TRAZIONE DIESEL-ELETTRICI.....9
- 3.2 COMPLESSI ELETTRICI.....9
- 3.3 CARROZZE.....13
- 3.4 CARRI.....14

1 MATERIALE ROTABILE PER TPL

1.1 Materiale di proprietà T.F.T. spa

n.	Codice materiale	Matricola	Tipologia di materiale	Anno di immatricolazione e / ristrutturazione	Stato	Contributo regionale	Vincolo di reversibilità a favore della Regione
1	ALe501.601-Le220.601-ALe502.601	ETT 21	Elettrotreno	2005	In servizio	75 %	SI
2	ALe501.602-Le220.602-ALe502.602	ETT 22	Elettrotreno	2005	In servizio	75 %	SI
3	ALe501.603-Le220.603-ALe502.603	ETT 23	Elettrotreno	2005	In servizio	13.34 %	SI
4	ALe501.604-Le220.604-ALe502.604	ETT 24	Elettrotreno	2005	In servizio	75 %	SI
5	ETR425	055	Elettrotreno	2015	In servizio	56,21%	SI
6	ETR425	056	Elettrotreno	2015	In servizio	72,72%	SI
7	ETR425	102	Elettrotreno	2018	In servizio	0%	NO
8	ETR104	104	Elettrotreno	2022	In servizio	91,21%	SI
9	ETR104	130	Elettrotreno	2022	In servizio	0	SI
10	ALe801-Le108-Le108-ALe940	801.032 108.097 108.078 940.050	Complesso di Elettromotrici e Carrozze	1975	In servizio	A noleggio da Trenitalia	NO
11	ALe801-Le108-Le108-ALe940	801.049 108.051 108.124 940.030	Complesso di Elettromotrici e Carrozze	1975	In servizio	A noleggio da Trenitalia	NO

(Materiale accantonato)

12	ALe-Le054	ALe054.961	Elettromotrice doppia	2012	Accantonata	0 %	SI
13	ALe-Le054	ALe054.965	Elettromotrice doppia	2012	Accantonata	0 %	SI

14	ALe-Le054	ALe054.969	Elettromotrice doppia	2011	Accantonata	0 %	SI
15	E624	E 624.009	Elettromotrice	2011	Accantonata	0 %	NO
16	E624	E 624.012	Elettromotrice	2011	Accantonata	0 %	NO
17	pBz734 n. 857	pBz734.857	Carrozza semipilota	2012	Accantonata	0 %	SI
18	pBz734 n. 860	pBz734.860	Carrozza semipilota	2012	Accantonata	0 %	SI
19	eBz n. 132	eBz132	Carrozza viaggiatori	2012	Accantonata	0 %	SI
20	eBz n. 131	eBz131	Carrozza viaggiatori	2011	Accantonata	0 %	SI

1.2 Materiale di proprietà Regione Toscana (accantonato)

n.	Codice materiale	Matricola	Tipologia di materiale	Anno di immatricolazione e / ristrutturazione	Stato di conservazione	Contributo regionale	Vincolo di reversibilità a favore della Regione
1	EDz n. 12	EDz12	Locomotore elettrico	2012	Accantonata	-	-
2	EDz n. 13	EDz13	Locomotore elettrico	2011	Accantonata	-	-
3	EDz n. 14	EDz14	Locomotore elettrico	1978	Accantonata	-	-
4	EDz n. 17	EDz17	Locomotore elettrico	2011	Accantonata	-	-
5	EDz n. 18	EDz18	Locomotore elettrico	2012	Accantonata	-	-
6	eBz n. 116	eBz116	Carrozza viaggiatori	2011	Accantonata	-	-
7	eBz734 n. 800	eBz734.800	Carrozza semipilota	2012	Accantonata	-	-
8	eBz734 n. 802	eBz734.802	Carrozza semipilota	2012	Accantonata	-	-
9	eBz734 n. 803	eBz734.803	Carrozza semipilota	2012	Accantonata	-	-
10	eBz735 n. 852	eBz735.852	Carrozza semipilota	2012	Accantonata	-	-

2 MATERIALE ROTABILE PER ALTRI SERVIZI CONNESSI ALLO SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO (mezzi soccorso, funzionali alla manutenzione della linea e di supporto alla manutenzione dei rotabili, mezzi storici)

2.1 Materiale di proprietà T.F.T. spa

n.	Codice materiale	Matricola	Tipologia di materiale	Anno di immatricolazione / ristrutturazione	Stato	Contributo regionale	Vincolo di reversibilità a favore della Regione
1	LOCOMOTORE D744.032	92 83 2 744 032-9	Locomotore	2022	In servizio	0%	NO
2	FACCS	31 56 6 992012-8	Carro tramoggia	2022	In servizio	0%	NO
3	FACCS	31 56 6 992307-2	Carro tramoggia	2022	In servizio	0%	NO
4	FACCS	31 56 6 996720-2	Carro tramoggia	2022	In servizio	0%	NO
5	FACCS	31 56 6 998304-3	Carro tramoggia	2022	In servizio	0%	NO
6	FACCS	31 56 6 998808-3	Carro tramoggia	2022	In servizio	0%	NO

(materiale accantonato)

7	E626 n. 006	E626.006	Locomotore elettrico	1985	Accantonato	0 %	NO
8	ABiz629 n. 03	ABiz629.03	Carrozza storica	n.d.	Accantonato	0 %	NO
9	ABiz629 n. 02	ABiz629.02	Carrozza storica	n.d.	Accantonato	0 %	NO
10	DE n. 51	DE51	Loc. diesel da manovra	1984	-	0%	NO

11	D213 n. 930	D213.930	Locomotore diesel da manovra	1959	Accantonato	0%	NO
----	-------------	----------	------------------------------	------	-------------	----	----

2.2 Materiale in proprietà Regione Toscana - T.F.T. spa (accantonato)

n.	Codice materiale	Matricola	Tipologia di materiale	Anno di immatricolazione e / ristrutturazione	Stato di conservazione	Contributo regionale	Vincolo di reversibilità a favore della Regione
1	T707	T707	Carro a 2 assi	n.d.	Accantonato	-	-
2	T708	T708	Carro barcone	n.d.	Accantonato	-	-
3	Elmo L. 401	20835382 100-1	Carro barcone	n.d.	Accantonato	-	-
4	Elmo L. 403	42835382 102-7	Carro barcone	n.d.	Accantonato	-	-
5	Elmo L. 405	20835382 104-3	Carro barcone	n.d.	Accantonato	-	-
6	Elmo L. 406	20835382 105-0	Carro barcone	n.d.	Accantonato	-	-
7	Elmo L. 410	20835382 109-2	Carro barcone	n.d.	Accantonato	-	-
8	Elmo L. 411	20835382 110-0	Carro barcone	n.d.	Accantonato	-	-
9	GKLM F 311	20831142 103-5	Carro chiuso	n.d.	Accantonato	-	-
10	GKLM F 312	20831142 104-3	Carro chiuso	n.d.	Accantonato	-	-
11	GKLM F 314 (NB 7164)	20831142 106-8	Carro chiuso	n.d.	Accantonato	-	-
12	GKLM F 302 (7955)	20831142 100-2	Carro chiuso	n.d.	Accantonato	-	-
13	GKLM F 305	20831142 101-0	Carro chiuso	n.d.	Accantonato	-	-
14	GKLM F 307	20831142 102-8	Carro chiuso	n.d.	Accantonato	-	-
15	GKLM F 310	20831142 103-6	Carro chiuso	n.d.	Accantonato	-	-
16	GKLM F 301	20831142 100-7	Carro chiuso	n.d.	Accantonato	-	-
17	GKLM F 308	20831142 101-5	Carro chiuso	n.d.	Accantonato	-	-

19	KKLMM P 503	20833262 102-7	Carro pianale	n.d.	Accantonato	-	-
20	KKLMM P 508	20833262 105-0	Carro pianale	n.d.	Accantonato	-	-
21	KKLMM P 509	20833262 100-9	Carro pianale	n.d.	Accantonato	-	-
22	KKLMM P 511	20833262 101-7	Carro pianale	n.d.	Accantonato	-	-
23	T709	T709	Carro tramoggia/barcone	n.d.	Accantonato	-	-

2.3 Materiale Regione Toscana

n.	Codice materiale	Matricola	Tipologia di materiale	Anno di immatricolazione / ristrutturaz.	Stato di conservazione	Contributo regionale	Vincolo di reversibilità a favore della Regione
1	E626 n. 223	E626.223	Locomotore elettrico	2003	Accantonato	-	-
2	E626 n. 311	E626.311	Locomotore elettrico	2003	Accantonato	-	-
4	DE341 n. 1041	D341.1041	Locomotore diesel	2005	Accantonato	-	-
5	DE341 n. 1063	D341.1063	Locomotore diesel	2015	In servizio	-	-
6	NE700 n. 003	NE700.003	Locomotore diesel da manovra	1990	Accantonato	-	-
8	40/87 9728384-8	40/87 9728384-8	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
9	40/87 9727994-5	40/87 9727994-5	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
10	40/87 9727965-5	40/87 9727965-5	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
11	40/87 9728327-7	40/87 9728327-7	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-

12	40/87 9728294-9	40/87 9728294-9	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
13	40/87 9728350-9	40/87 9728350-9	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
14	40/87 9728331-9	40/87 9728331-9	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
15	40/87 9728303-8	40/87 9728303-8	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
16	40/87 9728267-5	40/87 9728267-5	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
17	40/87 9728099-2	40/87 9728099-2	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
18	40/87 9728382-2	40/87 9728382-2	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
19	40/87 9728296-4	40/87 9728296-4	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
20	40/87 9728092-7	40/87 9728092-7	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
21	40/87 9727989-5	40/87 9727989-5	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
22	40/87 9728139-6	40/87 9728139-6	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
23	40/87 9728143-8	40/87 9728143-8	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
24	40/87 9728262-6	40/87 9728262-6	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
25	40/87 9728324-4	40/87 9728324-4	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
26	40/87 9728401-0	40/87 9728401-0	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
27	40/87 9728404-4	40/87 9728404-4	Carro tramoggia per scarico pietrisco	n.d.	Accantonato	-	-
28	DS700	4283329310003-0	Carro Botte	n.d.	Accantonato	-	-

29	B602	B602	Carro bagagliaio	n.d.	Accantonato	-	-
30	B603	B603	Carro bagagliaio	n.d.	Accantonato	-	-

3 DESCRIZIONE DEI ROTABILI CIRCOLANTI

3.1 MEZZI DI TRAZIONE DIESEL-ELETTRICI

	<p>Locomotore Diesel - elettrico DE 341 . 1063</p> <p>Costruttore: Fiat-Breda Anno di costruzione: 1961 Anno di ristrutturaz: 2015 Massa: 67 t Potenza (diesel): 1400 CV Velocità massima: 110 km/h</p>	<p>Dati amministrativi</p> <p>Proprietà: Regione Toscana Art. 4 comma 2 D.P.C.M. 16/11/2000</p>
---	---	--

3.2 COMPLESSI ELETTRICI

	<p>Elettrotreno ALe501.601-Le220.601- ALe502.601 (ETT 21) ALe501.602-Le220.602- ALe502.602 (ETT 22) ALe501.604-Le220.604- ALe502.604 (ETT 24)</p> <p>Costruttore: Alstom Ferroviaria Anno di costruzione: 2005 Massa: 100 t Potenza: 1000 kW n. Motori 4 Velocità massima: 160 km/h N. passeggeri seduti: 145 N. passeggeri totale: 300</p>	<p>Dati amministrativi</p> <p>Proprietà : TFT (con contributo del 75% da parte della Regione Toscana)</p>
	<p>Elettrotreno ALe501.601-Le220.601- ALe502.601 (ETT 23)</p> <p>Costruttore: Alstom Ferroviaria Anno di costruzione: 2005 Massa: 100 t Potenza: 1000 kW n. Motori 4 Velocità massima: 160 km/h</p>	<p>Dati amministrativi</p> <p>Proprietà: T.F.T.</p>

	<p>N. passeggeri seduti: 145 N. passeggeri totale: 300</p>	
	<p>Elettrotreno ETR425.055</p> <p>Costruttore: Alstom Ferroviaria Anno di costruzione: 2015 Massa: 160 t Potenza: 2052 kW n. Motori: 4 Velocità massima: 160 km/h N. passeggeri seduti: 290 N. passeggeri totale: 407</p>	<p>Dati amministrativi</p> <p>Proprietà: T.F.T.</p>
	<p>Elettrotreno ETR425.056</p> <p>Costruttore: Alstom Ferroviaria Anno di costruzione: 2015 Massa: 160 t Potenza: 2052 kW n. Motori: 4 Velocità massima: 160 km/h N. passeggeri seduti: 290 N. passeggeri totale: 407</p>	<p>Dati amministrativi</p> <p>Proprietà: T.F.T. (Autorizzata traslazione contributi residui treno Vivalto)</p>

	<p>Elettrotreno ETR425.102</p> <p>Costruttore: Alstom Ferroviaria Anno di costruzione: 2017 Massa: 160 t Potenza: 2052 kW n. Motori: 4 Velocità massima: 160 km/h N. passeggeri seduti: 290 N. passeggeri totale: 407</p>	<p>Dati amministrativi</p> <p>Proprietà: T.F.T.</p>
	<p>Elettrotreni ETR104 n. 104-130</p> <p>Costruttore: Alstom Ferroviaria Anno di costruzione: 2022 Massa: 140 t Potenza: 2350 kW n. Motori: 4 Velocità massima: 160 km/h N. passeggeri seduti: 309 N. passeggeri totale: 509</p>	<p>Dati amministrativi</p> <p>Proprietà: T.F.T.</p>

	<p>Elettromotrice ALe940 n. 050- 030</p>	<p>Dati amministrativi</p>
	<p>Costruttore: . Anno di costruzione: 1975 Anno di ristrutturazione: n.d. Massa: 70 t Potenza: 1048 kW Velocità massima: 140 km/h N. passeggeri seduti: 82 N. passeggeri totale: 130</p>	<p>Proprietà: Trenitalia Stato: In uso con noleggio</p>
	<p>Elettromotrice ALe801 n. 032-049</p> <p>Costruttore: . Anno di costruzione: 1975 Anno di ristrutturazione: n.d. Massa: 70 t Potenza: 1048 kW Velocità massima: 140 km/h N. passeggeri seduti: 94 N. passeggeri totale: 130</p>	<p>Dati amministrativi</p> <p>Proprietà: Trenitalia Stato: In uso con noleggio</p>

3.3 CARROZZE

	<p>Carrozze Le108 n. 078, 097, 051, 124.</p> <p>Costruttore: Breda Anno di costruzione: 1975 Massa (tara): 41 t Velocità massima: 140 km/h N. passeggeri seduti: 108 N. passeggeri totale: 200</p>	<p>Dati amministrativi</p> <p>Proprietà: Trenitalia (noleggio)</p>
---	--	---

3.4 CARRI

	<p>Carri tipo FACCS</p> <ul style="list-style-type: none"> - 31566992012-8 - 315669923072 - 315669967202 - 315669983043 - 315669988083 <p>Costruttore: Rail System Anno di revamping : 2022 Massa (tara): 23 t Velocità massima: 100 km/h</p>	<p>Dati amministrativi</p> <p>Proprietà: TFT</p>
--	--	---

***Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033***

***tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano***

ALLEGATO 6

***Condizioni minime di qualità, di efficacia e di efficienza dei
servizi, penali e mitigazioni delle penali***

PREMESSA.....	4
Livelli minimi di PRESTAZIONE.....	9
Livelli minimi di INFORMAZIONE ALL'UTENZA.....	12
Livelli minimi di ACCESSIBILITÀ COMMERCIALE.....	16
Livelli minimi di ACCESSIBILITÀ DEL PUBBLICO AI SERVIZI.....	20
Livelli minimi di PULIZIA E COMFORT DEL MAT. ROTABILE.....	25
Ulteriori indicatori – RISPETTO DI TEMPI CONTRATTUALMENTE DEFINITI.....	30
Ulteriori indicatori – RISPETTO DEL PRO.....	31
ALLEGATI.....	34

ALLEGATO 6

CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ, DI EFFICACIA E DI EFFICIENZA DEI SERVIZI, PENALI E MITIGAZIONI DELLE PENALI

PREMESSA.....	4
Attuazione Delibera ART N. 16/2018.....	4
Monitoraggio aziendale e verifica della Regione.....	4
<i>Competenza.....</i>	4
<i>Monitoraggio aziendale.....</i>	4
<i>Programma delle Ispezioni Aziendale.....</i>	5
<i>Verifica regionale.....</i>	5
Definizioni Ricorrenti.....	5
<i>Convoglio.....</i>	5
<i>Coefficiente di mitigazione.....</i>	6
<i>Coefficiente di gradualità.....</i>	6
<i>Mitigazioni di penali.....</i>	6
Modalità di calcolo.....	6
<i>Arrotondamenti.....</i>	6
<i>Calcolo di penali e mitigazioni delle penali.....</i>	6
<i>Prescrizioni particolari per dicembre 2023.....</i>	7
<i>Calcolo di penali progressivamente crescenti.....</i>	7
<i>Indicizzazione delle penali.....</i>	7
Classificazione di linee e stazioni.....	7
<i>Linee.....</i>	7
<i>Stazioni.....</i>	8
Livelli minimi di PRESTAZIONE.....	9
OFFERTA DI POSTI (Indicatori CONF e CONF_indec).....	9
REGOLARITÀ (Indicatore %RT_treni e %RT_minuti).....	10
PUNTUALITÀ (Indicatore % OS (0'-5')).....	11
Livelli minimi di INFORMAZIONE ALL'UTENZA.....	12
INFORMAZIONI PRIMA DEL VIAGGIO (Indicatore INFO_AN).....	12
INFORMAZIONI DURANTE IL VIAGGIO (Indicatore INFO_DU).....	14
Informazioni statiche ulteriori rispetto Del. ART. N. 16/2018.....	15
Livelli Minimi di trasparenza: pubblicazione di documentazione prevista da Misura 10 di Del. ART N. 16/2018.....	16
Livelli minimi di ACCESSIBILITÀ COMMERCIALE.....	16
Premessa.....	16
DOTAZIONE ADEGUATA DI CANALI DI VENDITA SU TUTTA LA RETE (Indicatore %ACV).....	16
RISPETTO DELL'ORARIO DI APERTURA BIGLIETTERIE (Indicatore BIGLIETTERIE).....	17
FUNZIONAMENTO CANALI TELEMATICI (Indicatore %BTEL).....	17

FUNZIONAMENTO DELLE BIGLIETTERIE AUTOMATICHE - SELF SERVICE BSS FULL (Indicatore %BAUT).....	18
FUNZIONAMENTO DELLE VALIDATRICI (Indicatore %VAL).....	19
Livelli minimi di ACCESSIBILITÀ DEL PUBBLICO AI SERVIZI.....	20
PORTE DI ACCESSO FUNZIONANTI (Indicatore %PAF).....	20
ACCESSIBILITÀ E FUNZIONAMENTO DELLE TOILETTE (Indicatore %WC).....	21
INTEGRITÀ DEGLI ARREDI (Indicatore % ACCOGLIENZA).....	21
DISPONIBILITÀ DI SERVIZI PMR (Indicatore %CORSEACC).....	22
FRUIBILITÀ DI SERVIZI PMR (Indicatore %FR_SPMR).....	22
DISPONIBILITÀ PROGRAMMATA DI SERVIZI BICI NON PIEGHEVOLI (Indicatore %SBICI_PROG).....	23
DISPONIBILITÀ EFFETTIVA DI SERVIZI BICI NON PIEGHEVOLI (Indicatore %SBICI_EFF).....	24
APPOSIZIONE LOGO REGIONE TOSCANA (Indicatore LOGO).....	24
Livelli minimi di PULIZIA E COMFORT DEL MAT. ROTABILE.....	25
Riferimenti in Del. ART N. 16/2018.....	25
ESECUZIONE CICLI DI PULIZIA PROGRAMMATI SUL MAT. ROT. (Indicatore PULT_EX).....	27
CONFORMITÀ CICLI DI PULIZIA ESEGUITI SUL MAT. ROT. (Indicatore PULT_CF).....	27
DOTAZIONE DEGLI IMPIANTI DI CLIMATIZZAZIONE (Indicatore%CLI_DT).....	29
FUNZIONAMENTO IMPIANTI DI CLIMATIZZAZIONE (Indicatore %CLI).....	29
Ulteriori indicatori – RISPETTO DI TEMPI CONTRATTUALMENTE DEFINITI.....	30
RISPETTO DEI TEMPI DI RISPOSTA AL RECLAMO INVIATO DAL NUMERO VERDE REGIONALE (Indicatore T_NVERDE).....	30
RISPETTO DEI TEMPI DI CONSEGNA DEI NUOVI TRENI (Indicatore T_TRENI).....	30
RISPETTO DEI TEMPI DI CONSEGNA DEL CER (Indicatore T_CER).....	31
Ulteriori indicatori – RISPETTO DEL PRO.....	31
RISPETTO DEGLI OBIETTIVI DEL PRO DI CUI ALL'ALLEGATO 8.....	31
1. Indicatori di efficienza – Costo Operativo per Km.....	31
2. Indicatori di efficienza – Altri KPI Costi.....	31
3. Indicatori di efficienza – Altri KPI Ricavi.....	32
ALLEGATI.....	34
CHECK LIST PULIZIA UTILIZZATA NELL'AMBITO DEL GRUPPO ISPETTIVO REGIONALE....	34
Check List Pr1, Pv e Par+Pes+Pit – Intervento Veloce o Intervento PV.....	34
Check List Pr2 – Intervento di Mantenimento.....	34
Check List Pr3 – Intervento di Base.....	35
Check List Pr4 – Intervento di Fondo.....	36
CHECK LIST ARREDI UTILIZZATA NELL'AMBITO DEL GRUPPO ISPETTIVO REGIONALE....	37
Check List Accoglienza.....	37

PREMESSA

Attuazione Delibera ART N. 16/2018

Con il presente allegato vengono di seguito definitive le condizioni minime di qualità (CMQ) ai sensi della Delibera ART 16/2018, al di sotto delle quali si applicano le penalità; tale delibera costituisce riferimento per ogni interpretazione necessaria del documento in oggetto.

Sono altresì definiti anche livelli di overperformance di qualità (OPQ) al di sopra delle quali si applicano mitigazioni di penali.

Le parti concordano di procedere al termine del primo triennio alla valutazione dei livelli qualitativi e quantitativi dei servizi definiti nel presente documento come previsto al punto 5 della Misura 3 della delibera ART 16/2018.

Tenuto conto delle numerose novità normative applicate attraverso il presente documento, in occasione del termine del primo anno contrattuale è facoltà delle parti di procedere ad una verifica complessiva della reale rappresentatività degli indici.

Monitoraggio aziendale e verifica della Regione

COMPETENZA

TFT procede al monitoraggio delle condizioni minime di qualità del servizio previsti dal presente allegato ed invia i risultati a Regione Toscana con forme e modi previsti in Allegato 7 “Monitoraggio”.

La Regione verifica il rispetto delle condizioni minime di qualità del servizio previsti nel presente allegato tramite proprie strutture (gruppo ispettivo regionale) o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni su treni e stazioni, anche in incognito ed invia i risultati a TFT con forme e modi previsti in Allegato 7 “Monitoraggio”.

MONITORAGGIO AZIENDALE

Il monitoraggio per gli indici identificati in questo documento è effettuato su un campione rappresentativo differenziato per ogni indice.

Il monitoraggio, a cura dell’azienda, relativo alle modalità con cui il servizio di trasporto passeggeri è stato svolto sia in termini di materiale utilizzato (offerta posti), di eventuale ritardo e sua causa (puntualità), di eventuale soppressione e sua causa (regolarità), compresa l’eventuale attivazione di servizi sostitutivi attraverso bus, viene effettuato su tutti i treni.

Il monitoraggio, a cura dell’azienda, relativo ad indici che prevedono constatazione di circostanze o fatti relativa a:

- programmazione e consuntivi sull’effettuazione del servizio

- programmazione e consuntivi di pulizia treni
- programmazione e consuntivi di interventi di manutenzione sui treni (ai fini dell'indice sulle porte funzionanti)
- programmazione e consuntivi di interventi di manutenzione (ai fini degli indici del livello di accessibilità commerciale)

viene effettuato attraverso documentazione desumibile da sistemi di gestione in possesso e certificati da essa (sicurezza, qualità, gestione della manutenzione) su tutti i treni e, per gli aspetti di competenza, presso tutte le stazioni.

Infine il monitoraggio degli indici che prevedono constatazione di circostanze o fatti direttamente a bordo o in stazione dovrà essere realizzato dall'Azienda attraverso documentazione a bordo treno, proprie strutture o personale esterno appositamente incaricato su un campione statisticamente rappresentativo di ispezioni di tutti gli eventi controllabili (treni circolati/stazioni interessate dal servizio) in servizio, computati anche globalmente secondo la periodicità dell'indice, purché distribuiti per periodo dell'anno, giorno della settimana ora e ambito territoriale in modo proporzionale all'entità; ogni ispezione comprende una verifica sul mezzo/stazione di ciascun indice oggetto di questa procedura); l'entità del campione è esplicitato nel programma aziendale delle ispezioni per ciascun oggetto di indagine.

Il monitoraggio degli indici di competenza aziendale dovrà essere effettuato secondo le modalità previste nel presente allegato; la trasmissione degli stessi indici dovrà essere effettuata secondo le modalità dell'allegato 7.

PROGRAMMA DELLE ISPEZIONI AZIENDALE

A regime (non oltre il giugno 2024) il programma aziendale delle ispezioni è trasmesso alla Regione entro il giorno 15 del mese precedente le attività ivi comprese, con cadenza da esso definita, non inferiore al mese. Sino al giugno 2024 l'esito delle ispezioni aziendali sarà consegnato alla Regione in forma trimestrale, a consuntivo.

VERIFICA REGIONALE

La Regione Toscana si riserva di verificare il rispetto delle condizioni minime di qualità del servizio tramite proprie strutture (ispettori) o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie e puntuali sulla rete.

E' fatta salva la possibilità di ricorso dell'Azienda presso le sedi opportune così come successive valutazioni della Regione circa eventuali conseguenze penali in caso di mendacità delle dichiarazioni Aziendali.

Definizioni Ricorrenti

CONVOGLIO

Nel documento si definisce "CONVOGLIO" l'insieme di carrozze che costituiscono un complesso che effettua più treni commerciali nell'arco della giornata.

COEFFICIENTE DI MITIGAZIONE

In coerenza con la Misura 4 della delibera ART N. 16/2018, nel documento si definisce “COEFFICIENTE DI MITIGAZIONE” K_x il coefficiente:

- pari a 1 se il rapporto tra [il valore medio dell’anno in considerazione meno il valore medio dell’anno precedente] e [il valore medio dell’anno precedente] sia ≤ 0 ;
- pari al complemento a 1 se il rapporto di cui sopra è >0 .

In caso di obiettivo crescente il $K_x = 1$ sempre.

Il coefficiente di mitigazione si applica in corrispondenza degli indici, ove richiamato, sia a penali che alle mitigazioni delle penali.

COEFFICIENTE DI GRADUALITÀ

In coerenza con la Misura 4 della delibera ART N. 16/2017, nel documento si definisce COEFFICIENTE DI GRADUALITÀ α il coefficiente, pari a:

- 0,5 per il 2024;
- 0,8 per il 2025;
- 1,0 per tutti gli altri anni (2026-2033).

Il coefficiente di gradualità si applica in corrispondenza degli indici, ove richiamato, sia a penali che alle mitigazioni delle penali.

MITIGAZIONI DI PENALI

In coerenza con la Misura 4 della delibera ART N. 16/2018, in caso di superamento dell’obiettivo di over-performance possono essere applicate le mitigazioni previste nel presente documento, laddove previste. Le mitigazioni saranno applicate a partire dal 2024.

Modalità di calcolo

ARROTONDAMENTI

Nella definizione dei consuntivi, l’arrotondamento è determinato matematicamente alla cifra decimale indicata negli obiettivi (tra 1 e 4 arrotondamento per difetto; tra 5 e 9 arrotondamento per eccesso).

CALCOLO DI PENALI E MITIGAZIONI DELLE PENALI

Il conteggio di penali e mitigazioni di penali è effettuato in modo separato e in termini di valore assoluto, indipendentemente dal segno matematico che scaturisce dalla formula adottata:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della penale} * | \text{obiettivo} - \text{valore consuntivo} | * K_x$$

$$\text{Mitigazione annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della mitigazione della penale} * | \text{obiettivo} - \text{valore consuntivo} | * K_x$$

dove obiettivo è:

- il valore della CMQ in caso di calcolo delle penali
- il limite di over-performance in caso di calcolo delle mitigazioni delle penali

e l'espressione | obiettivo – valore consuntivo | va intesa in termini di valore assoluto (il computo con esatta attribuzione del segno matematico è effettuato in sede di calcolo della rata di saldo).

PRESCRIZIONI PARTICOLARI PER DICEMBRE 2023

Il conteggio relativo alle penali e mitigazioni relativo alla frazione del mese di dicembre 2023 compresa in contratto verrà effettuato procedendo a proporzionalizzazione delle penali e mitigazione delle penali che in questo documento sono riportate con importo mensile e plurimensile. Inoltre si prescrive che le penali della porzione di 2023 saranno oggetto di saldo unitamente alle penali 2024.

Il coefficiente di gradualità α e il Coefficiente di mitigazione Kx non si applicano a tale frazione.

CALCOLO DI PENALI PROGRESSIVAMENTE CRESCENTI

Laddove sono previste penali differenziate in funzione della progressione crescente dell'obiettivo l'applicazione delle penali è da intendersi applicata per scaglioni (ad es la penale relativa all'indice %SPMR_POSTAZIONE per un valore consuntivo pari al 97%, la penale sarà pari a $1.000 \cdot 2 + 8000 = 10.000\text{€}$).

INDICIZZAZIONE DELLE PENALI

Le parti concordano che gli importi unitari delle penali di cui al presente documento (individuati con attualizzazione 2020 al fine di mantenere coerenza con il sistema di penali e mitigazione delle stesse adottato da Regione Toscana in altri contratti di servizio per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviari) saranno annualmente adeguati al tasso di inflazione reale di cui al Documento di Economia e Finanza (DEF), di ciascun anno.

Classificazione di linee e stazioni

LINEE

In coerenza con il sistema di classificazione adottato da Regione Toscana su altri servizi ferroviari di propria competenza, le linee oggetto del contratto sono classificate come da tabella seguente:

Linee	Classificazione
nessuna	FR1 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nella Regione nel giorno medio feriale > a 10%
nessuna	FR2 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti nella Regione nel giorno medio feriale < a 10% e > a 5,5%
Sinalunga – Arezzo – Pratovecchio/Stia	FR3 - linee con numero di treni al giorno medio feriale sul totale dei treni circolanti i nella Regione nel giorno medio feriale < a

	5,5%
--	------

Tabella 1 - CLASSIFICAZIONE DELLE LINEE

STAZIONI

Sono stazioni gli impianti appositamente attrezzati per la salita e discesa dei viaggiatori dai treni ove possono svolgersi incroci, precedenze, cambi di binario o nelle stazioni dalle quali si diramano più linee, passaggi da una linea all'altra e soste per lo svolgimento del servizio, come definite dal Decreto ANSF n. 4/2012.

In coerenza con il sistema di classificazione adottato da Regione Toscana su stazioni interessate da altri servizi di propria competenza, le stazioni sono così individuate e classificate:

- A – stazione con rapporto tra numero passeggeri serviti in stazione e numero passeggeri serviti nella Regione > al 4% e comunque le stazioni a servizio di un capoluogo di provincia;
- B – stazione con rapporto tra numero passeggeri in stazione e numero passeggeri serviti nella Regione < a 4% e > 1%;
- C – stazione con rapporto tra numero passeggeri rilevati in stazione e numero passeggeri serviti nella Regione < a 1%

STAZIONI	Tipologia (A – B – C)	STAZIONI INTERMEDIE RILEVANTI
STIA	C	SI
<i>Pratovecchio</i>	C	
PORRENA	C	
POPPI	C	
<i>Memmenano</i>	C	
BIBBIENA	C	
<i>Bibbiena Corsalone</i>	C	
RASSINA	C	
CALBENZANO	C	
<i>Baciano</i>	C	
SUBBIANO	C	
<i>Capolona</i>	C	
GIOVI	C	
<i>Puglia Ceciliano</i>	C	
<i>Arezzo Casello 1</i>	C	

AREZZO	A	SI
AR. PESCAIOLA	C	
<i>Via Chiari</i>	C	
CIVITELLA B.P.	C	
<i>Albergo</i>	C	
MONTE S.SAVINO	C	
LUCIGNANO-M	C	
<i>Foiano della Chiana</i>	C	
SINALUNGA	C	SI

Tabella 2 - CLASSIFICAZIONE DELLE STAZIONI

L'elenco delle stazioni rilevanti potrà subire modifiche in occasione delle verifiche di cui alla Misura 3 punto 5 della delibera ART 16/2018, di sostanziali riprogrammazioni del servizio o della realizzazione di nodi di interscambio programmati, come previsto dal Piano Regionale Integrato Infrastruttura e Mobilità (PRIIM) e dall'Accordo Quadro tra Regione Toscana e il Gestore dell'Infrastruttura, nonché a seguito di modifiche alla rete infrastrutturale da parte del Gestore dell'Infrastruttura.

Livelli minimi di PRESTAZIONE

OFFERTA DI POSTI (Indicatori CONF e CONF_indec)

TFT deve assicurare la conformità del materiale rotabile rispetto al Programma di Esercizio (allegato 2), fatto salvo eventuali variazioni concordate ai sensi dell'art. 5 del Contratto.

La conformità è valutata secondo i criteri della Misura 6 della delibera ART N. 16/2018, allo scopo di garantire un numero di posti offerti analogo o superiore a quello programmato, cui all'allegato 2 "Programma d'Esercizio - Posti offerti minimi", tenendo conto delle necessarie variazioni ad esso per effetto di quanto previsto all'art. 13 "Flessibilità del programma di esercizio".

Per determinati periodi dell'anno, caratterizzati da riduzione del flusso dei viaggiatori pendolari, per alcuni treni potrà essere prevista una modifica preventiva all'offerta dei posti programmata, previa comunicazione anticipata delle variazioni da parte di TFT. Tali modifiche, condivise con Regione, costituiranno il nuovo standard di riferimento per la valutazione della conformità.

Per ogni non conformità, come da dichiarazione mensile posticipata TFT, è applicata una penale pari ad:

- 120 euro per treno non conforme, per i treni "indecurtabili" ovvero quelli circolanti nelle ore 6-9 in arrivo e 17-20 in partenza, nelle giornate da lunedì al venerdì;

- 10 euro a treno non conforme, in ogni altro caso.

REGOLARITÀ (Indicatore %RT_treni e %RT_minuti)

La regolarità è misurata attraverso l'indicatore %Rt come definito alla misura 7 della Delibera ART n. 16/2018; è calcolato annualmente come media del rapporto mensile tra numero dei treni effettuati regolarmente, considerando anche quelli adeguatamente sostituiti, ed il numero dei treni programmati:

$$\% Rt = (Tr / T_{tot}) \times 100$$

dove:

T_{tot} = numero totale dei treni programmati – numero totale dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne e non adeguatamente sostituiti;

Tr = numero dei treni arrivati a destinazione, comprensivi anche dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause esterne o imputabili all'IF (Impresa Ferroviaria) affidataria o ad altre IF o al GI (Gestore dell'Infrastruttura), ma adeguatamente sostituiti, pari a:

$$Tr = T_{tot} - T_{nsos}$$

dove:

T_{nsos} = numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi per cause imputabili all'IF (impresa ferroviaria) affidataria o ad altre IF o al GI (Gestore dell'infrastruttura), nonché con ritardi superiori al distanziamento temporale rispetto al treno successivo, non adeguatamente sostituiti e dei treni con partenza in anticipo dalla stazione di origine o da una stazione intermedia rilevante.

Treno adeguatamente sostituito = Come definito in Piano d'Intervento.

L'indicatore assunto per la determinazione delle penali sarà quello meno favorevole a TFT, tra quello che calcola la regolarità in termini di treni e in termini di minuti.

La penale / mitigazione della penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua / Mitigazione annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della penale} * | \text{obiettivo} - \text{valore consuntivo} | * Kx$$

dove:

- l'importo unitario della penale e della mitigazione della penale è pari a 12.500 euro per ogni decimo di punto di scostamento;
- il valore dell'obiettivo risulta identificato dalla presente tabella:

Indice	CMQ	OP
Regolarità del servizio, in termini di numero treni soppressi	99,7 %	99,9 %

Regolarità del servizio, in termini di minuti soppressi	99,7 %	99,9 %
---	--------	--------

PUNTUALITÀ (Indicatore % OS (0'-5'))

La puntualità viene misurata nella stazione di destino.

Il ritardo si definisce come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello programmato del treno in una determinata località di rilevamento.

La puntualità è misurata attraverso l'indicatore %OS (0'-5') di cui alla Misura 7 della Delibera ART N. 16/2018, per ogni mese, per ogni linea di cui alla Tabella 1.

$$\% OS (0-5) = ((T_{eff} - T_{rit}) / T_{eff}) \times 100$$

dove

Trit = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino, somma delle componenti di ritardo afferenti a cause riconducibili all'Impresa (Impresa Ferroviaria) affidataria, altre IF e GI (Gestore dell'Infrastruttura), come individuate dal Gestore dell'Infrastruttura, superiore a 5 minuti.

Teff = numero dei treni programmati meno il numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi.

I treni oggetto di computo sono solo e quelli oggetto del Contratto di Servizio, esclusi i treni comunque che hanno causato irregolarità nei parametri %RT.

Le codifiche da adottarsi per le cause di ritardo vengono ricondotte a: cause di forza maggiore, cause riconducibili a TFT, cause riconducibili ad altre IF (imprese ferroviarie), cause riconducibili al GI (gestore dell'infrastruttura). In caso di necessità di interpretazione si fa riferimento alla classificazione adottata dal gestore della rete infrastrutturale nazionale, RFI - Rete Ferroviaria Italiana, come da "Comunicazione Operativa n. 269/RFI del 30 luglio 2010", che recepisce la codifica europea delle cause di ritardo "Fiche UIC 450 -2 – edizione 2009" Fonte PIC WEB RFI; medesimo riferimento è adottato anche per l'attribuzione delle cause nella valutazione della regolarità.

L'indicatore %OS si misura per:

- servizio relativo a domanda di trasporto rilevante (6-9 in arrivo e 17-20 in partenza), dal lunedì al venerdì.
- servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante (totalità dei treni al netto di quelli a domanda rilevante), tutti i giorni della settimana.

La penale / mitigazione della penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua / Mitigazione annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della penale} * | \text{obiettivo} - \text{valore consuntivo} | * Kx$$

dove:

- l'importo unitario della penale e della mitigazione della penale è pari a 400 euro per ogni punto (arrotondato al decimale) percentuale di scostamento, in caso di domanda rilevante
- l'importo unitario della penale e della mitigazione della penale è pari a 200 euro per ogni punto percentuale (arrotondato al decimale) di scostamento, in caso di domanda non rilevante
- il valore dell'obiettivo risulta identificato dalla presente tabella:

Indice	CMQ	OP
Sinalunga–Arezzo–Pratovecchio/Stia, domanda rilevante	91,3	92,5
Sinalunga–Arezzo–Pratovecchio/Stia, domanda non rilevante	91,3	92,5

Dal 2025 i valori obiettivo (livello delle condizioni minime di qualità e livello di over-performance) sono annualmente incrementati di 1 punto percentuale in caso di superamento del valore obiettivo di cui all'anno precedente; in caso contrario rimangono identici al valore al valore obiettivo dell'anno precedente.

Livelli minimi di INFORMAZIONE ALL'UTENZA

INFORMAZIONI PRIMA DEL VIAGGIO (Indicatore INFO_AN)

Le condizioni minime di informazione nella fase precedente il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione e tipologia (statiche e dinamiche), elencate in Tabella 1 della Misura 8 della Delibera ART N. 16/2018 (sotto riportata) da intendersi integrata anche delle informazioni 43 e 46 proposte a fine paragrafo.

Le **condizioni minime di informazione nella fase precedente il viaggio** sono misurate attraverso l'indicatore INFO_AN previsto dalla Delibera ART N. 16/2018 che assume il valore 1 in presenza del 100% delle informazioni elencate nella stessa tabella valore zero in caso contrario. Qualora le informazioni siano non conformi, vengono considerate come non presenti.

In considerazione del fatto che attualmente il gruppo ispettivo regionale può effettuare ispezioni riguardanti l'indicatore INFO_AN esclusivamente nei luoghi accessibili con il treno (stazioni, biglietterie presso le stazioni e biglietterie self service) nel primo anno di vigenza del contratto si provvederà a realizzare ispezioni puntuali esclusivamente in tali luoghi. Tale modalità potrà essere prorogata oltre il primo anno.

Viste alcune differenze presenti nel sistema di informazioni per l'utenza attuale alle prescrizioni di cui alla Delibera ART 16/2018, si stabilisce che le penali potranno essere progressivamente applicate secondo quanto previsto nel Piano di intervento vendita ed informazioni, previsto dal Contratto (da produrre a cura di TFT entro la tempistica prevista nel contratto), all'interno del quale sarà definito il cronoprogramma di adeguamento.

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT
 Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

TFT attesta la diffusione delle informazioni di propria competenza (dalla 1 alla 19 e dalla 25 alla 29) alla Regione annualmente, le informazioni dalla 20 alla 23 secondo quanto previsto nel successivo paragrafo “Livelli minimi di trasparenza”, mentre l’informazione 24 sarà diffusa dalla Regione.

L’indicatore INFO_AN assume il valore 1 in presenza del 100% delle informazioni elencate nella tabella sotto riportata e delle informazioni 43 e 46, valore 0 in caso contrario.

In caso di non conformità rilevata dalla Regione per ispezione rispetto alla tabella, è applicata una penale pari a 50 euro.

	Nr Ordine	Tipologia di informazione	Biglietteria in stazione	Biglietteria self service	Contact center	Sito internet	Mobile APP	Agenzie di viaggio	Punti vendita convenzionati
STATICHE	1	Condizioni generali di trasporto	x		x	x		x	
	2	Indicazione delle modalità di consultazione delle Condizioni Generali di Trasporto		x			x		
	3	Modalità di acquisto dei titoli di viaggio incluse quelle di acquisto a bordo treno	x		x	x	x		
	4	Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell’utenza	x	x	x	x	x	x	
	5	Indicazione dei canali di contatto per la richiesta di informazioni da parte dell’utenza	x			x	x		
	6	Sistema tariffario vigente: livelli, articolazione, sconti quantità (abbonamenti), integrazione con altri biglietti (riferimenti legislativi o regolamentari, criteri e formule di calcolo, esemplificazioni per distanze chilometriche); costo eventuali servizi aggiuntivi	x		x	x			
	7	Modalità di consultazione della carta dei servizi	x		x	x	x		
	8	Modalità di convalida dei biglietti e le sanzioni applicabili ai viaggiatori sprovvisti di titoli di viaggio valido	x	x	x	x	x	x	
	9	Orari di partenza e arrivo dei treni	x	x	x	x	x	x	x
	10	Disponibilità di servizi a bordo dei treni	x	x	x	x	x	x	x
	11	Disponibilità di posti in prima e seconda classe, carrozze letto e cuccette	x	x	x	x	x	x	x
	12	Procedure per recupero dei bagagli e oggetti smarriti	x		x	x	x		
	13	Condizioni di accesso per biciclette e animali domestici	x	x	x	x	x	x	x
	14	Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR	x	x	x	x	x		
	15	Modalità di richiesta per assistenza a bordo ed in stazione e tempistiche necessarie per prenotazione dei servizi dedicati a PMR	x		x	x			
	16	Orari e condizioni per viaggio più veloce	x	x	x	x	x	x	x

	Ordine	stazione	self service	center	internet		viaggio	convenzionati
STATICHE	17	Orari e condizioni per tariffa più bassa	x	x	x	x	x	x
	18	Elenco dei servizi minimi garantiti in caso di sciopero	x		x	x	x	
	19	Informazioni relative al raggiungimento da parte dei passeggeri di eventuali mezzi sostitutivi	x		x			
	20	Quota parte, espressa in termini percentuali, del costo totale di erogazione del servizio a carico della finanza pubblica				x		
	21	Corrispettivo totale annuo (in euro)				x		
	22	Compensazione finanziaria annua (in euro)				x		
	23	Compensazioni per utenze agevolate o esentate (in euro)				x		
	24	Obiettivi, politiche e strumenti per il bacino di riferimento legate alla sostenibilità ambientale				x		
	25	Documenti di rendicontazione attestanti i risultati ambientali ottenuti nelle attività e nell’organizzazione aziendale redatti secondo criteri e modelli della Corporate Social Responsibility come ad esempio quelli elaborati dalla Global Reporting Initiative (GRI)				x		
	DINAMICHE	26	Orari degli arrivi e delle partenze relativi alla stazione o fermata, aggiornati ad ogni variazione			x	x	x
27		Binario di arrivo e partenza dei treni			x	x	x	
28		Indicazione di ritardi, cancellazioni e soppressioni rispetto a quelli programmati aggiornati ad ogni variazione			x	x	x	
29		Attività programmate o meno che potrebbero interrompere o ritardare il servizio di trasporto			x	x		

Tabella 3 - Informazioni minime distinte per canale di comunicazione (Tabella 1 di cui alla Misura 8 della Del. ART N. 16/2018)

INFORMAZIONI DURANTE IL VIAGGIO (Indicatore INFO_DU)

Le condizioni minime di informazione durante il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per tipologia (statiche e dinamiche), elencate in tabella 2 della Misura 8 della Delibera ART N. 16/2018 (sotto riportata) da intendersi integrata delle informazioni 44 e 45 proposte a fine paragrafo.

Le condizioni minime di informazione durante il viaggio sono misurate attraverso l'indicatore INFO_DU previsto dalla Delibera ART N. 16/2018 che assume il valore 1 in presenza del 100% delle informazioni elencate nella stessa tabella, valore zero in caso contrario; qualora le informazioni siano non conformi, vengono considerate come non presenti. In assenza di annunci vocali automatici l'informazione dinamica deve essere veicolata a voce dal capotreno

Per ogni non conformità rilevata dalla Regione per convoglio, relativa alla comunicazione statica, è applicata una penale pari a 100 euro.

Per ogni singola non conformità rilevata dalla Regione, per treno, relativa alla comunicazione dinamica è applicata una penale pari a 30 euro per le voci 35 e 36 e comunque non superiore a 60 per treno.

Per ogni singola non conformità rilevata dalla Regione, per treno, relativa alla comunicazione dinamica è applicata una penale pari a 60 euro per le voci da 37 a 42 e comunque non superiore a 180 per treno.

	Nr Ordine	Tipologia di informazione
STATICHE	30	Indicazione dei canali e delle modalità di contatto per i reclami dell'utenza nei confronti dell'IF
	31	Procedure per presentazione di reclami all'Autorità di Regolazione dei Trasporti
	32	Disponibilità di servizi a bordo
	33	Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR
	34	Informazioni relative alla sicurezza dei passeggeri e comportamenti da adottare in caso di pericolo o emergenza

Tabella 4 - Informazioni Statiche fornite durante il viaggio (Tabella 2 di cui alla Misura 8 della Del. ART N. 16/2018)

	Nr Ordine	Tipologia di informazione	Note
DINAMICHE	35	Prossima fermata	
	36	Principali coincidenze incluse quelle operate da altri vettori ferroviari (nel caso in cui l'informazione sia disponibile da parte del Gi)	
	In caso di malfunzionamenti a bordo treno, ritardi ed anomalità di circolazione, le IF garantiscono in aggiunta alle informazioni dinamiche di cui sopra, le seguenti informazioni anche attraverso annunci vocali manuali tramite opportuno sistema di sonorizzazione in merito a:		
	Nr ordine	Tipologia di informazione	Note
	37	Ritardi durante la marcia	Tali informazioni sono: - Fornite tempestivamente e con aggiornamenti almeno ogni 15 minuti sulla evoluzione della situazione con l'indicazione dei tempi di ripristino delle normali condizioni di viaggio se possibile stimari
	38	Anormalità della circolazione	Corredate dalle motivazioni che hanno portato al ritardo, alla cancellazione o alla soppressione del servizio
	39	Treno fermo nella stazione di origine o intermedia per un periodo superiore a 5 minuti rispetto all'orario di partenza programmato	-Corredate dalla indicazione delle modalità di richiesta di eventuali rimborsi e/o indennizzi sia online che offline
40	Treno fermo lungo la linea per un periodo superiore a 5 minuti	-Ove non sia presente o non funzionante il sistema di sonorizzazione a bordo treno e/o display visivi, le informazioni relative a ritardi ed anomalità di esercizio saranno fornite, nel corso del viaggio, dal personale di bordo che provvederà personalmente ad annunciarlo attraverso l'impianto di diffusione sonora o verbalmente attraversando le carrozze. Va riservata in ogni caso, particolare attenzione alle esigenze delle persone con menomazioni dell'udito.	
41	Soppressione del treno e indicazione delle modalità di sostituzione		
42	Eventuale servizio di assistenza con erogazione di generi di conforto		

Tabella 5 - Informazioni dinamiche fornite durante il viaggio (tabella 2 di cui alla Misura 8 della Del. ART N. 16/2018)

Si specifica che per le voci 32 “Disponibilità di servizi a bordo” e 33 “Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR”, l’informazione è riportata tramite appositi pittogrammi disponibili presso le carrozze adibite ai servizi.

Informazioni statiche ulteriori rispetto Del. ART. N. 16/2018

Per gli indicatori INFO_AN e INFO DU devono essere presenti e conformi anche le seguenti ulteriori informazioni statiche:

	Nr Ordine	Tipologia di informazione	Note
STATICHE	43	Numero verde regionale	Utilizzata ai fini del calcolo di INFO_AN
	44	Grafo linee regionali	Utilizzata ai fini del calcolo di INFO_DU
	45	Modalità acquisto titoli viaggio	Utilizzata ai fini del calcolo di INFO_DU
	46	Indicazioni biglietterie e self service più vicine	Utilizzata ai fini del calcolo di INFO_AN

Tabella 6 - Informazioni statiche ulteriori rispetto Del. ART. N. 16/2018

Livelli Minimi di trasparenza: pubblicazione di documentazione prevista da Misura 10 di Del. ART N. 16/2018

Al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, TFT e la Regione pubblicano sui rispettivi portali web le informazioni e documenti previsti dalla Misura 10 della Delibera ART N. 16/2018. TFT e Regione Toscana concordano entro 6 mesi dall'avvio del Contratto, il format per la pubblicazione della documentazione di cui sopra, sui rispettivi portali web.

Livelli minimi di ACCESSIBILITÀ COMMERCIALE

Premessa

Come previsto dalla Misura 11 della Delibera ART 16/2018 le CMQ relative all'accessibilità commerciale sono garantite, con riferimento alla fase prima del viaggio, attraverso l'obbligo di:

- a) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (%ACV);
- b) disponibilità/funzionamento di SBT - sistemi di biglietteria telematica (%BTEL);
- c) funzionamento delle BSS full - Biglietterie automatiche Self Service full (%BAUT);
- d) funzionamento delle validatrici (%VAL).

DOTAZIONE ADEGUATA DI CANALI DI VENDITA SU TUTTA LA RETE (Indicatore %ACV)

È misurata tramite l'indicatore % ACV, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica, per ogni tipologia di stazione, dei valori mensili del numero di stazioni dotate di adeguati canali di vendita rispetto al numero totale di stazioni.

Numero di stazioni dotate di adeguati canali di vendita: stazioni ove è disponibile, oltre ai canali telematici (sito internet, sito mobile, APP), almeno uno dei seguenti canali a terra:

- **biglietteria in stazione** aperta (da programma) almeno 5 giorni a settimana;
- **biglietteria self service full** ove sono accettate sia le banconote, sia le monete che il pagamento con carta di credito/debito;
- **punto vendita convenzionato**, raggiungibile a piedi in sicurezza e in condizioni ordinarie (presenza di marciapiedi) percorrendo una distanza non superiore a 350 metri, nonché aperti in media non meno di 6 giorni a settimana, fatti salvi i periodi di chiusura per ferie purché debitamente indicati.

Nelle stazioni sprovviste sarà possibile acquistare il biglietto a bordo senza maggiorazione, avvisando il capotreno all'atto della salita.

Con riferimento agli investimenti già previsti nel Piano Economico – Finanziario, secondo gli standard definiti dalla Delibera ART N. 16/2018, si individuano sotto le condizioni minime di qualità:

Dotazione adeguata di canali di vendita – stazioni	CMQ 2024	CMQ 2025	CMQ 2026 - 2033
%ACV annuale - Tipologia A	100 %	100 %	100 %
%ACV annuale - Tipologia C	65 %	70 %	80 %

TFT provvede a monitorare l'indicatore %ACV ed a trasmetterlo ad RT mensilmente secondo quanto previsto dall'allegato 7, entro la fine del mese successivo a quello di riferimento.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$Penale\ annua = coefficiente\ di\ gradualità * importo\ unitario\ della\ penale * (obiettivo - valore\ consuntivo) * Kx$$

Dove l'importo annuo della penale è pari ad 200 euro per ogni punto di scostamento percentuale in meno, se dovuto a problematiche della rete di vendita diretta self service di cui al presente Contratto, escludendo gli atti vandalici e di sabotaggio.

RISPETTO DELL'ORARIO DI APERTURA BIGLIETTERIE (Indicatore BIGLIETTERIE)

Nelle stazioni dotate di biglietteria si verifica il rispetto dell'orario di apertura al pubblico rispetto a quanto programmato e comunicato alla Regione.

L'indicatore BIGLIETTERIE assume il valore 1 in rispetto dell'orario di apertura al pubblico e valore 0 in caso contrario.

Per ogni non conformità rilevata dalla Regione è applicata una penale pari a 200 euro.

FUNZIONAMENTO CANALI TELEMATICI (Indicatore %BTEL)

La CMQ è soddisfatta quando non si verificano interruzioni contemporanee di tutti i canali telematici (Sistemi Bigliettazione Telematica SBT) superiori alle 12 ore consecutive.

La CMQ è misurata tramite l'indicatore %BTEL, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili: numero di giorni nel mese con funzionalità adeguata rispetto al numero totale di giorni del mese di riferimento.

Funzionalità adeguata dei SBT: funzionamento non interrotto per un periodo superiore alle 12 ore consecutive. Sono esclusi i tempi necessari per effettuare gli interventi di manutenzione dei SBT.

Funzionamento canali telematici (%BTEL)	CMQ
--	------------

% BTEL	100 %
--------	-------

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo} - \text{valore consuntivo}) * Kx$$

Dove l'importo unitario della penale è pari ad 200 euro per ogni punto percentuale.

TFT provvede a monitorare l'indicatore %BTEL ed a trasmetterlo ad RT mensilmente secondo quanto previsto dall'allegato 7, entro la fine del mese successivo a quello di riferimento.

FUNZIONAMENTO DELLE BIGLIETTERIE AUTOMATICHE - SELF SERVICE BSS FULL (Indicatore %BAUT)

La CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle BSS è risolto in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

La CMQ è misurata tramite l'indicatore %BAUT, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili: numero di guasti alle BSS, presenti nelle stazioni di cui alla tabella 2, risolti con un intervento di ripristino in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese.

Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della BSS decorre a partire dalla segnalazione di Trasporto Ferroviario Toscano (attivazione della richiesta di intervento e/o registrazione dell'evento) o del personale ispettivo della Regione.

Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese che quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

I guasti avvenuti nel mese e risolti nei primi 3 giorni lavorativi del mese successivo rientrano nel calcolo dell'indicatore relativo al mese considerato e sono esclusi dal calcolo dell'indicatore relativo al mese successivo.

I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore e, ai fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

Funzionamento biglietterie automatiche (%BAUT)	CMQ
% BAUT Stazioni Tipologia A	100 %
% BAUT Stazioni Tipologia C	100 %

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo} - \text{valore consuntivo}) * Kx$$

Dove:

- Importo annuale della penale BAUT A: 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
- Importo annuale della penale BAUT C: 400 euro per ogni punto percentuale di scostamento;

TFT provvede a monitorare l'indicatore %BAUT ed a trasmetterlo ad RT mensilmente secondo quanto previsto dall'allegato 7, entro la fine del mese successivo a quello di riferimento.

FUNZIONAMENTO DELLE VALIDATRICI (Indicatore %VAL)

La CMQ è soddisfatta quando la totalità dei guasti alle validatrici è risolto in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

La CMQ è misurata tramite l'indicatore %VAL, espresso in termini percentuali, calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili come numero di guasti alle validatrici, presenti nelle stazioni, risolti con un intervento di ripristino in meno di 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino, rispetto al numero di guasti totali registrati nel mese.

Il tempo impiegato per ripristinare il funzionamento della validatrice decorre a partire dalla segnalazione di TFT (attivazione della richiesta di intervento e/o registrazione dell'evento) o del personale ispettivo della Regione.

Nel conteggio del numeratore rientrano i guasti avvenuti nel mese di riferimento, tenuto conto sia di quelli risolti nel mese che quelli risolti entro i primi 3 giorni lavorativi del mese successivo, purché l'intervento di ripristino sia effettuato in un numero di ore dalla rilevazione del guasto inferiore a 72 ore dalla rilevazione/apertura del cartellino.

I guasti avvenuti nel mese e risolti nei primi 3 giorni lavorativi del mese successivo rientrano nel calcolo dell'indicatore relativo al mese considerato e sono esclusi dal calcolo dell'indicatore relativo al mese successivo.

I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore e, ai fini del calcolo del tempo impiegato per la risoluzione del guasto, non rilevano i giorni festivi.

Funzionamento validatrici (%VAL)	CMQ
% VAL – Stazioni Tipologia A	100 %
% VAL – Stazioni Tipologia C	100 %

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo} - \text{valore consuntivo}) * Kx$$

Dove:

- Importo unitario della penale VAL A: 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento;
- Importo unitario della penale VAL C: 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento.

TFT provvede a monitorare l'indicatore %VAL ed a trasmetterlo ad RT mensilmente secondo quanto previsto dall'allegato 7, entro la fine del mese successivo a quello di riferimento.

Livelli minimi di ACCESSIBILITÀ DEL PUBBLICO AI SERVIZI

PORTE DI ACCESSO FUNZIONANTI (Indicatore %PAF)

L'indicatore è calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili per ogni linea come percentuale delle corse effettuate con treni con porte laterali e intercomunicanti funzionanti e il numero delle corse effettuate. I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

$$\% \text{ PAF} = (\text{n}^\circ \text{ di corse effettuate con treni con porte funzionanti} / \text{n}^\circ \text{ di corse totali effettuate}) \times 100$$

Treno con porte funzionanti: treno che presenta contemporaneamente il 100% delle porte laterali funzionanti e, se presenti, il 100% delle porte intercomunicanti funzionanti.

Treno con porte funzionanti – annuo per linea	CMQ
% PAF	100 %

L'indicatore sarà determinato come numero di giorni di guasto intercorrente tra l'apertura dell'avviso di guasto (di cui al sistema di gestione della Manutenzione) e la chiusura dello stesso, detratti i giorni previsti tra la rilevazione del guasto e l'entrata in manutenzione programmata del convoglio in officina, che comunque non potranno essere superiori a 5 giorni, per il numero medio di treni commerciali effettuati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo} - \text{valore consuntivo}) * Kx$$

Dove l'importo unitario della penale è pari ad:

- 500 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PAF

TFT provvede a monitorare l'indicatore %PAF ed a trasmetterlo ad RT mensilmente secondo quanto previsto dall'allegato 7, entro la fine del mese successivo a quello di riferimento.

ACCESSIBILITÀ E FUNZIONAMENTO DELLE TOILETTE (Indicatore %WC)

L'indicatore annuale è definito in relazione alla percentuale di servizi igienici accessibili e funzionanti per ogni treno effettivamente circolato, calcolato come rapporto tra toilette accessibili e funzionanti e totale delle toilette presenti. I guasti per atti vandalici sono esclusi dalle casistiche di guasto rilevanti per il calcolo dell'indicatore.

La valutazione dell'indicatore è effettuata attraverso la formula:

$$\%WC = (N^{\circ} \text{ toilette accessibili e funzionanti} / N^{\circ} \text{ totale toilette}) \times 100$$

Accessibilità e funzionamento delle toilette	CMQ
% WC	100 %

Regione Toscana provvede con il proprio nucleo ispettivo ad effettuare un numero minimo di 35 controlli/anno (campione minimo di riferimento) e calcola annualmente il valore dell'indice %WC.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo} - \text{valore consuntivo}) * Kx$$

dove il valore consuntivo è dato dal numero toilette che rispettano la CMQ diviso il numero di toilette verificate.

Il valore della penale è il seguente:

VC WC	98 ≤ VC < 100	VC < 98
% WC	200 €	500 €

INTEGRITÀ DEGLI ARREDI (Indicatore % ACCOGLIENZA)

Le penali sono determinate annualmente sulla base delle verifiche ispettive condotte dalla Regione utilizzando la check list di cui alla relativa Tabella allegata, secondo quanto di seguito previsto:

Fattori di controllo	Modalità	CMQ	Penale
Arredi (illuminazione, sedili, tende, finestrini,	Il servizio si intende non reso quando i fattori	90%	1.600 € per punto percentuale di scostamento

pavimenti e cappelliere)	negativi sono superiori a 3		in difetto
--------------------------	-----------------------------	--	------------

Regione Toscana provvede con il proprio nucleo ispettivo ad effettuare un numero minimo di 35 controlli/anno (campione minimo di riferimento) e calcola annualmente il valore dell'indice %ACCOGLIENZA.

DISPONIBILITÀ DI SERVIZI PMR (Indicatore %CORSEACC)

L'indicatore è definito in relazione alla percentuale di corse programmate accessibili (con indicazione del relativo pittogramma sull'orario programmato) sul totale delle corse programmate:

$$\% \text{ CORSE ACC} = (n^\circ \text{ di corse mensili programmate accessibili} / n^\circ \text{ di corse mensili programmate totali}) \times 100$$

dove il numero di corse mensili programmate accessibili è dato dalla totalità delle corse indicate accessibili da Programma di Esercizio e che presentano relativo pittogramma sull'orario programmato (entrambi le condizioni).

I valori dell'indicatore % CORSE ACC calcolato ogni anno, viene trasmesso da TFT a Regione Toscana nell'ambito del monitoraggio periodico di cui all'Art. 21 del Contratto ed è coerente con le informazioni contenute in allegato 2 al Contratto di Servizio "Programma di esercizio" e con le prescrizioni del Piano Operativo per l'Accessibilità.

FRUIBILITÀ DI SERVIZI PMR (Indicatore %FR_SPMR)

L'indicatore è definito in relazione alla percentuale delle corse fruibili alle PMR rispetto le corse totali programmate come accessibili alle PMR (indicate accessibili da relativo pittogramma sull'orario programmato), calcolato per linea per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili del rapporto tra il numero di corse mensili accessibili e fruibili e le corse mensili programmate accessibili:

$$\% \text{ CORSE ACC} = (n^\circ \text{ di corse mensili accessibili e fruibili} / n^\circ \text{ di corse programmate accessibili}) \times 100$$

Sono identificati due diversi indicatori:

Disponibilità e fruibilità di servizi PMR / Presenza postazione attrezzata – annuo per linea	CMQ
%SPMR_POST	100 %

Il servizio si intende reso quando sui treni previsti come attrezzati PMR indicati in orario da relativo pittogramma sulle vetture contrassegnate da apposito simbolo, come da comunicazioni effettuata alla Regione, è presente ed utilizzabile la postazione PMR in carrozzina.

Disponibilità e fruibilità di servizi PMR / Servizi igienici	CMQ
---	------------

accessibili – annuo per linea	
%SPMR_TOI	100 %

Il servizio si intende reso quando sui treni indicati in orario da relativo pittogramma sulle vetture contrassegnate da apposito simbolo, come da comunicazioni effettuate alla Regione, sono presenti, accessibili ed utilizzabili i servizi igienici dedicati per PMR (funzionalità della toilette, funzionalità della serratura della porta, presenza del pulsante S.O.S., presenza di acqua nel lavabo), salvo casi di vandalismo.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo}) * Kx$$

dove il valore consuntivo (VC) è dato dal numero di treni che rispettano la CMQ / numero di treni verificati.

Il valore della penale è il seguente:

VC SPMR	98% ≤ VC < 100%	VC < 98%
%SPMR_POST	200 €	1.600 €
%SPMR_TOI	80 €	800 €

Regione Toscana provvede con il proprio nucleo ispettivo ad effettuare un numero minimo di 30 controlli totali/anno (campione minimo di riferimento) e calcola annualmente rispettivamente il valore dell'indice %SPMR_POST e dell'indice %SPMR_TOI.

Stante la diversa verifica sottesa, le penali relative all'indice %SPMR_TOI e quelle relative all'indice %WC nella circostanza in cui non vi sia accessibilità alla toilette si sommano.

DISPONIBILITÀ PROGRAMMATA DI SERVIZI BICI NON PIEGHEVOLI (Indicatore %SBICI_PROG)

L'indicatore è calcolato per ogni anno per ogni linea come media aritmetica dei valori mensili come rapporto tra il numero di corse mensili attrezzate per il trasporto biciclette e le corse mensili totali:

$$\% SBICI_PROG = (n^\circ \text{ di corse mensili attrezzate al trasporto di bici} / n^\circ \text{ di corse mensili programmate totali}) \times 100$$

dove il numero di corse mensili attrezzate al trasporto di bici è dato dalla totalità delle corse indicate attrezzate in Programma di Esercizio.

I valori dell'indicatore % SBICI_PROG calcolato ogni anno, viene trasmesso da TFT a Regione Toscana nell'ambito del monitoraggio periodico di cui all'Art. 21 del Contratto ed è coerente con le informazioni contenute in allegato 2 al Contratto di Servizio “Programma di esercizio”.

DISPONIBILITA' EFFETTIVA DI SERVIZI BICI NON PIEGHEVOLI (Indicatore %SBICI_EFF)

L'indicatore è definito in relazione alla percentuale delle corse effettivamente fruibili al servizio bici e le corse totali indicate come attrezzate, calcolato per linea per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili del rapporto tra il numero di corse mensili attrezzate e fruibili e le corse mensili programmate attrezzate:

$$\% \text{ SBICI_EFF} = (\text{n}^\circ \text{ di corse mensili indicate attrezzate ed effettivamente fruibili} / \text{n}^\circ \text{ di corse mensili indicate in programma come attrezzate al trasporto di bici}) \times 100$$

Fruibilità di servizi bici non pieghevoli – annuo per linea	CMQ
% SBICI_EFF	100 %

Il servizio si intende reso quando sui treni indicati come attrezzati in Programma di Esercizio risulta effettivamente fruibile il servizio; a tal fine è sufficiente la disponibilità degli spazi previsti in sede di programmazione.

TFT provvede a monitorare l'indicatore % SBICI_EFF e comunica secondo le modalità previste nell'allegato 7, il risultato a RT.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo CMQ} - \text{valore consuntivo}) * Kx$$

Dove l'importo unitario della penale è pari a 200 euro per ogni punto percentuale di scostamento.

APPOSIZIONE LOGO REGIONE TOSCANA (Indicatore LOGO)

L'indicatore è definito in relazione alla corretta apposizione del marchio su ciascun treno in caso di materiale cofinanziato laddove prescritto dalla normativa.

L'indicatore LOGO assume il valore 1 se entrambe le informazioni sono presenti e valore zero in caso contrario.

Per ogni non conformità per convoglio rilevata dalla Regione Toscana è applicata una penale ~~annua~~ di 2000 €.

Livelli minimi di PULIZIA E COMFORT DEL MAT. ROTABILE

Riferimenti in Del. ART N. 16/2018

Sono soddisfatte le condizioni minime di pulizia del materiale rotabile quando gli interventi di pulizia, misurati dai seguenti indicatori, vengono effettuati in modo conforme:

Indicatore 1 – PULT_EX Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile;

Indicatore 2 – PULT_CF Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.

Ogni indicatore è valutato per CONVOGLIO (ad esempio se per il convoglio sono previsti 6 cicli di pulizia ed il convoglio effettua 10 treni commerciali nella giornata, sono considerati per il convoglio i sei cicli di pulizia, senza considerare il numero dei treni commerciali effettuati).

Di seguito si riportano le previsioni della Misura 12 della Delibera ART 16/2018.

Classe di intervento	Frequenza minima	Obiettivo	Attività minime di riferimento	Oggetto
A.1 – Intervento sosta breve o intervento a bordo	Variabile in relazione a necessità e tempi di sosta	A.1 – A.2: Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante il servizio	A.1 – A.2: Rimozione rifiuti e svuotamento cestini Pulizia toilette Rifornimento acqua e accessori igienici	A.1 – Tutti i treni/servizi oggetto del contratto
B – Intervento fine servizio	Giornaliera	Garantire l'eliminazione della sporcizia di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, al termine del servizio	Rimozione rifiuti e svuotamento cestini Pulizia di toilette, pavimenti, e altri componenti a maggior contatto con l'utenza Rifornimento acqua e accessori igienici Svuotamento reflui	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto
C – Intervento sosta lunga	Settimanale	Garantire la pulizia accurata dei componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante le soste prolungate	Lavaggio accurato di toilette, pavimenti, sedili e altri componenti a maggior contatto con l'utenza	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto
D – Intervento sosta manutenzione	Semestrale	Garantire il ripristino della migliore condizione igienica e di decoro di tutte le componenti del rotabile, durante le soste prolungate o in corrispondenza delle soste presso gli impianti di manutenzione	Lavaggio completo di tutte le componenti interne ed esterne dei rotabili Ripristino ed eventuale sostituzione componenti e arredi delle vetture Interventi di disinfezione, disinfestazione e derattizzazione qualora necessario Rimozione graffiti e scritte qualora necessario	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto

Tabella 7 – Classi di intervento pulizia A, B, C e D (Tabella. Pulizia del materiale rotabile: classi di intervento di Delibera ART 16/2018)

La tabella di cui sopra è integrata dalla seguente con la quale si specificano gli interventi di tipo A1 e A2:

Classe di intervento	Frequenza minima	Obiettivo	Attività minima di riferimento	Oggetto
A.1 – Intervento sosta breve o Intervento a bordo	Variabile in relazione a necessità e tempi di sosta, presso le stazioni previste in	A.1: Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a	Rimozione rifiuti Svuotamento cestini Pulizia toilette Rifornimento accessori igienici	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT
 Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

	Programma Pulizia per tipologia A1 o a bordo del treno in corso di viaggio.	contatto con l'utenza, durante il servizio		
A.2 – Intervento sosta breve con rifornimento acqua	Variabile in relazione a necessità e tempi di sosta, presso le stazioni previste in Programma Pulizia per tipologia A2 o a bordo del treno in corso di viaggio.	A.2: Garantire il ripristino di una condizione di pulizia accettabile di toilette, pavimenti e componenti maggiormente a contatto con l'utenza, durante il servizio, <u>in caso di sosta prolungata presso la stazione di partenza di tempo di attesa tale da permettere il rifornimento di acqua</u>	Rimozione rifiuti Svuotamento cestini Pulizia toilette Rifornimento accessori igienici <u>Rifornimento acqua</u>	Tutti i treni/servizi oggetto del contratto

Tabella 8 – Classi di intervento pulizia A.1 e A.2

Escludendo l'eventuale pulitore viaggiante, le sedi ove le attività di pulizia possono essere svolte sono: Arezzo Stia e Sinalunga (le ultime due non per il rifornimento acqua).

Con riferimento al sistema di classificazione attualmente in vigore presso il Gruppo Ispettivo regionale si ravvedono le seguenti corrispondenze.

Livelli minimi di pulizia	Classificazione regionale
classe A1 A2	PR1
classe B	PR2
classe C	PR3
classe D	PR4

TFT trasmette mensilmente a Regione Toscana il Programma Pulizie (contenente un numero minimo di interventi che deve essere preventivamente concordato tra le parti allo scopo di rispettare quanto previsto da ART in termini di garanzia di ripristino dei livelli di pulizia e realizzazione di un livello minimo di pulizia e decoro) organizzato per singolo treno, completo del convoglio di appartenenza, della tipologia di pulizia, del giorno, ora e stazione in cui viene svolta (in presenza di pulitore viaggiante TFT indica la tratta).

Relativamente alle classi C e D il controllo è effettuato presso gli impianti nei pressi di Arezzo nei quali il rispettivo Responsabile di contratto di pulizia di TFT metterà a disposizione la lista degli

interventi effettuati e il materiale da visionare, con preavviso di almeno tre ore antecedenti il controllo, anche a mezzo telefono. TFT comunica i recapiti telefonici dei Referenti.

ESECUZIONE CICLI DI PULIZIA PROGRAMMATI SUL MAT. ROT. (Indicatore PULT_EX)

L'indicatore è definito in relazione all'esecuzione di un insieme di interventi volti a realizzare un livello minimo di pulizia e decoro in relazione agli obiettivi di cui alla Tabella successiva, misurata come segue:

$$PULT_EX = (N. \text{ interventi eseguiti} / N. \text{ interventi programmati}) \times 100$$

Livelli minimi di pulizia	CMQ
% PULT_EX – classe A1 A2 (ex PR1)	100 %
% PULT_EX – classe B (ex PR2)	100 %
% PULT_EX – classe C (ex PR3)	100 %
% PULT_EX – classe D (ex PR4)	100 %

L'esecuzione degli interventi è assicurata nel 100% dei casi per tutti i treni commerciali oggetto del programma di esercizio effettivamente circolati.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * ((\text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo} - \text{valore consuntivo}) * Kx))$$

Dove l'importo unitario annuale della penale è pari a:

- 60 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PULT_EX – classe A1 A2 (ex PR1)
- 100 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PULT_EX – classe B (ex PR2)
- 300 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PULT_EX – classe C (ex PR3)
- 600 euro per ogni punto percentuale di scostamento per PULT_EX – classe D (ex PR4)

TFT provvede a monitorare l'indicatore %PULT_EX e comunica mensilmente entro la fine del mese successivo a quello di riferimento (secondo allegato 7 da aggiornare) il risultato a RT.

CONFORMITÀ CICLI DI PULIZIA ESEGUITI SUL MAT. ROT. (Indicatore PULT_CF)

L'indicatore è definito in relazione agli interventi conformi sul totale degli interventi eseguiti, misurati attraverso le verifiche ispettive rilevate sulla base delle check-list allegate:

- Check list PR1, PV e PAR+PES+PIT - INTERVENTO VELOCE O INTERVENTO PULITORE VIAGGIANTE
- Check list PR2 - INTERVENTO DI MANTENIMENTO
- Check list PR3 - INTERVENTO DI BASE
- Check list PR4 - INTERVENTO DI FONDO

e valutato attraverso la seguente formula:

$$PULT_CF = (n^\circ \text{ interventi conformi} / n^\circ \text{ interventi eseguiti}) \times 100$$

La verifica viene svolta su una carrozza a campione di ogni treno oggetto di ispezione.

Livelli minimi di pulizia	CMQ
% PULT_CF – classe A1 A2 (ex PR1)	100 %
% PULT_CF – classe B (ex PR2)	100 %
% PULT_CF – classe C (ex PR3)	100 %
% PULT_CF – classe D (ex PR4)	100 %

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$Penale \text{ annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo} - \text{valore consuntivo}) * Kx$$

dove il valore consuntivo (VC) è dato dal numero di treni che rispettano la CMQ / numero di treni verificati.

Per gli interventi di tipo A1, A2 e B Regione Toscana provvede con il proprio nucleo ispettivo ad effettuare un numero minimo di 35 controlli/anno (campione minimo di riferimento) e calcola annualmente il valore dell' indice %PULT_CF. L'importo unitario annuale della penale è individuato per ogni punto percentuale di scostamento del valore consuntivo dall'obiettivo CMQ nel seguente modo:

VC PULT_CF	95% ≤ VC < 100%	90% ≤ VC < 95%	VC < 90%
PULT_CF – classe A1 A2 e B	200 €	400 €	1600 €

Relativamente alle classi C e D, l'importo unitario annuale della penale sarà individuato per ogni punto percentuale di scostamento del valore consuntivo (VC) dall'obiettivo CMQ nel seguente modo:

VC PULT_CF	95% ≤ VC < 100%	90% ≤ VC < 95%	VC < 90%
PULT_CF – classe C e D	200 €	400 €	1600 €

Le parti concordano di procedere annualmente nell’ambito del Comitato Tecnico di Gestione all’individuazione del campione rappresentativo relativamente alle classi C e D oppure in alternativa concordano di procedere con controlli puntuali: in questa eventualità si stabilisce proporzionalmente anche l’entità degli importi puntuali delle penali.

DOTAZIONE DEGLI IMPIANTI DI CLIMATIZZAZIONE (Indicatore %CLI_DT)

L’indicatore è definito in relazione alla percentuale di carrozze dotate di impianti di climatizzazione (caldo/freddo), di riscaldamento e di condizionamento sul totale carrozze dei treni facenti parte del parco rotabile.

$$\%CLI_DT = (N. \text{ carrozze dotate di impianto} / N. \text{ totale carrozze})$$

I valori dell’indicatore % CLI_DT calcolato ogni anno, vengono trasmessi da TFT a Regione Toscana nell’ambito del monitoraggio periodico di cui all’Art. 21 del Contratto e sono coerenti con le informazioni contenute in allegato 5 al Contratto di Servizio “Materiale rotabile in esercizio”.

FUNZIONAMENTO IMPIANTI DI CLIMATIZZAZIONE (Indicatore %CLI)

L’indicatore è definito in relazione alla percentuale delle carrozze dotate di impianto di climatizzazione (condizionamento e riscaldamento) funzionante per ogni treno effettivamente circolato, compatibilmente con le condizioni climatiche.

E’ calcolato come rapporto tra le carrozze con impianto di climatizzazione funzionante e il totale delle carrozze dotate di impianto.

L’indicatore è pertanto valutato attraverso la seguente formula:

$$\%CLI = (n^\circ \text{ carrozze dotate di impianto funzionante} / \text{carrozze ispezionate}) \times 100$$

Funzionamento impianti di climatizzazione	CMQ
%CLI	100 %

In relazione alla dotazione del singolo treno l’indicatore sarà calcolato su un unico impianto di climatizzazione dotato della doppia funzione caldo/freddo o sui singoli impianti di riscaldamento e condizionamento.

La penale è determinata secondo la seguente formula:

$$\text{Penale annua} = \text{coefficiente di gradualità} * \text{importo unitario della penale} * (\text{obiettivo} - \text{valore consuntivo}) * Kx$$

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT
Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

dove il valore consuntivo è dato dal numero di carrozze che rispettano la CMQ / numero di carrozze verificati.

Regione Toscana provvede con il proprio nucleo ispettivo ad effettuare un numero minimo rispettivamente di 15 controlli/anno per l'indice %CLI_FN Riscaldamento e di 15 controlli/anno per l'indice %CLI_FN Climatizzazione (campione minimo di riferimento) e calcola annualmente i valori degli indici.

Il valore della penale per il periodo invernale (1° dicembre – 28 febbraio) è il seguente:

VC CLI_Riscaldamento	98% ≤ VC < 100%	VC < 98%
% CLI_RISC	100 €	800 €

Il valore della penale per il periodo estivo (1° giugno - 30 settembre) è il seguente:

VC CLI_condizionamento	98% ≤ VC < 100%	VC < 98%
% CLI_COND	100 €	1.000 €

Ulteriori indicatori – RISPETTO DI TEMPI CONTRATTUALMENTE DEFINITI

Gli indicatori seguenti saranno verificati direttamente da Regione e contestati a TFT in occasione della rata di saldo di cui all'articolo 7.

RISPETTO DEI TEMPI DI RISPOSTA AL RECLAMO INVIATO DAL NUMERO VERDE REGIONALE (Indicatore T_NVERDE)

L'indicatore è definito in relazione al rispetto dei tempi di risposta alle segnalazioni del Contact Center regionale (n. verde dei trasporti).

L'indicatore N_VERDE assume il valore 1 se è fornita risposta adeguata entro 30 giorni per ciascun reclamo e valore zero in caso contrario.

Per ogni non conformità rilevata dalla Regione è applicata una penale pari a 50 euro.

RISPETTO DEI TEMPI DI CONSEGNA DEI NUOVI TRENI (Indicatore T_TRENI)

L'indicatore T_TRENI è definito in relazione al rispetto dei tempi previsti in Piano Investimenti del Contratto per l'immissione in esercizio dei nuovi treni

Il mancato rispetto dei tempi previsti in Piano Investimenti del Contratto superiore a quattro mesi rispetto a quanto ivi previsto, comporterà - qualora derivante da cause imputabili a TFT - l'applicazione da parte della Regione di una penale, a decorrere dal quinto mese fino al ventiquattresimo, pari allo 0,3% del valore del treno riportato nel PEF per ogni treno per mese di ritardo.

Il mancato rispetto entro il 2026 della realizzazione dell'attrezzaggio dei treni al sistema ERTMS in corso di realizzazione sulla linea ferroviaria comporterà - qualora derivante da cause imputabili a TFT - l'applicazione da parte della Regione di una penale, a decorrere dal quinto mese fino al ventiquattresimo, pari allo 0,3% del valore economico dell'intervento.

In contratto sono riportate disposizioni ulteriori rispetto le penali qui riportate.

RISPETTO DEI TEMPI DI CONSEGNA DEL CER (Indicatore T_CER)

L'indicatore SCAD_CER è definito in relazione al rispetto dei tempi previsti in articolo 9 di Contratto per la consegna del CER.

Il mancato rispetto dei tempi indicati all'articolo 9 del Contratto comporterà l'applicazione da parte della Regione in sede di definizione della rata di saldo di una penale pari ad 250 € per ogni giorno di ritardo.

Ulteriori indicatori – RISPETTO DEL PRO

RISPETTO DEGLI OBIETTIVI DEL PRO DI CUI ALL'ALLEGATO 8

Sono di seguito individuate le penali per il mancato rispetto degli obiettivi di cui all'allegato 8, se non influenzato dai fattori di contesto di cui al punto 4 dell'allegato stesso, e le mitigazioni in caso di over-performance.

1. INDICATORI DI EFFICIENZA – COSTO OPERATIVO PER KM

Efficienza operativa PEF	2024	2025	2026	2027	2028	Media
Costo operativo per treno-km	Vedi tabella 19 PRO					

Penale/Mitigazione annua:

- Costo operativo per treno-km
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 3 decimi;
 - 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 3 decimi;

2. INDICATORI DI EFFICIENZA – ALTRI KPI COSTI

Efficienza operativa PEF	2024	2025	2026	2027	2028	Media
Costo operativo per posto-km	Vedi tabella 20 PRO					
Costo operativo per passeggero-km	Vedi tabella 20 PRO					
Costi Manutenzione per treno-km	Vedi tabella 20 PRO					
Costi Manutenzione per costi operativi	Vedi tabella 20 PRO					
Costi Manutenzione per ore di servizio	Vedi tabella 20 PRO					

Penale/Mitigazione annua:

- Costo operativo per treno-km
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 3 decimi;
 - 4.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 3 decimi;
- Costo operativo per posto-km:
 - 1.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 millesimo;
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 millesimo;
- Costo operativo per passeggero-km:
 - 1.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 millesimi;
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 millesimi;
- Costi Manutenzione per treno-km:
 - 1.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 decimo;
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 decimo;
- Costi Manutenzione per costi operativi:
 - 1.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 punto percentuale;
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 punto percentuale;
- Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni:
 - 1.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 10 unità;
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 10 unità;

3. INDICATORI DI EFFICIENZA – ALTRI KPI RICAVI

Efficienza operativa PEF	2024	2025	2026	2027	2028	Media
---------------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------

Ricavi da Traffico per treno km	Vedi tabella 22 PRO					
Ricavi da Traffico per posto-km	Vedi tabella 22 PRO					
Ricavi da Traffico per passeggero- km	Vedi tabella 22 PRO					
Ricavi totali per treno-km	Vedi tabella 22 PRO					
Ricavi totali per posto-km	Vedi tabella 22 PRO					
Ricavi totali per passeggero-km	Vedi tabella 22 PRO					
Coverage Ratio	Vedi tabella 22 PRO					

Penale/Mitigazione annua:

- Ricavi da Traffico per treno-km:
 - 1.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 3 decimi;
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 3 decimi;
- Ricavi da Traffico per posto-km:
 - 1.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 millesimo;
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 millesimo;
- Ricavi da Traffico per passeggero-km:
 - 1.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 millesimi;
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 millesimi;
- Ricavi totali per treno-km:
 - 1.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 decimi;
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 decimi;
- Ricavi totali per posto-km:
 - 1.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 millesimo;
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 millesimo;
- Ricavi totali per passeggero-km:
 - 1.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 millesimi;
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 millesimi;

- Coverage Ratio:
 - 1.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 punti percentuali;
 - 2.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 punti percentuali;

ALLEGATI

CHECK LIST PULIZIA UTILIZZATA NELL'AMBITO DEL GRUPPO ISPETTIVO REGIONALE

CHECK LIST PR1, PV E PAR+PES+PIT – INTERVENTO VELOCE O INTERVENTO PV

IDENTIFICAZIONE	Data treno n
	Carrozza controllata n impianto/stazione
	Ora di controllo fattori controllo
VESTIBOLI	Ogni rifiuto rimosso da cestini (ove presenti - escluso PV) e pavimento
TOILETTE	Ogni rifiuto rimosso da pavimento e cestino, ambiente riordinato
	Apparecchiature igieniche senza incrostazioni
	Sostegni e pulsanti senza incrostazioni
	Materiale di consumo reintegrato (carta igienica, asciugamani)
COMPARTIMENTI, SALONI VIAGGIATORI	Ogni rifiuto rimosso da cestini (escluso PV), pavimento, sedili, cappelliere

Il controllo dovrà essere effettuato su una vettura a caso (con indicazione del numero di vettura).
 L'intervento è da considerarsi non eseguito quando gli interventi non eseguiti sono superiori a 2.

CHECK LIST PR2 – INTERVENTO DI MANTENIMENTO

IDENTIFICAZIONE	Data treno n
	Carrozza controllata n impianto/stazione
	Ora di controllo fattori controllo
VESTIBOLI	Ogni rifiuto rimosso da cestini (ove presenti)
	Pavimento senza rifiuti, polvere
TOILETTE	Pavimento senza rifiuti, polvere e ristagni d'acqua
	Apparecchiature igieniche senza polvere, sporco sedimentato

	Scarichi non otturati
	Portarifiuti vuoto
	Componenti di arredo in ordine
	Scorte di acqua e materiale di consumo reintegrato (carta igienica, asciugamani)
COMPARTIMENTI , SALONI VIAGGIATORI	Ogni rifiuto rimosso da cestini e cappelliere, ambiente riordinato
	Sedili senza rifiuti
	Tavoli, tavolinetti, davanzali senza polvere e rifiuti
	Pavimento senza rifiuti, polvere

Il controllo dovrà essere effettuato su una vettura a caso (con indicazione del numero di vettura).

L'intervento è da considerarsi non eseguito quando gli interventi non eseguiti sono superiori a 4

CHECK LIST PR3 – INTERVENTO DI BASE

IDENTIFICAZIONE	Data treno n
	Carrozza controllata n impianto/stazione
	Ora di controllo fattori controllo

ESTERNO	Pedane e gradini puliti
	sostegni e pulsanti puliti
	vetri frontali e laterali puliti
VESTIBOLI	Pareti, componenti d'arredo, sostegni, maniglie e corrimano puliti
	Pavimento pulito in modo accurato uniforme e senza ristagni d'acqua
	Ogni rifiuto rimosso, portarifiuti (ove presenti) puliti
	Superfici vetrate, cornici e telai puliti
	Mantici e pavimenti intercomunicanti senza polvere
	Ambiente riordinato
TOILETTE	Apparecchiature igieniche accuratamente pulite
	Pareti e componenti d'arredo senza polvere
	Pavimento pulito in modo accurato, uniforme e senza ristagni d'acqua
	Ogni rifiuto rimosso, portarifiuti pulito
	Superfici vetrate, cornici e telai puliti
	Scorte di materiale di consumo (carta igienica, asciugamani e sapone liquido) integre e ripristinate alla massima portata
	Scorta di acqua ripristinata alla massima portata, scarichi senza otturazioni

	Ambiente riordinato, aria disodorata
COMPARTIMENTI , SALONI VIAGGIATORI	Pareti e componenti d'arredo senza polvere
	Elementi soggetti a massimo contatto (maniglie, poggiatesta, braccioli, tavolinetti) puliti
	Rivestimenti tessili dei sedili senza polvere e macchie
	Pavimento pulito in modo accurato, uniforme e senza ristagni d'acqua
	Ogni rifiuto rimosso, portarifiuti puliti
	Superfici vetrate, cornici e telai puliti
	Ambiente riordinato

Il controllo dovrà essere effettuato su una vettura a caso (con indicazione del numero di vettura).

L'intervento è da considerarsi non eseguito quando gli interventi non eseguiti sono superiori a 9.

CHECK LIST PR4 – INTERVENTO DI FONDO

IDENTIFICAZIONE	Data treno n
	Carrozza controllata n impianto/stazione
	Ora di controllo fattori controllo

ESTERNO	Pedane e gradini puliti in modo accurato ed uniforme
	Scalette, sostegni e pulsanti senza polvere e puliti
	finestrini vetri e telai puliti
	Cassa pulita e senza graffiti o massima attenuazione
VESTIBOLI	Pavimento pulito in modo accurato, uniforme, anche le superfici non soggette a calpestio e senza ristagni d'acqua
	Cielo, esterno plafoniere, porte, pareti, arredi sostegni e corrimano puliti e senza graffiti o massima attenuazione
	Accessori, canalizzazioni, griglie, sostegni e maniglie puliti
	Finestrini, vetri, plexiglas, quadri, specchi puliti
	Seggiolini ribaltabili, estintori, freno a mano e relativi vani puliti
	Mantici e pavimenti intercomunicanti senza polvere
	Ambiente riordinato e portarifiuti (ove presenti) puliti
	Apparecchiature igieniche accuratamente pulite
	Pavimento, gradini e balze pulite in modo accurato, uniforme, anche le superfici non soggette a calpestio e senza ristagni d'acqua
	Cielo, esterno plafoniere, porte, pareti, arredi sostegni e corrimano puliti e senza graffiti o massima attenuazione

TOILETTE	Finestrini, specchi cornici e telai puliti
	Portarifiuti pulito e munito di sacchetto di raccolta
	Scarichi e griglie puliti e senza occlusioni
	Accessori, canalizzazioni, griglie, sostegni e maniglie puliti
	Scorte di materiale di consumo (carta igienica, asciugamani e sapone liquido) integre e ripristinate alla massima portata
	Scorta di acqua ripristinata alla massima portata
	Ambiente riordinato, aria disodorata
COMPARTIMENTI, SALONI VIAGGIATORI	Cielo, esterno plafoniere, porte, pareti, arredi sostegni e corrimano puliti e senza graffi o massima attenuazione
	Pavimento, copriscaldigli, gradini e balze pulite in modo accurato, uniforme, anche le superfici non soggette a calpestio e senza ristagni d'acqua
	Elementi soggetti a massimo contatto (maniglie, poggiatesta, braccioli, tavolinetti) puliti
	Tende e rivestimenti tessili dei sedili sostituiti o senza polvere e macchie
	Cappelliere pulite in modo accurato ed uniforme
	Finestrini, plexiglas, cartelli, quadri, cornici e telai puliti
	Ogni rifiuto rimosso, portarifiuti puliti
	Canalizzazioni aria e griglie pulite
	Accessori, cornici, componenti d'arredo e telai finestrini puliti
	Ambiente riordinato

Il controllo dovrà essere effettuato su una vettura a caso (con indicazione del numero di vettura).

L'intervento è da considerarsi non eseguito quando gli interventi non eseguiti sono superiori a 11.

CHECK LIST ARREDI UTILIZZATA NELL'AMBITO DEL GRUPPO ISPETTIVO REGIONALE

CHECK LIST ACCOGLIENZA

IDENTIFICAZIONE	Data treno n
	Carrozza controllata n impianto/stazione
	Ora di controllo fattori controllo

TUTTI GLI AMBIENTI:	Illuminazione guasta o mancante > del 50%
	Sedili mancanti o danneggiati

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT
Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

VESTIBOLI, TOILETTE COMPARTIMENTI- SALONI	Tendine mancanti o strappate, asciugatori guasti
	Finestrini, specchi toilette rotti o danneggiati
	Porte di passaggio e delle toilette mancanti o danneggiate
	Cappelliere, cestini portarifiuti mancanti o danneggiati
	Pavimenti danneggiati (es: avvallamento)

Il controllo dovrà essere effettuato su una vettura a caso (con indicazione del numero di vettura).

L'intervento è da considerarsi non eseguito quando i fattori negativi sono superiori a 3.

***Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033***

***tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano***

ALLEGATO 7

Monitoraggio

Tabella 1 – Modalità e termini di trasmissione.....	2
Tabella 2 – Schema di sintesi dati di monitoraggio.....	6
Tabella 2.1 – Dati riassuntivi delle percorrenze effettuate.....	6
Tabella 2.2 – Dati riassuntivi dei ricavi.....	8
Tabella 2.3 – Dati riassuntivi delle prestazioni.....	9

ALLEGATO 7 – MONITORAGGIO

La tabella 1 definisce modalità e termini di trasmissione degli elementi riportati nella colonna “Oggetto”.

La tabella 2 definisce lo schema di sintesi dei dati di monitoraggio.

Tabella 1 – Modalità e termini di trasmissione

RIFERIMENTO	TEMA	OGGETTO	TERMINI E TEMPI CONSEGNA	REFERENTE	MODALITA' (1) (3)
ART 9.2	CER	CER certificato e Relazione Illustrativa	Entro 120 giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio di TFT	TFT	PEC
ART 9.2	CER	Documentazione di cui alla Misura 4 della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 120 del 29 novembre 2018	Contestualmente all'invio ad ART (2)	TFT	Attraverso modalità previste dall'Autorità di Regolazione Trasporti, in assenza PEC (2)
ART 16	TARIFFE	Richiesta di adeguamento all'indice inflattivo, con contestuale comunicazione dell'indice di qualità relativo all'anno precedente identificato ai fini dell'applicazione del price-cap di cui all'allegato tariffe	Entro la fine del mese di aprile dell'anno di riferimento	TFT	PEC
ART 18.6	CARTA DEI SERVIZI	Schema di Carta dei Servizi	Entro il 15 ottobre dell'anno precedente a quello di validità della Carta	TFT	Email
ART 5 ART 13 ART 14	VARIAZIONE DEL SERVIZIO - PROGRAMMAZIONE	Invio del Programma di Esercizio di cui all'Allegato 2 relativo all'anno venturo	Entro il 1 dicembre - dati editabili	TFT	Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98), in assenza PEC
ART 5 ART 13 ART 14	VARIAZIONE DEL SERVIZIO - PROGRAMMAZIONE	Proposta di modifica del Programma di Esercizio in relazione ad esigenze di esercizio e/o di razionalizzazione della circolazione. Comunicazione di modifiche preventive all'offerta di posti minima	Entro 15 giorni antecedenti alla modifica	TFT	Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98) in assenza PEC

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT / Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

ALLEGATO 3	VARIAZIONE DEL SERVIZIO - PROGRAMMAZIONE	Copia della richiesta di tracce da presentare al Gestore dell'Infrastruttura	Entro il mese di aprile	TFT	Procedura da attuarsi dal momento della sottoscrizione dell'Accordo Quadro (ex articolo 23 del D.Lgs. 112/2015 e s.m.i.) tra la Regione e il Gestore dell'Infrastruttura. Email
		Progetto orario elaborato dal Gestore dell'Infrastruttura, eventuali comunicazioni di rigetto tracce o proposte alternative	Entro il mese di luglio	TFT	
		Progetto orario definitivo approvato dal Gestore dell'Infrastruttura	Entro 7 giorni dalla comunicazione del progetto orario da parte del Gestore dell'Infrastruttura LFI, comunque entro il mese di novembre	TFT	
ART 13	VARIAZIONE DEL SERVIZIO - PROGRAMMAZIONE	Comunicazione di modifiche all'offerta per lavori programmati sull'infrastruttura o in conseguenza di modifiche strutturali temporanee della stessa infrastruttura	Entro 30 giorni antecedenti alla loro attuazione (per le modifiche di cui TFT è informata con anticipo dal Gestore dell'Infrastruttura, altrimenti appena disponibile l'informazione)	TFT	Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98) in assenza Email
ART 13	VARIAZIONE DEL SERVIZIO - PROGRAMMAZIONE	Comunicazione di interruzione dei servizi per un periodo maggiore di 60 giorni	Entro 30 giorni antecedenti alla loro attuazione (per le modifiche di cui TFT è informata con anticipo dal Gestore dell'Infrastruttura, altrimenti appena disponibile l'informazione)	TFT	Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98), in assenza PEC
ART. 14	VARIAZIONE DEL SERVIZIO - GESTIONE	Comunicazione di variazione all'offerta determinate da qualsiasi causa cause di forza maggiore, quali scioperi, calamità naturali, terremoti, sommosse e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, da cause di sospensione del servizio disposti dalle Autorità, nonché da cause imputabili a TFT stessa, ad altri gestori di servizi o al Gestore dell'Infrastruttura	Entro 24 ore dall'inizio dei servizi (esclusi i casi estemporanei, da comunicarsi appena disponibile l'informazione)		Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98), in assenza Email
ART 5.8	VARIAZIONE SERVIZIO - GESTIONE	Comunicazione dei servizi sostitutivi con modalità automobilistica di cui ai punti b) e c) art 5.8 e indicazione della durata	Entro 24 ore dall'inizio dei servizi (esclusi i casi estemporanei, da comunicarsi appena disponibile l'informazione)		Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98), in assenza Email
ART 22	MONITORAGGIO FREQUENTAZIONI	Dati frequentazione del servizio (in assenza di indicazioni diverse: marzo, ultima metà di giugno, prima metà di agosto, novembre)	Entro la fine del mese successivo al mese oggetto di indagine	TFT	Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98), in assenza PEC

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT / Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

ART 22	MONITORAGGIO FREQUENTAZIONI	Report di analisi dei dati di frequentazione del servizio con valutazione del grado di riempimento dei mezzi durante l'anno, durante la settimana, durante le ore della giornata nelle fasce orarie e nei giorni della settimana, completo di calibrazione attraverso dati desunti da dati di vendita, da <i>big data</i> , da dispositivi di conteggio passeggeri ed altre fonti di indagine disponibili e con individuazione finale della valutazione del numero di passeggeri dell'anno trascorso	Entro marzo dell'anno successivo	TFT	PEC
ART 22	MONITORAGGIO FREQUENTAZIONI	Indagini sul viaggio (tipo di titolo utilizzato, motivazione – lavoratori, studenti, altro -, stagionalità, giorni della settimana, ore del giorno)	Contestualmente all'emissione della Carta dei Servizi, con riferimento all'anno precedente	TFT	PEC
ART 22 ALLEGATO 7 Tabella 2.1	MONITORAGGIO SERVIZIO	Tabella 2.1 di Allegato 7 relativa alle modifiche programmate e realizzate in sede di gestione	Entro la fine del mese successivo al mese di riferimento	TFT	Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98), in assenza attraverso Email + PEC riassuntiva dell'intera annualità entro gennaio dell'anno successivo
ART 22 ALLEGATO 7 Tabella 2.2	MONITORAGGIO EFFICIENZA	Tabella 2.2 di Allegato 7 relativa ai ricavi alla valutazione dei passeggeri e ad indici ad essa correlati	Entro la fine del mese successivo al mese di riferimento	TFT	Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98), in assenza attraverso Email + PEC riassuntiva dell'intera annualità entro gennaio dell'anno successivo
ALLEGATO 6 ALLEGATO 7 Tabella 2.3	MONITORAGGIO PRESTAZIONI	Tabella 2.3 di Allegato 7 riassuntiva degli indici di cui all'Allegato 6 (Condizioni Minime di Qualità) limitatamente agli indici di competenza dell'Azienda	Entro la fine del mese successivo al mese di riferimento (per gli indici che implicano conteggio plurimensile ci si riferisce all'ultimo mese di riferimento)	TFT	Email mansile + PEC riassuntiva dell'intera annualità entro gennaio dell'anno successivo

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT / Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

ART 22.7	MONITORAGGIO PRESTAZIONI	Report mensile delle verifiche effettuate dagli Ispettori regionali	Entro la fine del mese successivo a quello di riferimento	RT	Email
ART 22.7	MONITORAGGIO PRESTAZIONI	Report trimestrale delle risultanze/penalità delle verifiche effettuate dagli Ispettori regionali	Entro la fine del mese successivo al trimestre di riferimento	RT	PEC
ART 7	MONITORAGGIO PRESTAZIONI	Proposta di calcolo della rata di saldo al netto di penali/mitigazioni delle penali ed altre eventuali partite	Entro la fine di febbraio dell'anno successivo	TFT	PEC
ALLEGATO 4 ALLEGATO 6	MONITORAGGIO FATTORI PRODUTTIVI	Modifiche orario di apertura biglietterie	48 ore prima della modifica salvo variazioni per cause accidentali e non programmabili	TFT	Email
ALLEGATO 4 ALLEGATO 6	MONITORAGGIO SISTEMA DI VENDITA	Elenco aggiornato delle biglietterie	- aggiornamento annuale con descrizione della situazione al 31 dicembre - entro 6 mesi in caso di chiusura definitiva - entro 15 giorni in caso di chiusura temporanea superiore a 30 giorni	TFT	Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98), in assenza PEC entro gennaio dell'anno successivo
ALLEGATO 4 ALLEGATO 6	MONITORAGGIO SISTEMA DI VENDITA	Elenco aggiornato dei punti di vendita	- aggiornamento annuale con descrizione della situazione al 31 dicembre	TFT	Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98), in assenza PEC entro gennaio dell'anno successivo
ALLEGATO 5	MONITORAGGIO FATTORI PRODUTTIVI	Elenco aggiornato dei beni mobili (materiale rotabile) ed immobili dedicato all'effettuazione del servizio	- aggiornamento annuale con descrizione della situazione al 31 dicembre - in occasione di qualsiasi modifica durante l'anno	TFT	Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98), in assenza PEC entro gennaio dell'anno successivo
-	MONITORAGGIO FATTORI PRODUTTIVI	Elenco aggiornato del personale dedicato all'effettuazione del servizio	- aggiornamento annuale con descrizione della situazione al 31 dicembre	TFT	Attraverso modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98), in assenza nessuna comunicazione

ART 26 ALLEGATO 6	MONITORAGGIO	Misura 10 Delibera ART 16/2018 - Indicatori e livelli minimi di trasparenza	Sub a), b), c) entro 60 giorni dalla loro adozione o aggiornamento Sub d), e), f) entro il 31 marzo	TFT	Email
----------------------	--------------	---	--	-----	-------

(1) Salvo indicazioni diverse:

- l'invio via PEC dovrà essere effettuato all'indirizzo PEC ufficiale di Regione Toscana all'attenzione del dirigente del Settore Trasporto Pubblico Ferroviario;
- l'invio via Mail dovrà essere effettuato alla mail segnalazionitftfi@regione.toscana.it

(2) Il sistema informatico attraverso il quale i gestori di servizi realizzano l'inserimento dati di contabilità regolatoria richiesti dalla delibera ART n. 120/2018 sul portale dell'Autorità, non prevede, ad oggi, l'invio automatico e contestuale all'Ente Affidante; fino al momento in cui il sistema non sarà predisposto per l'invio automatico, sarà onere dell'Azienda l'invio attraverso PEC di:

- foglio di calcolo editabile contenente i medesimi dati inseriti,
- altra documentazione prevista dalla delibera ART 120/2018 e s.m.i.

Tale invio dovrà essere effettuato entro tre giorni lavorativi dalla chiusura dell'inserimento del *format online* ad oggi previsto dall'Autorità e corredato delle relazioni richieste ai sensi della Misura 4 di Delibera ART n. 120/2018.

(3) E' intenzione dell'Amministrazione procedere all'aggiornamento delle modalità di invio previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98) dei database indicati in tabella, attraverso soluzioni ad alto livello di interoperabilità. Sino tale data l'invio è effettuato attraverso le modalità alternative indicate in tabella (Email o PEC).

Tabella 2 – Schema di sintesi dati di monitoraggio

Tabella 2.1 – Dati riassuntivi delle percorrenze effettuate

	Rif.	Descrizione Indicatore	MESE 1	...	MESE 12	ANNO
Progra	A	Tr*km previsti in Programma di Esercizio				
	B	Tr*km soppressi per modifiche programmate in corso d'orario				

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT / Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

Immagine	C	Tr*km in aggiunta per modifiche programmate in corso d'orario				
	D	Tr*km effettuati per produzione straordinaria richiesta da Regione (Articolo 5.2)				
	E	Tr*km effettuati per produzione programmata	E = A+B+C+D	E = A+B+C+D	E = A+B+C+D	E = A+B+C+D
	F	Bus*km previsti in Programma di Esercizio	0	0	0	0
	G	Bus*km soppressi per modifiche programmate in corso d'orario	0	0	0	0
	H	Bus*km in aggiunta per modifiche programmate in corso d'orario				
	I	Bus*km effettuati per produzione programmata	I = F+G+H	I = F+G+H	I = F+G+H	I = F+G+H
Gestione	L	Tr*km soppressi per tutte le cause escluso sciopero				
	M	Tr*km soppressi per sciopero nazionale				
	N	Tr*km soppressi per sciopero locale				
	O	Tr*km in aggiunta per decisione estemporanea in sede di gestione				
	P	Bus*Km soppressi in gestione				
	Q	Bus*Km in aggiunta in gestione				
	R	Tr*km effettivamente realizzati	R = E+L+M+N+O	R = E+L+M+N+O	R = E+L+M+N+O	R = E+L+M+N+O
	S	Bus*Km effettivamente realizzati	S = P+R	S = P+R	S = P+R	S = P+R

I treni soppressi saranno riportati con segno negativo, i treni aggiunti con segno positivo.

La tabella in oggetto è realizzata per ciascuna tratta (Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga).

In assenza di diverse modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98) l'invio sarà effettuato mensilmente attraverso un foglio di calcolo editabile a cui mensilmente viene aggiunto il contributo relativo; il consuntivo annuo (da realizzarsi entro gennaio dell'anno successivo) sarà corredato dalla seguente documentazione:

In assenza di diverse modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98) l'invio sarà effettuato

- attraverso mail, ogni mese, attraverso un foglio di calcolo editabile a cui mensilmente viene aggiunto il contributo relativo;

- attraverso PEC, a gennaio con riferimento al consuntivo dell’anno precedente, attraverso il consuntivo del foglio di calcolo con gli invii mensili corredato della seguente documentazione:
 - “*Programma di esercizio al ...*” che comprende i dati relativi alla produzione mensile e i dati relativi ad ogni soppressione parziale o totale con indicazione della causa (Sciopero Nazionale, Sciopero locale, Forza Maggiore, Causa Riconducibile a TFT, altri Gestori, Gestore dell'infrastruttura), dei provvedimenti assunti e, in particolare, degli eventuali servizi sostitutivi;
 - “*Diario Ritardi al ...*” che comprende i dati relativi ad ogni treno che presenta ritardo a destino con dettaglio dell’entità e causa del ritardo (Sciopero Nazionale, Sciopero locale, Forza Maggiore, Causa Riconducibile a TFT, altri Gestori, Gestore dell'infrastruttura)

L’invio mensile e l’invio attraverso PEC del mese di gennaio permetteranno eventuali correzioni dovute ad informazioni pervenute successivamente ai tempi di consegna, in modo tale che l’ultimo invio sia comprensivo di tutte le informazioni in possesso dell’Azienda. In caso di differenze tra l’invio di gennaio via PEC e l’invio del CER, dell’indagine dell’Osservatorio Nazionale del TPL o di altre indagini realizzate a livello nazionale, l’Azienda presenterà opportuna motivazione ai fini dell’allineamento.

Tabella 2.2 – Dati riassuntivi dei ricavi

	Rif.	Descrizione Indicatore	MESE 1	...	MESE 12	ANNO
Ricavi	A	Ricavi da Titoli di Viaggio distinti per tipologia				
	B	Ricavi da integrazione tariffaria				
	C	Altri Ricavi				
	D	Ricavi	D = A+B+C	D = A+B+C	D = A+B+C	D = A+B+C
	E	Ricavi di corrispettivo				
	F	Valutazione passeggeri attraverso coefficienti fruizione				
	G	Valutazione quota parte passeggeri nel giorno feriale medio				
	H	Valutazione quota parte passeggeri nell’ora di punta del giorno feriale medio				

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT / Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

	I	Valutazione offerta posti nel giorno feriale medio				
	L	Valutazione offerta posti nell'ora di punta del giorno feriale medio				
Indici	M	Valutazione del coefficiente minimo di copertura dei costi (coverage ratio)	$M=D/(D+E)$	$M=D/(D+E)$	$M=D/(D+E)$	$M=D/(D+E)$
	N	Indice di affollamento medio per giorno feriale medio	$M=G/I$	$M=G/I$	$M=G/I$	$M=G/I$
	O	Indice di affollamento medio nell'ora di punta del giorno feriale medio	$O=H/M$	$O=H/M$	$O=H/M$	$O=H/M$

La tabella in oggetto è realizzata per ciascuna linea; la tabella è corredata di una nota metodologica in cui si esplicano le procedure con cui sono effettuati le valutazioni ed i coefficienti di fruizione utilizzati.

In assenza di diverse modalità previste dall'Osservatorio per la Mobilità e i Trasporti (Art. 21 LR 42/98) l'invio sarà effettuato

- attraverso mail, ogni mese, attraverso un foglio di calcolo editabile a cui mensilmente viene aggiunto il contributo relativo;
- attraverso PEC, a gennaio con riferimento al consuntivo dell'anno precedente, attraverso il consuntivo del foglio di calcolo con gli invii mensili corredata del database relativo ai titoli di viaggio venduti sulla linea, comprensivo del dettaglio della linea, della tipologia e fascia del titolo, della rivendita, del mese di vendita, del numero di titoli venduti, dell'importo del singolo titolo e della vendita complessiva.

L'invio mensile e l'invio attraverso PEC del mese di gennaio permetteranno eventuali correzioni dovute ad informazioni pervenute successivamente ai tempi di consegna, in modo tale che l'ultimo invio sia comprensivo di tutte le informazioni in possesso dell'Azienda. In caso di differenze tra l'invio di gennaio via PEC e l'invio del CER, dell'indagine dell'Osservatorio Nazionale del TPL o di altre indagini realizzate a livello nazionale, l'Azienda presenterà opportuna motivazione ai fini dell'allineamento.

Tabella 2.3 – Dati riassuntivi delle prestazioni

I parametri tecnici necessari per la verifica delle Condizioni Minime di Qualità vengono trasmessi secondo il seguente schema:

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT / Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

Aspetto	Indicatore	Indice	Periodicità (1) (2)	Monitoraggio	Competenza dell'indice di Allegato 6	Modalità nel calcolo dell'indice	Verifica
Livelli minimi di PRESTAZIONE							
Offerta Posti	N. decurtazioni, treni rilevanti	CONF_R	mensile	TFT	TFT	Tutti treni	RT
	N. decurtazioni, altri treni	CONF	mensile	TFT	TFT	Tutti treni	RT
Regolarità	Indice di regolarità (treni) (%Rt)	%RT_treni	mensile (*)	TFT	TFT	Tutti treni	RT
	Indice di regolarità (minuti) (%Rt)	%RT_minuti	mensile (*)	TFT	TFT	Tutti treni	RT
Puntualità	Puntualità, treni rilevanti	STB1 %OS(0'-5')_R	mensile	TFT	TFT	Tutti treni	RT
	Puntualità, treni non rilevanti	STB1 %OS(0'-5')	mensile	TFT	TFT	Tutti treni	RT
Livelli minimi di INFORMAZIONE ALL'UTENZA							
Informazione	Informazioni prima del viaggio	INFO_AN	mensile	TFT	RT	Ispezione Puntuale	RT
	Informazioni durante il viaggio statiche	INFO_DU_STAT	mensile	TFT	RT	Ispezione Puntuale	RT
	Informazioni durante il viaggio dinamiche	INFO_DU_DIN	mensile	TFT	RT	Ispezione Puntuale	RT
Livelli minimi di ACCESSIBILITÀ COMMERCIALE							
Accessibilità Commerciale	Dotazione adeguata canali di vendita, staz. A	%ACV_A	mensile (*)	TFT	TFT	Campione	RT
	Dotazione adeguata canali di vendita, staz. C	%ACV_C	mensile (*)	TFT	TFT	Campione	RT
	Rispetto orario di apertura biglietterie	BIGLIETTERIE	mensile	TFT	RT	Ispezione Puntuale	RT
	Funzionamento canali telematici	%BTEL	mensile (*)	TFT	TFT	Campione	RT
	Funzionamento biglietterie aut. full, staz. A	%BAUT_A	mensile (*)	TFT	TFT	Campione	RT
	Funzionamento biglietterie aut. full, staz. C	%BAUT_C	mensile (*)	TFT	TFT	Campione	RT
	Funzionamento validatrici, stazioni A	%VAL_A	mensile (*)	TFT	TFT	Campione	RT
	Funzionamento validatrici, stazioni C	%VAL_C	mensile (*)	TFT	TFT	Campione	RT
Livelli minimi di ACCESSIBILITÀ DEL PUBBLICO AI SERVIZI							
Accessibilità	Funzionalità delle porte	%PAF	mensile (*)	TFT	TFT	Tutti treni	RT
	Accessibilità e funzionamento delle toilette	%WC_AFN	mensile (*)	TFT	RT	Campione	RT
	Integrità degli arredi	%ACCOGLIENZA	mensile (*)	TFT	RT	Campione	RT
	PRM: Accessibilità programmata	%CORSEACC	mensile (*)	TFT	TFT	Tutti treni	RT
	PMR: Access. rispetto programma, postazioni	%SPMR_POST	mensile (*)	TFT	RT	Campione	RT

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT / Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

	PMR: Access. rispetto programma, toilette	%SPMR_TOI	mensile (*)	TFT	RT	Campione	RT
	BICI: Disponibilità progr. di servizi bici	%BICI_PROG	mensile (*)	TFT	TFT	Tutti treni	RT
	BICI: Disponibilità effettiva di servizi bici	%SBICI_EFF	mensile (*)	TFT	RT	Campione	RT
	Affissione Logo Regione Toscana sui treni	LOGO	mensile		RT	Ispezione Puntuale	RT
Livelli minimi di PULIZIA E COMFORT DEL MAT. ROTABILE							
Pulizia	Esecuzione cicli di pulizia A,B,C,D	%PULT_EX	mensile (*)	TFT	TFT	Campione	RT
	A1, A2, B (PR1 e PR2)	%PULT_CF_A_B	mensile (*)	TFT	RT	Campione	RT
	C, D (PR3 e PR4)	%PULT_CF_C_D	mensile (*)	TFT	RT	Ispezione Puntuale	RT
Comfort	Dotazione di impianti di riscaldamento	%CLI_RISC_DT	mensile (*)	TFT	TFT	Tutti treni	RT
	Dotazione di impianti di condizionamento	%CLI_COND_DT	mensile (*)	TFT	TFT	Tutti treni	RT
	Riscaldamento flotta	%CLI_RISC	mensile (*)	TFT	RT	Campione	RT
	Climatizzazione flotta	%CLI_COND	mensile (*)	TFT	RT	Campione	RT
Ulteriori indicatori – RISPETTO DI TEMPI CONTRATTUALMENTE DEFINITI							
Ritardi	Ritardo risposta al numero verde regionale	T_NVERDE	Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Ritardo trasmissione CER certificato (giorni)	T_CER	Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Ritardo consegna nuovi treni (mesi)	T_TRENI	Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
Ulteriori indicatori – RISPETTO DEL PRO							
KPI Costi	Costo operativo per treno-km		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Costo operativo per posto-km		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Costo operativo per passeggero-km		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Costi Manutenzione per treno-km		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Costi Manutenzione per costi operativi		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Costi Manutenzione per ore di servizio		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
KPI Ricavi	Ricavi da Traffico per treno km		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Ricavi da Traffico per posto-km		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Ricavi da Traffico per passeggero- km		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Ricavi totali per treno-km		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Ricavi totali per posto-km		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Ricavi totali per passeggero-km		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	
	Coverage Ratio		Rata di saldo		RT	Calcolo d'ufficio	

(1) Le informazioni degli indicatori con indicazione in periodicità “mensile (*)” sono fornite mensilmente anche se il calcolo degli indicatori e della penale o mitigazione della penale è plurimensile o annuo

(2) Gli indici previsti nelle sezioni:

- Ulteriori indicatori – RISPETTO DEL PRO
- Ulteriori indicatori – RISPETTO DI TEMPI CONTRATTUALMENTE DEFINITI

saranno calcolati in sede di rata di saldo; laddove i termini contrattuali non ne permettano il calcolo (a causa del disallineamento dei tempi di consegna del CER) il conteggio ed il relativo apporto di penali e/o mitigazioni delle stesse verrà rimandato alla rata di saldo successiva.

Attraverso i parametri della Tabella 2.3 si permette il calcolo delle penali e mitigazioni delle penali, in modo mensile, plurimensile o annuo a seconda delle disposizioni di Allegato 6. Il valore dell’entità delle penali e mitigazioni delle penali è calcolato gradualmente, mese dopo mese.

Aspetto	Indicatore	MESE 1	...	MESE 12	VALORE CUMULATO/ MEDIO	IMPORTO PENALE CUMULATO	IMPORTO MITIGAZIONE CUMULATO
Aspetto A	Indicatore 1						
	...						
	Indicatore N						

*Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
16/12/2023 – 15/12/2033
tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano*

ALLEGATO 8

Piano Raggiungimento Obiettivi

Indice dei contenuti

Il presente allegato è articolato nei paragrafi che seguono:

1. Acronimi, abbreviazioni e definizioni.....	4
2. Premessa.....	5
3. KPI ex Delibera ART n. 120/2018 e 154/2019.....	7
3.1 Premessa.....	7
3.2 Benchmarking ART – Campione imprese ferroviarie analoghe e KPI 2017-2019.....	7
3.3 Benchmarking ART – KPI aggiornati al 2020-2033.....	11
4. Principali elementi alla base del PEF/PRO.....	13
4.1 Rete ferroviaria.....	13
4.2 Programma di esercizio 2023-2033.....	15
4.3 Materiale rotabile e suo rinnovo 2023-2033.....	15
4.4 Addetti totali e operativi.....	16
4.5 Bacino di utenza e domanda di trasporto.....	16
4.6 Costi e ricavi da PEF ed effetti di rete.....	16
4.6.1 Premessa.....	16
4.6.2 Valore della produzione.....	17
4.6.3 Costi di produzione.....	18
5. Obiettivi di efficienza, efficacia e produttività.....	21
5.1 Obiettivi e procedure nelle misure ART (Delibera n. 120/2018).....	21
5.2 Dati e indicatori di base del PRO ex Delibere ART.....	21
5.3 Processi gestionali e piano delle attività aziendali Vs PRO TFT.....	22
5.4 Obiettivi per ambito (PRO) nel CdS RT-TFT 2023-2033.....	24
5.4.1 Premessa.....	24
5.4.2 Il recupero di efficienza (costo operativo a treno*km).....	26
5.4.3 Il recupero di efficienza (costi per unità di servizio e trasportato).....	30
5.4.4 Il recupero di efficienza/efficacia (ricavo da traffico a treno*km).....	31
5.4.5 L'accrescimento della produttività (costi e treni*km per addetto).....	33
5.4.6 L'accrescimento della qualità (puntualità e regolarità dei treni*km).....	33
5.5 CdS RT-TFT 2023-2033 – Valutazioni conclusive e analisi di congruità del PRO.....	35
6. Cronoprogramma monitoraggio e applicazione PRO 2023-33.....	39

Indice delle tabelle

Tabella 1 – Acronimi, abbreviazioni e definizioni.....	4
Tabella 2 – Campione ART Imprese Ferroviarie di Benchmarking KPI.....	8
Tabella 3 –KPI ART Del. 120/2018 Annesso 2: TFT Vs IF campione ART (triennio 2017-2019)....	9
Tabella 4 –Valori medi aggiornati KPI TFT Vs IF campione ART (triennio 2017-2019).....	10
Tabella 5 – Indici di aggiornamento 2020-2033.....	11

Tabella 6 – KPI ART altre IF aggiornati al (2020-2022 e) 2023-2033: valori medi campione.....	12
Tabella 7 – KPI ART altre IF aggiornati al (2020-2022 e) 2023-2033: valori massimi campione. .	13
Tabella 8 – Dati di base PEF/PRO 2023-2033: offerta programmata treni*km.....	15
Tabella 9 – Dati di base PEF/PRO 2023-2033: composizione ed età flotta rotabili.....	15
Tabella 10 – Dati di base PEF 2023-2033: addetti operativi Vs totali.....	16
Tabella 11 – Dati di base PEF 2023-2033: pax*km trasportati.....	16
Tabella 12 – Dati di base PEF 2023-2033: pax e pax*km 2024 e 2033 Vs 2019 (pre-COVID19)...	16
Tabella 13 – Evoluzione Deflatore Consumi nel periodo di validità del CdS 2023-2033.....	18
Tabella 14 – CdS 2023-2033: PEF.....	20
Tabella 15 – KPI ART Delib. N. 120/18 Allegato 2.....	25
Tabella 16 – PRO TFT 2023-2033: Piani d’Azione Operativo e Gestionale Annuali.....	27
Tabella 17 – PRO TFT 2023-2033: Piani d’Azione Monitoraggio.....	28
Tabella 18 – PRO TFT 2023-2033: Piano d’Azione Commerciale annuale Vs Utente.....	29
Tabella 19 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivo di riduzione/anno del costo operativo a treno*km....	30
Tabella 20 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivi di efficienza.....	30
Tabella 21 –RICAVI TPL TFT: Obiettivi incremento 2024–2033 per macro-micro azione comm..	32
Tabella 22 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivi di efficienza/efficacia.....	33
Tabella 23 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivi di produttività.....	33
Tabella 24 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivi di regolarità del servizio.....	34
Tabella 25 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivi di puntualità del servizio.....	35
Tabella 26 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivi di incremento dei posti*km offerti.....	35
Tabella 27 – PRO TFT 2023-2033: KPI TFT Vs ART (medi).....	38

Indice delle figure

Figura 1 – Rappresentazione della rete ferroviaria regionale e locale (LFI).....	14
--	----

1. Acronimi, abbreviazioni e definizioni

La tabella che segue riepiloga i principali acronimi, le abbreviazioni e le definizioni impiegate nel presente documento.

Testo	Descrizione
CdS	Contratto di Servizio
CER	Conto Economico Regolatorio
CMQ	Condizioni Minime di Qualità
EA o Regione o RT	Ente Affidante, Regione Toscana
FOI	Indice dei prezzi al consumo per Famiglie di Operai e Impiegati (senza tabacchi)
IA	Impresa Affidataria
IF	Impresa Ferroviaria
KPI	Key Performance Indicator
OD	Origine Destinazione
OPQ	Over Performance di Qualità
OSP	Obblighi di Servizio Pubblico
PEA	Programma di Esercizio Annuale (treni*km per linea, periodicità, a calendario annuo, ecc.)
PEF	Piano Economico Finanziario
PRO	Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori
TdV	Titoli di Viaggio
TFT	Trasporti Ferroviari Toscani S.p.a.
TIP	Tasso Inflazione Programmata
TPE/anno	Addetti “Tempo Pieno (o Teste anno) Equivalenti” su base annua
TPL	Trasporto Pubblico Locale

Tabella 1 – Acronimi, abbreviazioni e definizioni

2. Premessa

Il presente allegato è articolato nelle tematiche principali che seguono:

1. Piano azioni di miglioramento TFT 2023-33
2. Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori 2023-33 (PEF/PRO 2023-33)
3. Confronto PRO TFT Vs KPI ART (indicizzati 2023-2033)

Il presente Piano Raggiungimento Obiettivi (PRO) costituisce il documento di programmazione annesso al Piano Economico Finanziario (PEF) del Contratto di Servizio (CdS) 1° dicembre 2023 – 30 novembre 2033 tra Regione Toscana (EA o Regione) e Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. (IF o TFT) e definisce gli obiettivi economico-operativi di efficacia, efficienza e produttività del CdS e le azioni di supporto per il miglioramento delle suddette prestazioni aziendali di TFT.

In conformità con la Misura 2 della Delibera ART n. 120/2018, ai fini di quanto precede la Regione con nota prot. n. 341266 del 13 luglio 2023 ha richiesto ad ART i seguenti parametri, come previsto dalla citata delibera ART, misura 2.4, lettera a):

- i. valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza;
- ii. valore medio, minimo e massimo, degli indicatori di cui alle Tabelle A e B dell'Annesso 2 alla Delibera ART 120/2018, da assumere come termini di confronto per la fissazione di obiettivi di efficacia ed efficienza.

La suddetta richiesta ha preso le mosse dal monitoraggio del servizio in oggetto operato dalla Regione, in specie relativamente al periodo 2018-2022, e dai dati storici dello stesso periodo trasmessi da TFT ai diversi organi di regolazione del settore (Ministero – Osservatorio Nazionale, ART).

ART, con PEC del 3 agosto 2023, confermava la validità degli indicatori di efficacia-efficienza, ai sensi della misura 2, punto 4 della delibera n. 120/2018, inviati alla Regione con pec n. 5492 del 21 marzo 2022.

A fronte del periodo decennale di validità del CdS, il presente PRO fa riferimento al periodo regolatorio quinquennale 2023-2028. Al fine di rendere significativi i trend descrittivi degli indicatori e rendere comparabili i dati, le annualità sono considerate per intero (pur essendo l'Esercizio 2023 composto da una singola mensilità e l'Esercizio 2033 composto da 11 mensilità).

Il PEF/PRO 2023-2028, in conformità con quanto precede, ha tenuto conto:

- dei dati storici (anche alla luce delle atipicità che hanno influenzato i risultati di periodo, vedi pandemia sanitaria COVID-19);
- dei dati di partenza (2022-2023);
- delle responsabilità precipue delle Parti, Regione Vs IF, come attribuite alla luce della Matrice del Rischio, facente parte integrante del CdS quale allegato;
- dei fattori di contesto, di cui al punto 8 della Misura 2, che sono a loro volta in grado di influenzare il raggiungimento degli obiettivi medesimi;

attraverso il dimensionamento dei KPI ART, definisce gli obiettivi di miglioramento della gestione del servizio oggetto del CdS nei termini che seguono:

- obiettivi di efficienza, espressi in termini di riduzione percentuale del costo operativo per treno*km;
- obiettivi altri, in termini di riduzione o incremento percentuale in base alla rispettiva tipologia.

Il conseguimento dei suddetti obiettivi presuppone un ampio ventaglio di interventi, economico-finanziari, organizzativi e gestionali, sintetizzati nel seguito, a loro volta strettamente legati a una attenta pianificazione di quanto segue:

- gli investimenti previsti nell'arco di validità del Cds, in primis in materiale rotabile, in grado di accrescere il livello e le prestazioni del servizio offerte agli utenti e la loro percezione qualitativa del medesimo;
- gli orizzonti temporali di riferimento degli obiettivi di cui ai punti precedenti, nonché le penali per il mancato raggiungimento degli stessi in conformità con la Misura 2, punto 4, lettere c) e d);
- il sistema di monitoraggio continuo delle risorse spese, delle prestazioni erogate e dei risultati conseguiti, per un tempestivo riallineamento al programma temporale del CdS.

Le previsioni del Contratto di servizio rispondono ai criteri previsti dalla Delibera ART 154/2019 per il calcolo delle compensazioni per gli affidamenti in house o diretti. In particolare: "1. Per gli affidamenti in house o diretti, le compensazioni a copertura degli obblighi di servizio pubblico sono determinate nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), ed all'Allegato 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 e secondo le modalità indicate nello schema di cui al Prospetto 4. 2. Al fine di predisporre la Relazione di cui all'articolo 7, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007, l'ente affidante effettua il calcolo delle compensazioni separatamente per ciascuna modalità di trasporto, tenendo distinti in particolare i servizi di trasporto mediante autobus e i trasporti su rotaia, anche al fine di consentire le successive attività di controllo e valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici."

Il CdS oggetto di affidamento ha decorrenza il 16/12/2023 e termine il 15/12/2033. Vista la durata di soli 16 giorni del 2023, primo esercizio contrattuale, dati e obiettivi rappresentati nel seguito sono riferiti e definiti a partire dall'esercizio 2024.

Ai sensi dell'art. 4 del Regolamento 1370/2007

I contratti di servizio pubblico e le norme generali: a) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate; b) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente: i) i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione; e ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi; in modo da impedire una compensazione eccessiva. Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole;

Il PEF 1° dicembre 2023-30 novembre 2033 è stato redatto tenuto conto dei principi sopra indicati.

Le previsioni contrattuali rispetteranno altresì i criteri di contabilità regolatoria di cui al Titolo II della delibera n. 120/2018, a cui TFT si è adeguata.

Pertanto, il CdS prevederà l'impegno annuale dell'IF, a partire dall'approvazione del bilancio di esercizio, di compilare i formati di contabilità regolatoria e dati tecnici relativi all'esercizio precedente, unitamente alla redazione di una Relazione Illustrativa, in ottemperanza a quanto disposto dalla delibera ART 120/2018 salvo successive modifiche o integrazioni.

Entro lo stesso termine, TFT si impegnerà a trasmettere alla Regione e all'ART la certificazione, redatta da una società di revisione o da un revisore legale dei conti, attestante la conformità degli schemi di contabilità regolatoria e della Relazione Illustrativa ai criteri illustrati nella medesima delibera ART 120/2018.

3. KPI ex Delibera ART n. 120/2018 e 154/2019

3.1 Premessa

L'impostazione e verifica degli obiettivi del CdS RT-TFT 2023-2033, di cui nel seguito, è stata condotta, sulla base del PEF, degli OSP e delle risorse tecnico-strumentali contrattuali, elaborando e confrontando gli indicatori di riferimento del CdS con i KPI predisposti da ART in ordine alla valutazioni delle prestazioni efficienti/efficaci/economiche di settore e di cui alle delibere n. 120/2018 e n. 154/2019 e relativi annessi, al fine di verificare in che misura siano stati soddisfatti gli obiettivi "settoriali".

I suddetti KPI sono stati costruiti da ART sulla base della banca dati dell'Autorità, alimentata dalle attività di monitoraggio e rendicontazione delle Aziende del settore del TPL, prendendo a riferimento un campione di IF (nel numero di 13) analoghe a TFT (sotto il profilo delle caratteristiche del servizio esercito e della rete, dei volumi di offerta, ecc.).

3.2 Benchmarking ART – Campione imprese ferroviarie analoghe e KPI 2017-2019

La tabella che segue, come da corrispondenza e contatti diretti intercorsi con ART, riproduce l'elenco delle Imprese ferroviarie (n. 14 inclusa TFT) operanti sul territorio nazionale (su rete interconnessa) in quanto appartenenti a un campione di operatori giudicati analoghi, dal punto di vista delle caratteristiche principali delle stesse e del servizio esercito, rispetto all'impresa TFT.

Ferrovie del Campione (interconnesse)	
Progr.	Azienda
1	Busitalia S.r.l.
2	Ente Autonomo del Volturno S.r.l.
3	Ferrovie del Gargano S.r.l.
4	Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.
5	Trasporti Trentino S.p.A.
6	Trasporto Passeggeri Emilia Romagna S.p.A.
7	Società Ferrovie Udine Cividale S.r.l.
8	Sistemi Territoriali S.p.A.
9	SAD Trasporto Locale S.p.A.
10	Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A.
11	Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A.
12	Ferrotramviaria S.p.A.
13	Ferrovie del Sud Est
14	Servizi Automobilistici S.r.l.

Tabella 2 – Campione ART Imprese Ferroviarie di Benchmarking KPI

Gli indicatori (o KPI) delle prestazioni di efficacia-efficienza economico-gestionale del segmento ferroviario emergenti dal sistema di monitoraggio e rendicontazione alimentato da ART con riferimento al suddetto campione produce i risultati di cui alla tabella che segue.

I KPI messi a disposizione dall'ART sono relativi ai risultati conseguiti sia dall'Azienda TFT sia dalle (n. 13) IF del campione afferente e sono riportati in tabella con riferimento a due rappresentazioni temporali: dati "storici", nel caso delle colonne connotate con lett. b), e dati "indicizzati IPCA" di periodo, nel caso delle colonne connotate con lett. a).

I risultati sono relativi al triennio 2017-2019, il più recente disponibile al momento dell'avvio della presente procedura di affidamento, e sono riprodotti in termini di risultati medi-minimi-massimi dell'Impresa TFT e del campione applicabile. La colonna con sfondo e carattere rosso riproduce il risultato di un confronto preliminare tra risultanze storiche medie TFT Vs IF (risultati sostanzialmente analoghi si ottengono confrontando le due serie, TFT Vs altri IF, dei KPI indicizzati IPCA, essendo il coefficiente di attualizzazione il medesimo per entrambi, TFT e campione d'IF, vedi nel seguito).

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT
 Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

		TFT							ALTRE IIFF						
INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA		(a - IPCA)			(b - storico)			(MEDIA B)	(a - IPCA)			(b - storico)			
NOME	FORMULAZIONE	MEDIA	MIN	MAX	MEDIA	MIN	MAX	TFT Vs IIFF	MEDIA	MIN	MAX	MEDIA	MIN	MAX	
Costo operativo per treno-km	costi operativi/treni-km	10,04	9,88	10,13	9,96	9,88	10,07	1,00	10,02	5,35	14,83	9,94	5,31	14,57	
EFFICIENZA (COSTI)															
NOME	FORMULAZIONE	MEDIA	MIN	MAX	MEDIA	MIN	MAX	TFT Vs IIFF	MEDIA	MIN	MAX	MEDIA	MIN	MAX	
Costo operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	0,05	0,04	0,05	0,05	0,04	0,05	0,72	0,07	0,02	0,13	0,07	0,02	0,13	
Costo operativo per passeggero-km	costi operativi/pax-km	0,24	0,23	0,25	0,24	0,23	0,25	0,88	0,27	0,08	0,62	0,27	0,08	0,61	
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	costi di manutenzione/ore servizio treni	118,94	95,02	136,92	117,95	95,02	136,12	1,01	117,40	26,99	248,56	116,53	26,84	244,22	
Costi Manutenzione per treno-km	costi di manutenzione/treni-km	2,91	2,53	3,20	2,89	2,53	3,18	1,09	2,67	0,74	5,73	2,65	0,73	5,63	
Costi Manutenzione per costi operativi	costo di manutenzione/costi operativi	29,00%	25,55%	31,54%	29,00%	25,55%	31,54%	1,12	25,99%	10,77%	43,70%	25,99%	10,77%	43,70%	
EFFICIENZA (RICAVI)															
NOME	FORMULAZIONE	MEDIA	MIN	MAX	MEDIA	MIN	MAX	TFT Vs IIFF	MEDIA	MIN	MAX	MEDIA	MIN	MAX	
Ricavi da Traffico per treno km	ricavi da traffico/treni-km	2,03	1,95	2,08	2,01	1,93	2,06	0,95	2,15	0,01	4,80	2,13	0,01	4,80	
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,83	0,01	0,00	0,04	0,01	0,00	0,04	
Ricavi da Traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	0,05	0,04	0,05	0,05	0,04	0,05	0,96	0,05	0,00	0,11	0,05	0,00	0,11	
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	14,53	14,23	14,82	14,42	13,98	14,82	1,06	13,69	6,35	22,66	13,59	6,23	22,66	
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,78	0,09	0,04	0,17	0,09	0,04	0,17	
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km	0,35	0,33	0,38	0,35	0,32	0,38	0,90	0,39	0,12	1,10	0,38	0,12	1,10	
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	20,22%	19,19%	20,83%	20,22%	19,19%	20,83%	0,93	21,78%	0,05%	43,03%	21,78%	0,05%	43,03%	
PRODUTTIVITA'															
NOME	FORMULAZIONE	MEDIA	MIN	MAX	MEDIA	MIN	MAX	TFT Vs IIFF	MEDIA	MIN	MAX	MEDIA	MIN	MAX	
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	costi del lavoro totale/n. addetti totali	50.303	48.553	51.206	49.905	48.523	50.908	1,01	49.917	26.681	69.861	49.529	26.215	69.861	
Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	14.687	13.328	15.693	14.687	13.328	15.693	0,93	15.809	8.183	30.141	15.809	8.183	30.141	
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	11.359	10.436	12.177	11.359	10.436	12.177	1,14	9.966	4.098	15.374	9.966	4.098	15.374	
EFFICACIA															
NOME	FORMULAZIONE	MEDIA	MIN	MAX					MEDIA	MIN	MAX				
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	86,70%	84,29%	88,25%					85,95%	46,59%	99,72%				
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza*	13,37%	11,58%	15,89%					16,07%	0,29%	74,99%				
Regolarità Treni (solo causa IF)	n. treni circolati/n. treni programmati	98,55%	96,50%	99,87%					97,14%	85,97%	108,79%				

(*) I valori indicati sono riferiti alla variabile treni-km in ritardo (>5min; tutte le cause)/treni-km

Tabella 3 –KPI ART Del. 120/2018 Annesso 2: TFT Vs IF campione ART (triennio 2017-2019)

L'esame degli intervalli di variazione dei dati campionari (media vs min vs max) evidenzia scostamenti talvolta molto significativi di cui, in assenza di argomentazioni motivazionali di supporto, non è possibile apprezzare compiutamente il significato così da calibrarne l'utilizzo nella definizione degli obiettivi del CdS TFT.

La tabella che segue, con riferimento ai valori medi atualizzati (a-IPCA) dei KPI, riproduce la comparazione delle risultanze TFT vs quelle del campione, al fine di far emergere i punti di forza e debolezza TFT da assumere a base della definizione degli obiettivi del nuovo CdS.

Le celle a sfondo colorato evidenziano i confronti (KPI TFT/IIFF ART) per i quali si rilevano gli scostamenti più rilevanti corrispondenti, secondo i casi, a punti di forza (prestazione migliorativa) o di debolezza (prestazione peggiorativa) delle prestazioni aziendali TFT rispetto alle prestazioni aziendali registrate nel campione ART.

Le diversità di risultato, per essere utilizzato compiutamente, meriterebbero un approfondimento ad hoc in termini di ulteriori dati di supporto, potendo anche sottendere una diversa politica gestionale

o un diverso punto di partenza (ad es., una diversa struttura ed età degli asset aziendali, da cui un diverso livello relativo dei costi di manutenzione).

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA		TFT Vs IIFF (a - IPCA)
NOME	FORMULAZIONE	MEDIA
Costo operativo per treno-km	costi operativi/treni-km	100,2%
EFFICIENZA (COSTI)		
NOME	FORMULAZIONE	MEDIA
Costo operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	71,2%
Costo operativo per passeggero-km	costi operativi/pax-km	87,6%
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	costi di manutenzione/ore servizio treni	101,3%
Costi Manutenzione per treno-km	costi di manutenzione/treni-km	109,1%
Costi Manutenzione per costi operativi	costo di manutenzione/costi operativi	111,6%
EFFICIENZA (RICAVI)		
NOME	FORMULAZIONE	MEDIA
Ricavi da Traffico per treno km	ricavi da traffico/treni-km	94,5%
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	76,9%
Ricavi da Traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	96,1%
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	106,1%
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	77,5%
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km	90,1%
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	92,8%
PRODUTTIVITA'		
NOME	FORMULAZIONE	MEDIA
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	costi del lavoro totale/n. addetti totali	100,8%
Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	92,9%
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	114,0%
EFFICACIA		
NOME	FORMULAZIONE	MEDIA
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	101%
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza*	83%
Regolarità Treni (solo causa IF)	n. treni circolati/n. treni programmati	101%

(*) I valori indicati sono riferiti alla variabile treni-km in ritardo

Tabella 4 – Valori medi atualizzati KPI TFT Vs IF campione ART (triennio 2017-2019)

L'esame di questo confronto preliminare, che ai fini della presente procedura di affidamento supporta l'identificazione dei temi focali degli obiettivi nel periodo di vigenza del CdS, permette di rilevare come le prestazioni TFT siano, di norma, in linea con la media campionaria e

significativamente inferiori rispetto ai valori massimi, evidenziando alcuni punti di eccellenza sul lato dei costi (efficienza) e alcuni elementi di forte debolezza sul lato dei ricavi (efficacia), aspetto quest'ultimo che ci si può oggettivamente aspettare in base al tipo di bacino di traffico e di domanda (debole e rarefatta) che caratterizzano la rete e il servizio TFT.

3.3 Benchmarking ART – KPI attualizzati al 2020-2033

Al fine di aggiornare le risultanze 2017-2019, affinché possano mantenere il più possibile la loro valenza di *benchmark*, i KPI ART, che sono indicizzati IPCA al 2019, sono stati ulteriormente attualizzati (“inflazionati”) al periodo 2020-2033 in cui è ricompreso l’arco temporale di durata del CdS RT-TFT in fase di affidamento (01/12/2023-30/11/2033).

L’indicizzazione è stata effettuata sulla base di due distinte serie di indici:

- a) tassi d’inflazione effettivi, per il periodo ormai consuntivato 2020-2022 (basati sulla serie degli indici FOI ex statistiche ISTAT e analisi retrospettive DEF);
- b) tassi d’inflazione programmata, per il periodo previsionale 2023-2033 (basati sul TIP 2023 e, per ragioni di omogeneità dei dati, sulla serie dei deflatori dei consumi ex DEF 2023 a partire dal 2024, per i quali indici è disponibile la serie completa dei valori a differenza di quanto accade per il TIP).

La tabella che segue riproduce la sequenza dei suddetti indici, impiegati per il processo di attualizzazione retrospettiva (2020-2022) e previsionale (2023-2033).

FOI			TIP-DEF	DEFLATTORE DEI CONSUMI (DEF 2023)									
2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
-0,30%	1,90%	8,10%	5,40%	2,70%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

Tabella 5 – Indici di attualizzazione 2020-2033

Le tabelle che seguono riportano l’esito del processo di attualizzazione 2023-2033 con riguardo ai KPI previsionali medi e massimi (e non quelli minimi), ritenendo che i valori di tali indicatori debbano essere ritenuti come i riferimenti preferenziali delle politiche di miglioramento delle performance di RT e TFT sottese alle previsioni dell’affidamento.

Il processo di attualizzazione ha riguardato unicamente i KPI di contenuto economico (indici di costo e di ricavo unitari), in quanto solo tali grandezze sono esposte direttamente agli effetti delle dinamiche inflattive di costi e prezzi intermedi e finali. Questi primi KPI sono rappresentati in tabella con carattere di colore nero.

Il suddetto processo di attualizzazione non ha, invece e ovviamente, riguardato gli indicatori di carattere organizzativo e qualitativo, non direttamente correlabili a dinamiche inflattive e più direttamente espressione, per contro, di interventi aziendali di natura tecnico-operativa. Questi secondo KPI sono rappresentati in tabella con carattere di colore blue.

Gli anni del periodo storico sono caratterizzati in tabella con carattere di colore rosso, riportati per garantire trasparenza e continuità del processo di attualizzazione adottato anche se non riferibili al periodo di validità dell’affidamento. Gli anni del periodo di PRO sono evidenziati in tabella con carattere di colore nero.

La prima tabella riporta la serie dei dati campionari “altre IF (IPCA)” attualizzati al 2023-2033 in base ai KPI di valore medio 2017-2019, la seconda tabella riporta la serie dei dati campionari “altre IF (IPCA)” riferiti ai KPI di valore massimo 2017-2019.

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT
 Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

MEDIA														
INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo operativo per treno-km	9,99	10,18	11,00	11,60	11,91	12,15	12,39	12,64	12,89	13,15	13,41	13,68	13,95	14,23
EFFICIENZA (COSTI)														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo operativo per posto-km	0,07	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
Costo operativo per passeggero-km	0,27	0,28	0,30	0,32	0,33	0,33	0,34	0,35	0,35	0,36	0,37	0,37	0,38	0,39
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	117,05	119,28	128,94	135,90	139,57	142,36	145,21	148,11	151,07	154,10	157,18	160,32	163,53	166,80
Costi Manutenzione per treno-km	2,66	2,71	2,93	3,09	3,17	3,24	3,30	3,37	3,44	3,50	3,57	3,65	3,72	3,79
Costi Manutenzione per costi operativi	0,26	0,26	0,29	0,30	0,31	0,32	0,32	0,33	0,33	0,34	0,35	0,35	0,36	0,37
EFFICIENZA (RICAVI)														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ricavi da Traffico per treno km	2,14	2,18	2,36	2,49	2,55	2,60	2,66	2,71	2,76	2,82	2,87	2,93	2,99	3,05
Ricavi da Traffico per posto-km	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Ricavi da Traffico per passeggero-km	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07
Ricavi totali per treno-km	13,65	13,91	15,04	15,85	16,28	16,60	16,94	17,27	17,62	17,97	18,33	18,70	19,07	19,45
Ricavi totali per posto-km	0,09	0,09	0,10	0,10	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,12	0,12	0,12	0,12	0,13
Ricavi totali per passeggero-km	0,38	0,39	0,42	0,45	0,46	0,47	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55
Coverage Ratio	21,43%	21,43%	21,43%	21,43%	21,43%	21,43%	21,43%	21,43%	21,43%	21,43%	21,43%	21,43%	21,43%	21,43%
PRODUTTIVITA'														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	49.768	50.713	54.821	57.781	59.341	60.528	61.739	62.974	64.233	65.518	66.828	68.165	69.528	70.919
Treni-km per numero addetti operativi	15.809	15.809	15.809	15.809	15.809	15.809	15.809	15.809	15.809	15.809	15.809	15.809	15.809	15.809
Treni-km per numero addetti totali	9.966	9.966	9.966	9.966	9.966	9.966	9.966	9.966	9.966	9.966	9.966	9.966	9.966	9.966
EFFICACIA														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Puntualità (solo causa IF)	85,95%	85,95%	85,95%	85,95%	85,95%	85,95%	85,95%	85,95%	85,95%	85,95%	85,95%	85,95%	85,95%	85,95%
Scostamenti da orario (solo causa IF)	16,07%	16,07%	16,07%	16,07%	16,07%	16,07%	16,07%	16,07%	16,07%	16,07%	16,07%	16,07%	16,07%	16,07%
Regolarità Treni (solo causa IF)	97,14%	97,14%	97,14%	97,14%	97,14%	97,14%	97,14%	97,14%	97,14%	97,14%	97,14%	97,14%	97,14%	97,14%

Tabella 6 – KPI ART altre IF atualizzati al (2020-2022 e) 2023-2033: valori medi campione

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT
 Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

MAX														
INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo operativo per treno-km	14,78	15,06	16,28	17,16	17,62	17,98	18,34	18,70	19,08	19,46	19,85	20,24	20,65	21,06
EFFICIENZA (COSTI)														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo operativo per posto-km	0,13	0,13	0,14	0,15	0,16	0,16	0,16	0,17	0,17	0,17	0,18	0,18	0,18	0,19
Costo operativo per passeggero-km	0,62	0,63	0,68	0,72	0,74	0,75	0,77	0,78	0,80	0,81	0,83	0,85	0,86	0,88
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	247,81	252,52	272,98	287,72	295,49	301,39	307,42	313,57	319,84	326,24	332,76	339,42	346,21	353,13
Costi Manutenzione per treno-km	5,71	5,82	6,29	6,63	6,81	6,94	7,08	7,22	7,37	7,52	7,67	7,82	7,98	8,14
Costi Manutenzione per costi operativi	0,44	0,44	0,48	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	0,56	0,57	0,59	0,60	0,61	0,62
EFFICIENZA (RICAVI)														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ricavi da Traffico per treno km	4,78	4,87	5,27	5,55	5,70	5,82	5,93	6,05	6,17	6,29	6,42	6,55	6,68	6,81
Ricavi da Traffico per posto-km	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06
Ricavi da Traffico per passeggero-km	0,11	0,11	0,12	0,12	0,13	0,13	0,13	0,13	0,14	0,14	0,14	0,15	0,15	0,15
Ricavi totali per treno-km	22,60	23,02	24,89	26,23	26,94	27,48	28,03	28,59	29,16	29,75	30,34	30,95	31,57	32,20
Ricavi totali per posto-km	0,17	0,17	0,19	0,20	0,20	0,20	0,21	0,21	0,22	0,22	0,23	0,23	0,24	0,24
Ricavi totali per passeggero-km	1,10	1,12	1,21	1,27	1,31	1,33	1,36	1,39	1,41	1,44	1,47	1,50	1,53	1,56
Coverage Ratio	32,35%	32,35%	32,35%	32,35%	32,35%	32,35%	32,35%	32,35%	32,35%	32,35%	32,35%	32,35%	32,35%	32,35%
PRODUTTIVITA'														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	69.651	70.974	76.723	80.866	83.050	84.711	86.405	88.133	89.896	91.694	93.528	95.398	97.306	99.252
Treni-km per numero addetti operativi	30.141	30.141	30.141	30.141	30.141	30.141	30.141	30.141	30.141	30.141	30.141	30.141	30.141	30.141
Treni-km per numero addetti totali	15.374	15.374	15.374	15.374	15.374	15.374	15.374	15.374	15.374	15.374	15.374	15.374	15.374	15.374
EFFICACIA														
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Puntualità (solo causa IF)	99,72%	99,72%	99,72%	99,72%	99,72%	99,72%	99,72%	99,72%	99,72%	99,72%	99,72%	99,72%	99,72%	99,72%
Scostamenti da orario (solo causa IF)	74,99%	74,99%	74,99%	74,99%	74,99%	74,99%	74,99%	74,99%	74,99%	74,99%	74,99%	74,99%	74,99%	74,99%
Regolarità Treni (solo causa IF)	108,79%	108,79%	108,79%	108,79%	108,79%	108,79%	108,79%	108,79%	108,79%	108,79%	108,79%	108,79%	108,79%	108,79%

Tabella 7 – KPI ART altre IF atualizzati al (2020-2022 e) 2023-2033: valori massimi campione

Nel seguito dell'allegato, in esito alla definizione degli obiettivi TFT 2023-2033, sarà prodotta una tabella di confronto degli indicatori TFT PRO 2024 con i corrispondenti valori atualizzati dei KPI ART (valore medio), per evidenziarne la mutua relazione e le dinamiche obiettivo e non inerziali sottese al PEF TFT nel periodo di vigenza contrattuale.

4. Principali elementi alla base del PEF/PRO

I paragrafi che seguono riportano i dati essenziali a base dell'elaborazione del PEF, del connesso PRO e dei corrispondenti KPI (riferimento dati considerati al numeratore e al denominatore degli algoritmi di computo degli indici).

4.1 Rete ferroviaria

Il Contratto di servizio RT-TFT 2023-2033 ha per oggetto l'affidamento (in esclusiva) dell'organizzazione e gestione dei servizi di trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale e dei servizi connessi, sulle relazioni di traffico Arezzo-P.Stia e Arezzo Sinalunga, secondo il programma di esercizio e i servizi connessi al trasporto medesimo specificati nel Contratto e nei suoi allegati.

Le caratteristiche dell’infrastruttura, dell’offerta e della domanda, in estrema sintesi, possono essere rappresentate nei termini che seguono e sono geograficamente caratterizzabili come da figura riportata in calce al punto elenco.

- Sviluppo rete (LFI) km 84 (Arezzo - P. Stia 44km e Sinalunga 40km)
- Numero linee n. 2 (vedi sopra)
- Tipologia infrastruttura binario unico (entrambe le linee)
- Numero stazioni / fermate n. 23 su rete LFI (e 2 su rete RFI)
- Treni/giorno n. 58
- Posti offerti (feriale medio) n. 12.000
- Velocità massime km/h 50 (merci) – 70 (viaggiatori)
- Velocità commerciale km/h 43,5
- Servizi programmati (2022) km 719.635
- Addetti tot. n. 72 (TPE)
- Addetti op.vi n. 52 (TPE)
- Passeggeri trasportati (2022) pax/anno 1.016.952 (elaborati da TdV venduti)

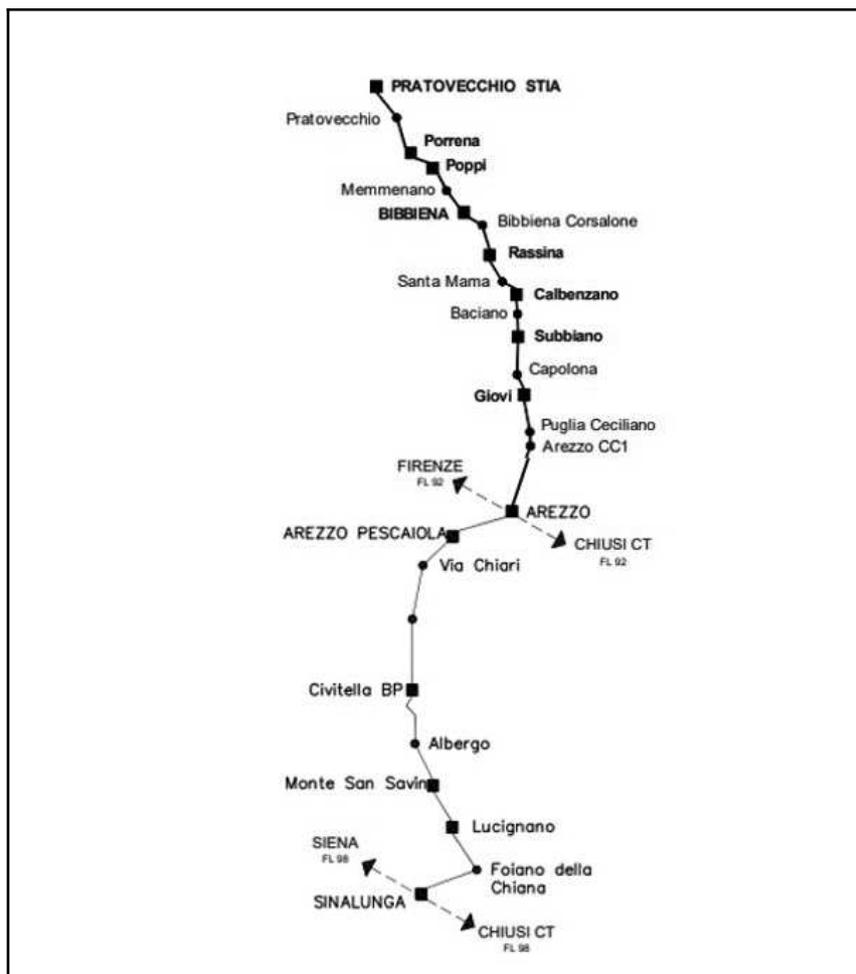


Figura 1 – Rappresentazione della rete ferroviaria regionale e locale (LFI)

4.2 Programma di esercizio 2023-2033

La definizione degli obiettivi prestazionali, come declinati nel PEF 2023-2033 e misurati sulla base dei KPI ART di riferimento del settore, ha preso le mosse dalla definizione dei volumi di servizio articolati nel PEA a base del CdS di affidamento.

L'offerta programmata di servizi ferroviari prevista a partire dall'esercizio 2024 è attestata su un dato di treni*km/anno pari a 727.498 (valore arrotondate a 723.000, potendo variare nel periodo di vigenza del CdS in funzione del calendario di esercizio)¹.

Le tabelle che seguono riportano, per completezza informativa e di confronto, il dato del servizio programmato per l'esercizio 2024 e per l'intero periodo contrattuale in termini di treni*km/anno, di posti*km/anno e di ore di servizio.

PARAMETRI PEF	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	(349 giorni) 2033
treno*km	733.000	723.000	723.000	723.000	723.000	723.000	723.000	723.000	723.000	723.000	691.000
posto*km	173.000.000	170.000.000	171.000.000	171.000.000	173.000.000	173.000.000	173.000.000	173.000.000	173.000.000	173.000.000	165.000.000
ore di servizio	16.605	16.605	16.605	16.605	16.605	16.605	16.605	16.605	16.605	16.605	15.877

Tabella 8 – Dati di base PEF/PRO 2023-2033: offerta programmata treni*km

4.3 Materiale rotabile e suo rinnovo 2023-2033

La tabella che segue, sempre quale dato di base del PEF/PRO, riproduce la composizione, l'età e l'anzianità media della flotta di previsto impiego per il servizio a partire dall'esercizio 2024 e la sua evoluzione nel corso del periodo di validità del CdS. Informazioni di dettaglio sul corrispondente piano degli investimenti e delle attività manutentive sono riportati nell'allegato contrattuale del PEF.

Età media in anni

Tipologia	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Minuetto	18	19	20	21	22						
Minuetto	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Minuetto	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Minuetto	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
JAZZ	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
JAZZ	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
JAZZ	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
POP	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
POP	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ALe801	48	49									
ALe801	48	49 (1° sem.)									
POP		1 (2° sem.)	2	3	4	5	6	7	8	9	10
POP			1 (2° sem.)	2	3	4	5	6	7	8	9
Bimodale					1 (2° sem.)	2	3	4	5	6	7
Età media	17,4	16,2	11,0	11,5	12,0	11,6	12,6	13,6	14,6	15,6	16,6
Media periodo					13,6						

Tabella 9 – Dati di base PEF/PRO 2023-2033: composizione ed età flotta rotabili

¹ Il servizio erogato da TFT in regime di subaffidamento sull'infrastruttura di RFI, dell'ordine di 43.000 treni*km/anno, contrattualizzata con TI nel 2018 e in scadenza a fine 2023, non è trattata nella Relazione in quanto non rientra nell'ambito del CdS cui è riferito il presente allegato.

4.4 Addetti totali e operativi

La tabella che segue riproduce la forza prevista in pianta organica a partire dall'es. 2024 e per l'intero periodo contrattuale, con separata indicazione degli addetti operativi (addetti condotta, scorta, movimento materiale rotabile).

Il dato degli addetti, in totale e per quanto attiene alla componente operativa, è previsto su livelli stabili e inalterati per l'intero periodo, confermando il dato 2024 di avvio dell'affidamento.

PARAMETRI PEF	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
addetti totali	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71
addetti operativi	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55

Tabella 10 – Dati di base PEF 2023-2033: addetti operativi Vs totali

4.5 Bacino di utenza e domanda di trasporto

La tabella che segue riproduce la previsione obiettivo formulata dall'Azienda in ordine ai passeggeri, espressi in passeggeri*km, che saranno trasportati a partire dall'es. 2024 (il dato 2023, per ragioni di significatività, è relativo all'intero anno mentre il dato 2033 è relativo ai 349 giorni di vigenza del CdS).

La tabella successiva pone a confronto i dati previsionali, espressi in termini di passeggeri e pax*km trasportati, con quelli consuntivati nell'esercizio 2019, anno pre-COVID-19, al fine di apprezzarne la dinamica (il dato 2033, questa volta, per ragioni di omogeneità del confronto, è riproporzionato sull'intero anno).

Si rammenta che il dato dei passeggeri trasportati è ricavato dal dato dei titoli venduti applicando a questi ultimi i coefficienti suggeriti dal Ministero in ordine ai viaggi ragionevolmente previsti, in sede di utilizzo da parte degli utenti, per ogni tipologia di titolo di viaggio.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Passeggeri	TPE/anno										
Pax	1.024.172	1.031.444	1.038.767	1.046.142	1.053.570	1.061.050	1.068.584	1.076.171	1.083.812	1.091.507	1.051.070
Pax*km	25.794.172	25.977.310	26.161.749	26.347.497	26.534.565	26.722.960	26.912.693	27.103.773	27.296.210	27.490.013	26.471.595

Tabella 11 – Dati di base PEF 2023-2033: pax*km trasportati

Passeggeri	N.	2024 e 2033 Vs 2019	Note
Pax 2019	1.100.822		
Pax*km 2019	25.163.678		Elaborazione da TdV
Pax 2024	1.031.444	-6,30%	
Pax*km 2024	25.977.310	3,23%	Elaborazione da TdV
Pax 2033	1.099.256	-0,14%	Su base annua (365 gg)
Pax*km 2033	27.685.192	10,02%	Elaborazione da TdV

Tabella 12 – Dati di base PEF 2023-2033: pax e pax*km 2024 e 2033 Vs 2019 (pre-COVID19)

4.6 Costi e ricavi da PEF ed effetti di rete

4.6.1 Premessa

Come attestato da TFT con nota (PEC) del 11/10/2023, i valori esposti nel PEF sono “pertinenti” al perimetro dei servizi del CdS (nota allegata al presente documento).

Qualora dovessero essere consuntivati (rif. CER) valori diversi da quelli previsti (rif. PEF), la Matrice dei rischi (allegato al CdS) prevede che a ciascuna delle Parti sia attribuita la quota dello scostamento di cui è ritenuta responsabile.

Il PEF 2023-33 è stato impostato applicando gli schemi (semplificati) di contabilità regolatoria previsti per i servizi TPL dalla delibera ART n. 154/2019, Annesso 3, “Conto economico – Riconciliazione con il Bilancio”.

Lo schema ART è stato poi completato dall’Azienda riportando le voci di dettaglio (del Conto Economico e dello Stato Patrimoniale ordinari) di principale rilevanza e in specie riportando tutte le voci di dettaglio necessarie per:

- computo degli indici analitici prestazionali ART (KPI) di natura economico-gestionale (ad es., costo operativo/km), riportando in chiaro i costi a base del relativo computo (ad es., di cui dei costi di produzione per accesso all’infrastruttura LFI e per locazione dei rotabili);
- verifica e computo del tasso di remunerazione del Capitale Investito Netto (CIN), ossia del *WACC* (nella sua declinazione “pre-tax”), distinguendo le componenti dello Stato Patrimoniale in voci di natura corrente (Capitale Circolante Netto) e a utilità e durata pluriennale (Immobilizzazioni Nette) nonché di rettifica delle stesse (Fondi accantonamento).

Il PEF 2023-33 è stato formato tenendo conto, tra gli altri, degli impatti e degli effetti risalenti dalle dinamiche post-pandemiche e dalle recenti tensioni inflazionistiche, come già venutesi a manifestare in misura significativa nelle rendicontazioni delle annualità pregresse. Tale percorso, per limitarsi alle tematiche principali e rinviando per il dettaglio all’allegato al CdS del PEF, ha preso segnatamente in esame:

- i dati di benchmarking ART sopra evidenziati;
- le tendenze in atto per effetto di dinamiche di livello internazionale (mercato dell’energia, delle parti di ricambio, ecc.), nazionale e locale (trascinamento degli effetti della pandemia sanitaria, riflessi sui mercati locali delle dinamiche internazionali, ecc.);
- le dinamiche di dettaglio connesse alle specificità del contesto d’intervento (introduzione del PIR, “Prospetti Informativo Rete”, per la rete LFI, trasferimento all’Operatore del TPL su strada dei servizi sostitutivi treno garantiti da TFT in modalità autobus, su base programmata sino al 2022 o a richiesta in ragione di eventi straordinari non programmati, ...);
- il piano degli investimenti finalizzati al rinnovo e manutenzione ciclica del parco rotabile, all’ammodernamento delle tecnologie aziendali;
- il piano delle azioni aziendali volte a migliorare il livello e gli indici di efficacia-efficienza-economicità delle prestazioni aziendali e del servizio offerto.

La dinamica dell’inflazione, che sta superando, attenuandosi, il periodo di forte accelerazione, è destinata a produrre un rilevante effetto sulle previsioni 2024-2033, salvo effetti di stabilizzazione indotti dalle politiche monetarie e finanziarie in fase di adozione da parte dei competenti organismi europei e nazionali.

4.6.2 Valore della produzione

Il PEF, all’interno dei Ricavi operativi o Valore della Produzione, individua gli obiettivi sui Ricavi da traffico attesi nell’intero periodo contrattuale facendo riferimento all’effetto combinato di una triplice leva (vedi nel seguito, Piano Azioni TFT 2023-2033), di natura contrattuale, commerciale e gestionale (si rinvia al CdS, agli articoli relativi alla Politica tariffaria e all’allegato delle tariffe vigenti, e all’allegato contrattuale relativo al PEF 2023-2033 per maggiori dettagli):

- un trend positivo d’incremento dei ricavi per effetto della dinamica tariffaria, in virtù dell’adeguamento da parte della Regione delle tariffe al 1° luglio di ogni anno in base al (solo) tasso d’inflazione programmata per lo stesso anno ex DEF (non sono previsti incrementi superiori; è prevista la prevendita degli abbonamenti al 25 del mese di giugno),

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 (obiettivo contrattuale, vedi KPI), 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” (pax) che si riporta a fine periodo contrattuale sul livello già registrato nel periodo pre-COVID-19 (cfr. tab. par. precedente);
- l’incremento dei ricavi derivante dalle misure di contrasto dell’evasione e della elusione tariffaria (obiettivo contrattuale, vedi KPI), attraverso azioni mirate sul monitoraggio del servizio e dell’utenza, con un obiettivo di crescita media annua del 0,19%.

Il valore annuo dell’indice della dinamica inflattiva, a base del PEF e dell’indicizzazione delle tariffe e dei costi nell’arco della durata del CdS (orizzonte temporale 2024-2033), è stato individuato sulla base del deflatore dei consumi 2023-2033) come risalenti dal DEF 2023 e riportati nella tabella che segue (gli indici consuntivati nel triennio precedente all’affidamento, anni “cerniera”, sono come detto stati utilizzati per l’attualizzazione dei primi KPI ART 2017-2019 trasmessi all’EA in occasione e per le finalità della precedente procedura di riequilibrio Es. 2022-2023).

DEFLATTORE DEI CONSUMI (DEF 2023)									
2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
2,70%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

Tabella 13 – Evoluzione Deflatore Consumi nel periodo di vigenza del CdS 2023-2033

Il valore medio-annuo d’inflazione programmata ottenuto per il periodo 2024-2033 è pari a 2,07%, da considerarsi quale valore approssimato e migliore proxy disponibile sulla base del quadro macroeconomico programmatico contenuto nel DEF medesimo.

Il Contratto, all’art. 11 prevede, inoltre che in occasione delle revisioni del presente PRO, per ogni periodo regolatorio quinquennale, il tasso d’inflazione previsto a PEF possa essere rideterminato, garantendo sempre e comunque l’equilibrio economico-finanziario del CdS nell’intero periodo, come previsto dalla normativa europea di riferimento.

4.6.3 Costi di produzione

Il PEF individua, analogamente, le voci dei costi di produzione “pertinenti” necessari per l’assolvimento di tutti gli obblighi definiti nel CdS, secondo quanto previsto dall’ART nella Delibera n. 154/2019.

I costi sono imputati al CdS, di norma, in funzione di Centri di Costo a imputazione diretta, sulla base del Piano dei Conti in essere, con limitate eccezioni per il personale, i servizi assicurativi, le manutenzioni e l’ammortamento di alcuni cespiti, in quanto condivisi con attività svolte dalla Società non in regime di OSP, che sono ripartiti in base ai rispettivi volumi di produzione o a driver specifici.

I costi relativi a funzioni aziendali comuni a più linee di attività (ad es., passeggeri e merci) sono ripartiti sulla scorta di *driver* specifici di ribaltamento. La corretta e conforme identificazione e applicazione dei suddetti driver è oggetto di certificazione da parte del Revisore e sarà annualmente riesaminata, ove del caso, in sede di confronto CER/PEF.

Il PEF individua gli obiettivi sui Costi operativi o di produzione attesi nell’intero periodo contrattuale facendo riferimento all’effetto combinato e antagonista di una duplice leva, di natura

esogena-settoriale, la prima, ed endogena-gestionale, la seconda (si rinvia al CdS e all'allegato relativo al PEF 2023-2033 per maggiori dettagli):

- le dinamiche inflattive, secondo gli indici inflazionistici medi applicabili sulle diverse voci di costo, come sopra richiamate ed evidenziate nel PEF (ad es., inflazione programmata, nel caso dei costi delle materie e dei servizi, indice di revisione % del CCNL, coefficienti di revisione % del contratto integrativo aziendale, nel caso del costo del personale; revisione inflazionista degli oneri di pedaggio, come da consuntivi e proiezioni dei costi del Gestore infrastruttura LFI);
- gli effetti degli interventi di efficientamento e miglioramento della produttività e dell'efficacia aziendale, come declinati nel Piano d'Azione TFT 2023-2033 riportato nel seguito.

Non sono rilevabili effetti di rete, così come definiti dalla Comunicazione della Commissione Europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007.

La tabella che segue riproduce il PEF TFT 2023-2033, di avvio del CdS RT-TFT 2023-2033 e alla base del PRO 2024-2033.

Valori in migliaia di euro

Schema 1 - Conto Economico Regolatorio		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
		16gg										349gg
1.a	Ricavi da traffico	62	1.447	1.490	1.535	1.581	1.628	1.677	1.727	1.778	1.831	1.803
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	6	133	136	139	142	145	148	151	154	157	153
1	Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	67	1.580	1.626	1.674	1.723	1.773	1.824	1.878	1.932	1.989	1.957
2	Effetti positivi di rete indotti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.a	Costi di mat. prime, sussidiarie, di consumo e merci	-18	-306	-311	-268	-295	-267	-257	-262	-268	-273	-267
3.b	Costo per servizi	-318	-7.779	-8.249	-8.499	-8.946	-8.919	-9.217	-9.426	-9.605	-9.808	-9.589
3.c	Costi per godimento beni di terzi	-13	-309	-219	-158	-161	-165	-168	-172	-175	-179	-174
3.d	Costo del personale	-160	-3.740	-3.834	-3.929	-4.028	-4.128	-4.231	-4.337	-4.446	-4.557	-4.466
3.e	Var. rimanenze di mp, sussidiarie, di consumo e merci											
3.f	Oneri diversi di gestione	-2	-41	-42	-42	-43	-44	-45	-46	-47	-48	-47
3	Totale costi operativi	-510	-12.175	-12.655	-12.897	-13.474	-13.523	-13.919	-14.243	-14.541	-14.865	-14.543
4 = 1+2-3	Risultato operativo lordo (EBITDA)	-443	-10.594	-11.029	-11.223	-11.751	-11.751	-12.095	-12.366	-12.609	-12.876	-12.586
	<i>Amm.ti e acc.ti</i>	-135	-3.646	-3.926	-3.214	-3.570	-3.624	-3.644	-3.764	-3.814	-3.849	-3.676
	<i>Contributi</i>	49	1.270	1.374	1.315	1.315	1.315	1.315	1.315	1.315	1.315	1.258
5	Totale ammortamenti	-86	-2.376	-2.552	-1.898	-2.255	-2.309	-2.329	-2.449	-2.499	-2.534	-2.418
6 = 4-5	Risultato operativo netto (EBIT)	-530	-12.970	-13.581	-13.122	-14.006	-14.060	-14.424	-14.815	-15.108	-15.410	-15.004

Valori in migliaia di euro

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
		16gg										349gg
1.a	Immobilizzazioni immateriali	2.006	1.622	2.568	3.343	3.985	4.495	4.985	5.355	4.975	4.560	3.694
1.b	immobilizzazioni materiali con separata indicaz. Loc. Fin.	17.974	16.535	15.089	14.015	21.618	20.099	18.580	17.061	15.542	14.023	12.571
1.b.i	di cui: terreni e fabbricati											
1.b.ii	di cui: impianti e macchinari	17.974	16.535	15.089	14.015	21.618	20.099	18.580	17.061	15.542	14.023	12.571
1.b.ii.1	di cui: materiale rotabile autofin.	17.137	16.226	15.089	14.015	21.618	20.099	18.580	17.061	15.542	14.023	12.571
1.b.iii	di cui: attrezzature industriali e commerciali											
1.b.iv	di cui: altre											
1	Totale immobilizzazioni	19.981	18.157	17.657	17.358	25.603	24.594	23.565	22.416	20.517	18.583	16.265
2.a	Rimanenze	644	452	461	397	437	395	380	388	396	404	413
2.b	Crediti	793	1.609	1.668	1.662	1.777	1.796	1.838	1.882	1.916	1.952	1.986
2.b.i	di cui: commerciali	793	774	799	822	850	870	896	921	947	974	1.001
2.b.ii	di cui: altri crediti	0	835	868	840	927	926	943	960	969	978	985
2	Totale attivo circolante	1.437	2.061	2.128	2.058	2.214	2.191	2.219	2.270	2.312	2.356	2.399
3.a	Debiti	-2.116	-2.190	-2.289	-2.328	-2.449	-2.440	-2.516	-2.573	-2.623	-2.680	-2.740
3.a.i	di cui: debiti vs fornitori	-2.116	-2.190	-2.289	-2.328	-2.449	-2.440	-2.516	-2.573	-2.623	-2.680	-2.740
3	Totale debiti	-2.116	-2.190	-2.289	-2.328	-2.449	-2.440	-2.516	-2.573	-2.623	-2.680	-2.740
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	19.301	18.028	17.496	17.089	25.368	24.345	23.268	22.113	20.206	18.260	15.923

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT
 Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

Valori in migliaia di euro

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato		2023 16gg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 349gg
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolv degli OSP	67	1.580	1.626	1.674	1.723	1.773	1.824	1.878	1.932	1.989	1.957
B	Effetti positivi di rete indotti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C=A+B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE	67	1.580	1.626	1.674	1.723	1.773	1.824	1.878	1.932	1.989	1.957
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolv degli OSP	597	14.551	15.208	14.796	15.729	15.832	16.248	16.692	17.040	17.399	16.961
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	846	18.028	17.496	17.089	25.368	24.345	23.268	22.113	20.206	18.260	15.225
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%
G=F*E	Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	63	1.343	1.303	1.273	1.890	1.814	1.734	1.647	1.505	1.360	1.134
H=D+G	USCITE + UTILE RAGIONEVOLE	660	15.894	16.511	16.069	17.619	17.646	17.982	18.340	18.545	18.759	18.095
I=H-C	EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VAR)	593	14.313	14.885	14.395	15.896	15.873	16.157	16.462	16.613	16.770	16.138
L=C+I	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENS. VAR	660	15.894	16.511	16.069	17.619	17.646	17.982	18.340	18.545	18.759	18.095
M	VAN L	111.773 =VAN(F; L: Anno 1 - Anno N)										
N	VAN H	111.773 =VAN(F; H: Anno 1 - Anno N)										
O	VAN I	100.391 =VAN(F; I: Anno 1 - Anno N)										
P	COMPENSAZIONE COSTANTE	13.690 =RATA(F; N; O) dove N è il numero di anni del PEF (11 anni), compreso il mese del 2023)										
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE	-13.097	624	1.195	705	2.206	2.184	2.468	2.773	2.924	3.081	2.449

Tabella 14 – CdS 2023-2033: PEF

5. Obiettivi di efficienza, efficacia e produttività

5.1 Obiettivi e procedure nelle misure ART (Delibera n. 120/2018)

La delibera ART, con riferimento al PRO (Piano di Raggiungimento degli Obiettivi regolatori) e in specie ai KPI (*Key Performance Indicator*) elencati nell'Annesso 2, tabelle A e B, riconduce espressamente gli ambiti di riferimento alle seguenti tematiche:

- efficienza operativa (costi operativi/treni-km);
- efficienza ed efficacia (NDR, economico-gestionale ossia costi e ricavi per unità di “prodotto”);
- onerosità e produttività (del personale);
- efficacia (NDR, operativa ossia puntualità e regolarità).

Come sopra evidenziato in rapporto alla Delibera ART testé richiamata, nei casi di affidamento diretto e “in house”, tra gli altri, al fine di perseguire il miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia della gestione, il PRO e il PEF elaborati dall'EA devono identificare – per il primo periodo regolatorio e per i successivi, sino a ricomprendere l'intera durata dell'affidamento:

- i corrispondenti KPI, in coerenza con le caratteristiche dell'affidamento;
- i corrispondenti livelli obiettivo;
- gli indicatori di specifica responsabilità dell'IF, in tutto o in parte, in coerenza con l'attribuzione dei rischi nel CdS;
- i fattori di contesto che influenzano il raggiungimento degli obiettivi;
- gli investimenti previsti, in materiale rotabile e infrastrutture,
- l'orizzonte temporale di monitoraggio e raggiungimento;
- il sistema incentivante a supporto del raggiungimento degli obiettivi.

L'Autorità, nell'ambito della procedura, coinvolge l'EA richiedente attraverso idonee forme partecipative, in nome della trasparenza del processo e al fine di valorizzare la conoscenza da parte dell'EA degli elementi utili.

L'EA trasmette all'ART il PRO e/o il PEF prima della stipula del CdS da affidare direttamente o in house e del suo aggiornamento o revisione (nonché prime della pubblicazione dei documenti di gara in caso di procedura concorsuale). L'Autorità entro 45 giorni dal ricevimento del dossier ha tempo per formulare proprie osservazioni.

5.2 Dati e indicatori di base del PRO ex Delibere ART

I dati di base del PRO riepilogati nei paragrafi che precedono sono stati costruiti a partire dalle note metodologiche messe a disposizione dall'ART negli allegati e annessi alla delibera sopra richiamata (n. 120/2018), valutando e verificando ipotesi integrative ove del caso.

I dati e gli indici esposti, per coerenza metodologica, sono stati acquisiti e trasposti secondo il modello ART del PRO.

Le annualità prese a riferimento nel PRO in via prioritaria sono quelle ricomprese nel primo periodo regolatorio 2024-2028.

In relazione a tale quinquennio si è proceduto, secondo le finalità specifiche del processo PRO, alla valutazione degli obiettivi e alla costruzione, per derivazione, del PEF conseguente.

Come sopra accennato, conseguentemente, per ogni annualità sono stati elaborati dati e indici previsionali obiettivo annuali (KPI).

I dati raccolti e quelli stimati su tali basi, entrando nel dettaglio del processo e della qualità dei dati, sono relativi alla globalità dei KPI ART, come da note che seguono, sono sottesi alla definizione del PEF e del PRO contrattuale e nel loro insieme fanno riferimento a una molteplicità di fonti e dossier, richiedendo, talvolta, delle verifiche e ipotesi di lavoro puntuali.

L'elencazione dei dati, di natura tecnica ed economica, che segue si basa sull'ordine di rappresentazione dei KPI di cui alle delibere e annessi ART, elencazione che è integrata con un sintetico riferimento alla fonte del dato medesimo:

- a) COSTI OPERATIVI: come da PEF, allegato al CdS;
- b) COSTI MANUTENZIONE: come da PEF;
- c) RICAVIDA TRAFFICO: come da PEF;
- d) RICAVIDA TOTALI: come da PEF;
- e) COVERAGE RATIO: (mediante elaborazione indici precedenti);
- f) COSTO DEL LAVORO: come da PEF;
- g) TRENI-KM: come da PEA allegato al CdS;
- h) POSTI-KM A SEDERE: come da PEA e da materiale rotabile di previsto impiego, vedi rispettivi allegati al CdS;
- i) PAX-KM: come da previsioni di vendita per tipologia TdV e relativi coefficienti moltiplicativi, di fonte ministeriale (esprimenti i viaggi convenzionali assegnati a ogni tipo TdV);
- j) ORE DI SERVIZIO TRENI: come da PEA;
- k) ADDETTI TOTALI: come da pianta organica previsionale (espresso in termini di teste a “tempo pieno equivalente” su base annua);
- l) ADDETTI OPERATIVI: come da pianta organica previsionale (espresso in termini di teste a “tempo pieno equivalente” su base annua);
- m) PUNTUALITÀ:
 - 1) N. TRENI IN ORARIO: dato obiettivo, individuato sulla base del sistema di monitoraggio e di rendicontazione del servizio svolto;
 - 2) N. TRENI CIRCOLATI: dato obiettivo, individuato sulla base del sistema di monitoraggio e di rendicontazione del servizio svolto.
- n) SCOSTAMENTI DA ORARIO
 - 1) TEMPO DI RITARDO: dato obiettivo, individuato sulla base del sistema di monitoraggio e di rendicontazione del servizio svolto;
 - 2) TEMPO DI PERCORRENZA: come da PEA, dato verificato sulla base del sistema di monitoraggio e rendicontazione del servizio svolto;
- o) REGOLARITÀ TRENI:
 - 1) N. TRENI CIRCOLATI: (vedi sopra);
 - 2) N. TRENI PROGRAMMATI: come da PEA.

5.3 Processi gestionali e piano delle attività aziendali Vs PRO TFT

La definizione del PEF/PRO tra le Parti interviene e si proietta su un periodo ancora significativamente afflitto da importanti sconvolgimenti del contesto nazionale e internazionale, come ricadenti e amplificate dalle peculiarità del settore TPL.

Tale connotazione è da riferirsi, come prevedibile, alle profonde modifiche indotte dalla pandemia sul modello organizzativo del mondo scolastico-lavorativo e sulle connesse necessità di spostamento (che vedono uno shift modale sfavorevole, con un grave deterioramento della quota di domanda di mobilità soddisfatta dal TPL), da un lato, e le tensioni registrate sull'elevata e generalizzata dinamica dei prezzi, che hanno afflitto le fonti energetiche in modo del tutto particolare, dall'altro.

Le Parti hanno, conseguentemente, condiviso l'opportunità di focalizzare alcuni degli assi portanti del Piano strategico d'intervento e i connessi obiettivi programmatici in un urgente sforzo teso al recupero delle quote di mercato alienatesi dal settore, in grado di garantire le condizioni di equilibrio e di sostenibilità individuate nel CdS.

La definizione del PRO TFT 2023-2033, come sopra anticipato, è stata affiancata dalla definizione da parte di TFT del corrispondente piano delle azioni e degli investimenti, sui processi e sulle risorse strumentali aziendali, volto a garantire la coerenza delle scelte e degli effetti aziendali in ambito economico-gestionale con gli obiettivi di efficienza-efficacia-productività sopra individuati

e, al contempo, con le prestazioni minime contrattuali da garantire (vedi allegato CMQ e standard minimi prestazionali).

Il PRO, con le finalità sinteticamente sopra richiamate, si è articolato con riguardo ai diversi ambiti d'intervento all'uopo prospettabili:

- contenimento dei costi e uso ottimale delle risorse umane e strumentali (efficienza e produttività);
- accrescimento della domanda soddisfatta e dei correlati livelli d'introito (efficacia, contrasto evasione-elusione);
- accrescimento del gettito finanziario del portafoglio commerciale (attivazione della leva tariffaria da parte della RT);
- monitoraggio della qualità erogata e percepita e della relativa coerenza (rilevazione dati di produzione, indici prestazionali, indagini di soddisfazione).

I diversi piani d'azione, richiamati nel seguito in ordine alle linee principali d'intervento, con le finalità sinteticamente sopra richiamate e in coerenza con i diversi ambiti d'intervento, è articolato sugli assi principali di seguito richiamati:

- a) Risorse umane:
 - nuove tecnologie informatiche per l'esercizio e il personale permettono una gestione evoluta dei turni, dei rotabili e delle timbrature del personale viaggiante, garantendo la raccolta di ingenti quantità di dati e informazioni utili anche a una migliore rendicontazione delle attività e a un maggior controllo di alcune risorse. Oltre a questo, permettono una efficiente gestione delle competenze del personale in accordo con gli standard richiesti da ANSFISA.
- b) Contenimento costi e uso ottimale delle risorse, anche strumentali:
 - progetto efficientamento energetico (di concerto con LFI) con società di energy management finalizzato alla riduzione dei costi energetici su tutta la linea di riferimento di TFT;
 - rinnovo parco rotabile con locomotori ed elettrotreni di ultima generazione altamente efficienti, con conseguente risparmio per l'energia di trazione;
 -
 - installazione del sistema di Sicurezza ERTMS, grazie al quale sarà possibile elevare la velocità commerciale dei treni viaggiatori.
- c) Accrescimento domanda:
 - comunicazione specifica per assicurazioni su rischio Covid-19, con campagne sia a bordo treno che sulla stampa;
 - accessibilità ai titoli di viaggio con nuovi canali e nuove modalità di vendita on line;
 - nuovi metodi di pagamento;
 - attività di controlleria più puntuali, sia a bordo treno che a terra, con personale interno;
 - promozione turistica con valorizzazione del cicloturismo grazie a treni attrezzati con portabici, in collaborazione con FIAB;
 - promozione del territorio con introduzione nelle stazioni principali di materiale pubblicitario e informazioni turistiche alla clientela;
 - convenzione con forze dell'ordine (Polizia Ferroviaria) per incremento sicurezza interna e assistenza alla clientela (oltre a Contratti con Vigilante privati per ulteriori attività di supporto);
 - monitoraggio orari per adeguamento ad esigenze utenza e a coincidenze con Trenitalia per lunghe percorrenze.
- d) Monitoraggio qualità erogata:
 - internalizzazione del sistema di gestione dei diversamente abili per riduzione tempi di risposta e miglioramento del servizio;
 - potenziamento del sistema di misurazioni e monitoraggio interni a TFT, grazie anche all'utilizzo di nuove tecnologie.

5.4 Obiettivi per ambito (PRO) nel CdS RT-TFT 2023-2033

5.4.1 Premessa

Gli obiettivi del CdS RT-TFT 2023-2033 sono declinati nel presente allegato e sono disciplinati nel CdS sotto un triplice profilo:

- indicatore di riferimento dell'indice obiettivo (annuale);
- penali applicabili, in caso di scostamento / non conformità della prestazione rispetto all'obiettivo;
- forme di mitigazione delle penali.

I dati di base e gli indicatori obiettivo afferenti alle specifiche della delibera ART (PRO, KPI) sono derivabili dal contesto contrattuale e di monitoraggio, come testé richiamato, nonché dai dati tecnici ed economico-gestionali previsionali contenuti e allegati al PEF (che tiene nel debito conto i risultati consuntivati nel periodo storico antecedente e gli investimenti già realizzati e pianificati nel periodo contrattuale per migliorare le prestazioni e il livello di servizio erogati nonché a supporto del conseguimento degli obiettivi individuati).

Gli obiettivi del CdS 2023-2033 sono stati declinati sulla base della struttura tabellare dei KPI all'uopo prevista dall'ART, sopra estesamente trattata e di seguito richiamata per facilitarne l'analisi incrociata con il PRO.

Gli obiettivi 2023 non sono stati dimensionati essendo riferibili a un orizzonte temporale estremamente limitato e non significativo, corrispondente ai soli 16 giorni di vigenza del CdS (decorrenza 16 dicembre 2023).

Gli obiettivi di miglioramento 2024:

- per quanto attiene ai KPI e ai dati afferenti ai passeggeri-km, ai ricavi e alla produttività del personale, sono da intendersi riferiti ai risultati sottesi al PEF 2023 (di cui al riequilibrio contrattuale 2022-2023), che ne costituisce la base di riferimento in ragione della assoluta continuità che caratterizza il bacino servito e il sistema tariffario di riferimento. I dati PEF 2023, in questo caso, saranno pertanto acquisiti agli atti (e sono riportati nel seguito per comodità di consultazione e utilizzo, in forma generalizzata in tutte le tabelle) nell'ambito delle attività di monitoraggio del CdS, del PEF e del PRO 2023-2033;
- per quanto attiene ai KPI e ai dati afferenti ai costi, sono invece da intendersi riferiti ai risultati sottesi al PEF 2024, che ne costituisce a un tempo l'anno base e l'obiettivo di riferimento da conseguire, in ragione della forte discontinuità che caratterizza le dinamiche incrementali di alcune componenti (cfr. manutenzione) e gli intensi processi di efficientamento che connotano le azioni portate a termine dall'Azienda già a partire dal biennio 2022-2023 e di cui è prevista l'intensificazione già a partire dal primo anno di vigenza del CdS (vedi Piani di Azione Operativo e Gestionale riportati nel seguito). Una comprova dei risultati di efficientamento già acquisiti e di quelli ancora attesi può essere evinta esaminando le risultanze del confronto PEF 2023 Vs PEF 2024 riportata in calce all'allegato contrattuale del PEF, ove emergono alcune importanti evidenze.

Il livello di raggiungimento degli obiettivi sarà, invece, valutato su base annuale confrontando le risultanze del CER con le previsioni del PEF del corrispondente esercizio contabile, applicando quanto previsto nel CdS a tale proposito (ad es., in materia di analisi degli scostamenti, procedure di applicazione della Matrice del Rischio, procedure di riequilibrio, ...).

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA		
NOME	FORMULAZIONE	NOTE
Costo operativo per treno-km	costi operativi/treni-km	manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione
EFFICIENZA (COSTI)		
NOME	FORMULAZIONE	NOTE
Costo operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	Il costo operativo è costituito dal costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.
Costo operativo per passeggero-km	costi operativi/pax-km	
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	costi di manutenzione/ore servizio treni	Il costo di manutenzione include quello del personale addetto alla manutenzione
Costi Manutenzione per treno-km	costi di manutenzione/treni-km	
Costi Manutenzione per costi operativi	costo di manutenzione/costi operativi	
EFFICIENZA (RICAVI)		
NOME	FORMULAZIONE	NOTE
Ricavi da Traffico per treno km	ricavi da traffico/treni-km	I ricavi da indicare sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio al netto dell'IVA.
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	
Ricavi da Traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	
Ricavi totali per treno- km	ricavi totali/treni-km	I ricavi totali sono dati dalla somma dei corrispettivi da contratto di servizio, dei ricavi da traffico e da altri ricavi.
Ricavi totali per posto- km	ricavi totali/posti-km a sedere	
Ricavi totali per passeggero- km	ricavi totali/pax-km	
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	
PRODUTTIVITA'		
NOME	FORMULAZIONE	NOTE
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	costi del lavoro totale/n. addetti totali	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni. Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units.
Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	
EFFICACIA		
NOME	FORMULAZIONE	NOTE
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	Numero dei treni con ritardo inferiore ai 5 minuti (solo causa IF) in rapporto al numero dei treni effettivamente circolati
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza*	Il tempo è espresso in minuti
Regolarità Treni (solo causa IF)	n. treni circolati/n. treni programmati	Numero di treni effettivamente circolati nell'anno di riferimento in rapporto al numero di treni programmati.

Tabella 15 – KPI ART Delib. N. 120/18 Annesso 2

5.4.2 Il recupero di efficienza (costo operativo a treno*km)

Il costo operativo a base del CdS, come da PEF e note precedenti, è determinato ed evolve sulla base dell'assetto aziendale e gestionale-produttivo nonché delle diverse dinamiche inflattive che governano i processi settoriali (inflazione prezzi materie prime e servizi: media del periodo di vigenza del CdS 2,07%; revisione costi del personale da CCNL: media di periodo 1,3%; revisione costi del personale per contrattualistica e dinamica retributiva aziendale: media di periodo CdS 2,00%, ecc.).

Il PEF, cui si rinvia, ha già esplicitato le motivazioni specifiche che hanno governato e spiegato la peculiare dinamica, incrementale e decrementale secondo i casi, fatta registrare nel periodo immediatamente antecedente alla stesura del PEF medesimo (2023) o concomitante al suo periodo di avvio (2024), con riferimento, tra gli altri, alla dinamica inflattiva accelerata dell'energia elettrica di trazione, ai nuovi obblighi manutentivi introdotti, specie per finalità di sicurezza, dalla recente normativa europea e nazionale in materia (ANSFISA), alla variazione dei parametri di riferimento per il computo degli oneri di pedaggio (ad es., per remunerazione degli oneri dei servizi accessori RFI). A questo riguardo, per ogni approfondimento in materia, si fa esplicito rinvio alle argomentazioni e alle giustificazioni formulate dall'Azienda nell'ultimo par. della Relazione accompagnatoria del PEF contrattuale, a corredo della tabella di confronto dell'Es. previsionale 2024 (PEF) Vs gli Es. consuntivi 2019 e 2022 (CER).

Il CdS, rispetto allo storico, contempla una serie di obblighi aggiuntivi a carico dell'IA, che comporteranno un aggravio in termini di dispendio di risorse economico-strutturali (costi operativi), oltre ad accresciuti investimenti in rinnovo di materiale rotabile e tecnologie non contemplati in questa specifica sede per ragioni metodologiche. Per citarne alcuni:

- intensificazione dell'attività di monitoraggio e rendicontazione sul livello di servizio erogato;
- intensificazione dello sforzo organizzativo-gestionale a fronte di accresciute CMQ;
- intensificazione delle misure di presidio e assistenza alla clientela a favore dell'involuzione dell'evasione e dell'elusione tariffaria, dell'accresciuta sicurezza e utilizzo del servizio;
- intensificazione delle attività di comunicazione e marketing a favore di un utilizzo più diffuso e consapevole del servizio offerto.

La tabella che segue, trasversalmente a più obiettivi contrattuali, riporta un insieme ancorché non esaustivo delle azioni principali che TFT si è impegnata a portare avanti e a termine, su base annuale, nel periodo di durata dell'affidamento, a supporto del miglioramento delle proprie prestazioni, dei propri risultati e del livello di servizio offerto.

La tabella, in specie, esplicita gli obiettivi perseguiti e i risultati attesi con riferimento ai seguenti Piani d'Azione e ai corrispondenti macro-ambiti d'intervento:

- Piano Operativo: macro ambito efficienza;
- Piano Gestionale: macro ambiti efficienza-costi e produttività;
- Piano Monitoraggio: macro ambiti monitoraggio e gestione del Contratto.

I risultati obiettivo / attesi in relazione ai primi macro ambiti (rif. efficienza, efficienza-costi, produttività) sottendono e presuppongono un innalzamento dei livelli di efficienza aziendali tali da generare un recupero di risorse (sufficiente a finanziare, come esplicitato nella seconda tabella riportata di seguito, le azioni aggiuntive previste nei restanti macro ambiti di intervento (rif. monitoraggio e gestione Contratto).

I costi operativi annui sottesi al Piano d'Azione "Monitoraggio", come detto riassorbiti nei costi operativi con impatto nullo grazie alle efficienze aziendali realizzate nei restanti macro ambiti d'intervento, sono quantificabili e riepilogabili su base annua nei termini che seguono (i dati che seguono sono stimati in rapporto all'Es. 2024):

- costi annui per attività monitoraggio € 40.000,00
- costi annui per attività gestione Contratto € 20.000,00

INDICATORE DI EFFICIENZA OPERATIVA		
Nome	Obiettivo	attività per raggiungimento obiettivo
Costo operativo per treno-km	Stabilizzazione costi operativi	I maggiori investimenti relativi all'acquisto di nuovi rotabili POP (ETR104), dotati delle tecnologie che garantiscono il rispetto di tutti i requisiti di sicurezza e confort vigenti (fruibilità, servizi PMR ecosostenibilità) consentono di contenere i costi operativi grazie ad una maggiore efficienza energetica ed operativa. In particolare l'incremento costante del costo dell'energia potrà essere contenuto da una maggiore efficienza del convoglio così come la maggiore efficienza operativa consentirà un parziale contenimento dell'incremento dei costi su pezzi di ricambio e personale (asincronie fra CCNL e Costo Reale della Manodopera).
EFFICIENZA - COSTI		
Nome	Obiettivo	attività per raggiungimento obiettivo
Costo operativo per posto-km	Stabilizzazione costi operativi	La diminuzione di questi indicatori è ottenuta tramite l'acquisto dei nuovi treni dai consumi inferiori rispetto ai treni tradizionali. Posti a sedere POP: 309; Ale801/940: 392. La diminuzione dei posti disponibili a sedere si traduce in una maggiore fruibilità del treno e nella possibilità di trasportare PMR e biciclette, oltre a garantire un elevato confort ed accesso facilitato dalla banchina. Con i nuovi treni si annullano inoltre i costi di retrofit che, con l'evoluzione normativa, sarebbero necessari sui vecchi treni. L'investimento su nuove tecnologie informatiche (ICT) mediante una piattaforma in cloud e l'adeguamento della flotta ETT, TFT sarà in grado di implementare sull'intera flotta dei treni moderni un sistema di avvisi al pubblico dinamico ed automatico che porterà al rispetto dei requisiti richiesti dalla Regione (annunci ed informazioni al pubblico) e ad un consistente incremento del livello di comfort e qualità del servizio per i suoi utenti, con probabili ricadute sul n. dei passeggeri-km.
Costo operativo per passeggero-km		
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	Stabilizzazione costi di manutenzione	Oltre al contenimento dei costi di ricambi e manutenzione determinato dall'ammodernamento della flotta treni di deve considerare, al fine di diminuire il costo di manutenzione, l'investimento sull'ammodernamento di attrezzature ed impianti di manutenzione che sarà funzionale all'effettuazione della maggior parte delle attività di manutenzione della flotta TFT con modalità "in house". Attualmente tali attività sono eseguite presso un impianto privato raccordato. Ciò comporterà un risparmio per riduzione delle percorrenze per trasferimento verso il sito manutentivo ed una riduzione dei tempi di attraversamento della manutenzione con conseguente maggiore disponibilità dell'intero parco rotabile. L'attività in huose comporterà un incremento del costo del proprio personale manutentivo ed una speculare diminuzione dei costi esterni ma, nel medio periodo, tale schema consentirà maggiore specializzazione manutentiva e l'assorbimento dei costi inflattivi esogeni da servizi esterni.
Costi Manutenzione per treno-km		
Costi Manutenzione per costi operativi		
PRODUTTIVITÀ		
Nome	Obiettivo	attività per raggiungimento obiettivo
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	Stabilizzare costo del lavoro ed ottimizzare la produttività	Il numero totale degli addetti è efficiente e rileva la presenza di solo 2 unità di inidonei su 74 totali. Questi ultimi, sono impiegati in mansioni operative previste dalla normativa. Le mansioni del personale operativo sono disciplinate da una normativa stringente che lega la prestazione a turni e ne determina gli orari . Tuttavia, l'adozione di tecnologie quali ERTMS permetterà migliorare il margine di prestazione del personale e di adempiere a tutte le attività ad oggi meno presidiate (quali la controlleria, da parte dei Capotreni, i quali sono obbligati dalla normativa a prestare servizio in cabina di guida durante il viaggio). Tale tecnologia permetterà inoltre di aumentare progressivamente la velocità commerciale garantendo ulteriori margini di contenimento rispetto alla prestazione ovvero alla necessita maggior personale.
Treni-km per numero addetti operativi		
Treni-km per numero addetti totali		

Tabella 16 – PRO TFT 2023-2033: Piani d'Azione Operativo e Gestionale Annuali

ONERI MONITORAGGIO CONTRATTO DI SERVIZIO		
Nome	Obiettivo	attività per raggiungimento obiettivo
Monitoraggio	Monitoraggio	- Creazione di indici (da effettuare su tutti i treni e tutte le stazioni su un campione rappresentativo di ispezione 10-20%): di "bordo treno", pulizia, porte funzionanti, biglietterie automatiche; Creazione registro delle non conformità rilevate con indicazione di giorno, ora e treno/stazione. - "Programma delle ispezioni" (programma mensile che va schedato nell'anno in modo da coprire il 100% di treni e stazioni). Invio a RT con cadenza mensile. - Verifica delle pulizie: il complesso dei controlli costituisce certamente un maggior onere in termini di ore uomo sia per la verifica interna (indicatore valutato per ciascun convoglio) che per la messa a disposizione della regione di un addetto referente di TFT in occasione del controllo regionale. Onere quantificabile in € 40.000/anno, che l'Azienda stima di riuscire a riassorbire nel costo operativo
Gestione del contratto	Gestione del Contratto	- INFORMAZIONI PRIMA DEL VIAGGIO (Indicatore INFO_AN) (indicatore annuale). - INFORMAZIONI DURANTE IL VIAGGIO (Indicatore INFO_DU). - Pubblicazione su portale web info e documenti previsti dalla Misura 10 della Delibera ART N. 16/2018. - Livelli minimi di ACCESSIBILITÀ COMMERCIALE. - Misura 8 punto 5c della Delibera ART 16/2018: Informazioni scritte in lingua inglese. Proposta di adeguamento del sito e principali informazioni esposte al pubblico. - Altre attività aggiuntive per la gestione del Contratto (es. Matrice dei rischi) - Redazione e gestione dei Piani di Accessibilità, Informazioni in lingua inglese, Sicurezza e Controllo. Onere quantificabile in € 20.000/anno, che l'Azienda stima di riuscire a riassorbire nel costo operativo

Tabella 17 – PRO TFT 2023-2033: Piani d'Azione Monitoraggio

La tabella che segue esplicita e quantifica, sempre per macro ambito d'intervento, gli obiettivi perseguiti, i risultati attesi e i costi operativi annui sottesi al Piano d'Azione Commerciale, che si aggiunge ai precedenti Piani d'Azione.

I macro ambiti d'intervento e i rispettivi costi annui sottesi sono riepilogabili e quantificabili nei termini che seguono:

- costi annui per attività di comunicazione, programmazione e monitoraggio € 72.000,00
- costi annui per attività di informazione, sicurezza e innovazione € 29.000,00
- costi annui per attività di pianificazione e intermodalità € 16.000,00

Il totale di costi annui relativi alle azioni del Piano Commerciale è stimabile in complessivi 117.000,00 € (oltre IVA), costi che a loro volta l’Azienda ha l’obiettivo di finanziare, unitamente ai costi del Piano di Monitoraggio (pari come detto a 60.000,00 €, per un totale complessivo di 177.000,00 €, come sotto ribadito), con i recuperi di efficienza perseguiti attraverso i Piani d’Azione Operativo e Gestionale.

Macro aree d'intervento	Obiettivo	Azione	Costo annuo azioni	Impatto annuo atteso sui Ricavi da traffico
Comunicaz., programmaz. e monitoraggio	Stimolo all'uso del treno per eventi sul territorio - promozione della vocazione turistica dei territori	Integrazione della comunicazione TFT con le opportunità di sviluppo turistico intraprese dagli Enti Locali	72.000,00 €	0,30%
	Miglioramento della percezione ecologista del servizio	Introduzione di un treno ad idrogeno - azione tradotta in comunicazione al passeggero per scelte consapevoli verso i servizi green		
	Miglioramento della percezione di efficienza del servizio	Rinnovo della flotta - azione tradotta in comunicazione al passeggero per scelte consapevoli verso i servizi confortevoli e green		
	Miglioramento della percezione della qualità complessiva del servizio	Comunicazione costante al passeggero del valore aggregato di tutte le attività progettuali per tenere viva l'attenzione sulla mobilità e sul valore complessivo dell'offerta dal TPL		
	Azioni non coercitive di stimolo ed educazione del cliente all'acquisto del TDV	Attivazione di un sistema di steward con presenza alle stazioni rapportata ai flussi di passeggeri		
	Azioni di monitoraggio del servizio sul corretto possesso del TDV	Attivazione di un sistema di monitoraggio a terra dei passeggeri discendenti dai convogli per la verifica del regolare possesso del TDV.		
Informazione, sicurezza, innovazione	Miglioramento dell'informazione a bordo dei convogli	Installazione di sistemi sonori di comunicazione interne ai convogli per un sistema di informazione plurilingua a bordo - azione tradotta in comunicazione al passeggero	29.000,00 €	0,19%
	Miglioramento della sicurezza dei convogli	Trasmissione immagine di sicurezza attraverso l'installazione di telecamere proattive sul frontale del treno - azione tradotta in comunicazione al passeggero		
	Miglioramento della sicurezza a bordo dei convogli	Installazione di telecamere interne ai convogli per un sistema di videosorveglianza - azione tradotta in comunicazione al passeggero		
	Miglioramento ed innovazione dei canali comunicativi con la clientela	Realizzazione di un sistema di comunicazione attraverso canali social 2.0, APP e Sito. Comunicazione mirata per segmento di clientela		
	Miglioramento ed innovazione dei canali commerciali: agevolazione del cliente vs acquisto del titolo di viaggio	Realizzazione di un sistema commerciale attraverso EMV ed APP. Agevolazione del cliente		
Pianificazione e intermodalità	Miglioramento intermodale la rete TPL ferro e gomma	Azioni di pianificazione del miglioramento delle coincidenze fra la rete TPL ferro e gomma, da parte dell'Ente	16.000,00 €	0,41%
	Miglioramento della programmazione e del comfort del servizio	Installazione di apparecchi contapersone interne ai convogli per un sistema di monitoraggio dei passeggeri al fine di commisurare le esigenze di trasporto - azione tradotta in		
	Effettuazione di scelte di programmazione consapevole nell'offerta di servizi, tecnologie e tariffe da parte della SA	Realizzazione di indagini annuali di customer che monitorizzino qualità attesa e percepita. Realizzazione di un report sulla percezione del servizio verso SA per la li-		
TOTALE PIANO			117.000,00 €	0,90%

Tabella 18 – PRO TFT 2023-2033: Piano d’Azione Commerciale annuale Vs Utenza

L’insieme dei costi annui testé richiamati per macro ambito nelle precedenti tabelle dei Piani d’Azione, porgono un totale complessivo annuo pari a 177.000,00 € (60.000,00 € Piano Azione Monitoraggio e 117.000,00 Piano Azione Commerciale), che TFT ha l’obiettivo di assorbire nel proprio PEF a parità di costo complessivo di produzione del servizio (ossia con impatto incrementale pari a zero), in virtù dei citati processi di efficientamento delle restanti voci di costo. Il mantenimento del dato del costo operativo esposto nel PEF, come ricomputato secondo le specifiche dei KPI ART, è pertanto coincidente con l’obiettivo contrattuale, dovendo registrare una dinamica unicamente legata all’inflazione e dovendo risultare insensibile all’implementazione dei diversi Piani d’azione previsti e ai costi agli stessi sottesi come sopra quantificato.

L’incidenza percentuale del suddetto efficientamento (computato come rapporto dei costi riassorbiti Vs i costi operativi totali netti) è stata stimata e riportata nella tabella sotto riprodotta e costituisce

l'obiettivo finale (annuo e medio di periodo) di recupero di efficienza del costo operativo a treno*km nell'arco di durata del CdS (come da metodologia ART, preso al netto dei costi di accesso all'infrastruttura, di sanzioni e premi contrattuali e dei costi di locazione del materiale rotabile).

L'obiettivo contrattuale di efficientamento, e dei connessi sotto obiettivi, ha natura "media" in quanto può essere conseguito, anno per anno, sulla base di una diversa composizione dei risultati e di un diverso concorso del set di indicatori rientranti nella struttura dei costi, secondo quanto riportato nelle tabelle obiettivo corrispondenti a ogni singolo KPI commentate nei par. che seguono. La tab., per completezza, riporta anche, in Euro, il costo operativo a treno*km, da intendersi quale previsione obiettivo annua di risultato del KPI, derivante dalle ipotesi sopra premesse (in altri termini, solo la piena realizzazione delle efficienze obiettivo nei diversi ambiti operativi permetterà di conseguire l'obiettivo di costo unitario a treno*km riportato in tabella, viceversa il CER condurrà alla quantificazione di un livello di costo unitario corrispondentemente accresciuta).

EFFICIENZA OPERATIVA	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	(349 giorni) 2033
Costo operativo per treno-km (obiettivo %)		-1,71%	-1,66%	-1,65%	-1,61%	-1,64%	-1,63%	-1,62%	-1,62%	-1,62%	-1,61%
Costo operativo per treno-km (€/treno*km)	13,03	14,30	15,04	15,42	16,16	16,18	16,68	17,07	17,43	17,82	18,25
Costo Totale Piani d'Azione (€)		177.000	180.664	184.404	188.221	192.117	196.094	200.153	204.296	208.525	203.511
Costo operativo netto (€)		10.336.994	10.875.529	11.146.402	11.686.689	11.699.327	12.057.330	12.342.961	12.601.420	12.884.698	12.610.596

Tabella 19 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivo di riduzione/anno del costo operativo a treno*km

5.4.3 Il recupero di efficienza (costi per unità di servizio e trasportato)

Gli obiettivi di efficienza riportati nella tabella che segue, che in parte costituisce (rif. costo operativo) una sotto articolazione derivata dagli obiettivi della tab. del par. che precede, evidenziano (su base annua e di periodo) il concorso specifico di ognuno al conseguimento dei livelli di efficientamento medi e agli obiettivi di miglioramento medi % dell'indicatore sintetico di efficienza operativa sopra enunciato.

Il dato indicato in tab. per ognuno dei KPI e degli anni di affidamento, anche in questo caso così come per i casi seguenti, si ottiene dal dato previsionale del PEF posto in rapporto con il parametro di produzione di riferimento, secondo i casi costituito da posto*km, pax*km, ecc., e costituisce in se stesso un obiettivo in quanto è solo realizzando le economie di spesa (efficientamenti) dianzi quantificate che potrà conseguirsi tale risultato di costo unitario.

Viceversa, le azioni di Piano contemplate e indotte dal CdS a carico dell'Azienda, azioni che come detto sottendono un fabbisogno annuo di risorse per la loro implementazione stimati in complessivi 177.000,00 € nel 2024, ove non "sterilizzate" negli effetti determinerebbero un corrispondente incremento, pro quota, delle diverse voci di costo coinvolte nel finanziamento delle singole attività di Piano, in funzione del rispettivo concorso alla spesa richiesta.

EFFICIENZA (COSTI)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo operativo per posto-km	0,055	0,061	0,064	0,065	0,068	0,068	0,070	0,071	0,073	0,074	0,076
Costo operativo per passeggero-km	0,37	0,40	0,42	0,42	0,44	0,44	0,45	0,46	0,46	0,47	0,48
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	93,06	149,81	171,35	179,49	199,36	190,53	201,12	206,17	209,30	213,63	218,92
Costi Manutenzione per treno-km	2,11	3,44	3,94	4,12	4,58	4,38	4,62	4,74	4,81	4,91	5,03
Costi Manutenzione per costi operativi	16,17%	24,06%	26,16%	26,74%	28,33%	27,04%	27,70%	27,74%	27,58%	27,53%	27,57%

Tabella 20 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivi di efficienza

Il metodo di articolazione degli obiettivi testé enunciato, che sarà applicato anche per quanto attiene al monitoraggio annuale dei risultati e alla valutazione del corrispondente livello di conseguimento percentuale degli obiettivi medesimi, s'intende tacitamente richiamato per tutti i KPI di efficienza

economica (costo) riportati nei par. e nelle tabelle che seguono in ordine alla declinazione degli obiettivi contrattuali, anche se non materialmente replicato nella prosa.

Il suddetto metodo non si applica invece per i KPI di efficienza/efficacia (ricavo), per i quali sono invece espressamente riportati, in termini percentuali, gli obiettivi di miglioramento prestazionale (ad es., ricavi da traffico a treno*km).

5.4.4 Il recupero di efficienza/efficacia (ricavo da traffico a treno*km)

Il PRO, attesi i vincoli del contesto territoriale e della domanda potenziale del territorio servito, ha riservato particolare importanza alla definizione degli obiettivi conseguibili in questo ambito (ricavi, pax) nell'arco temporale di validità del contratto, puntando al rafforzamento e alla accelerazione dei processi di progressivo rientro al servizio degli utenti già registrati nel corso del precedente affidamento.

La storica criticità del dato relativo alla domanda intercettata dal servizio ferroviario affidato a TFT (passeggeri trasportati e pax*km) e, di qui, del dato conseguente relativo ai Ricavi da traffico, come desumibile dalle risultanze del monitoraggio dei risultati conseguiti condotto in via sistematica dalla Regione e da TFT e, come commentato in premessa, e come desumibile dalle risultanze della banca dati ART testé riportata, è stata significativamente aggravata, come noto, nel corso dell'esercizio 2020 e successivi in dipendenza dei noti effetti della pandemia sanitaria (COVID-19), effetti che ancora non si sono per nulla esauriti a oggi (come emerge dal monitoraggio RT sui risultati TFT per il periodo 2020-2022 e come sarà evidente dalle previsioni PEF per il periodo 2023-2033 di cui nel seguito).

Gli effetti della Pandemia, brevemente, limitandosi ai principali e senza pretesa di esaustività delle complesse argomentazioni sottese, si sono riverberati sul servizio ferroviario in ragione di nuove e diverse dinamiche della domanda riconducibili ai seguenti aspetti:

- iniziale allontanamento degli utenti, cagionato dal combinato “disposto” della divulgazione dei rischi pandemici, delle misure di contenimento, della contrazione del servizio offerto e del suo livello di fruibilità, che hanno indotto anche un diffuso e resiliente senso di “sfiducia”, anche solo psicologica, nei confronti del mezzo ferroviario;
- consolidamento del deflusso di domanda, determinato dal graduale avvento e successiva stabilizzazione di nuove logiche di approccio al lavoro (c.d. *smart working*, *home working*, ...);
- resistenza al graduale superamento delle nuove propensioni e preferenze connotate dal modello di spostamento venutosi ad affermare, pur a fronte di una “riconquistata normalità del contesto”.

La circostanza della relativa debolezza del dato della domanda e del connesso risultato dei Ricavi da traffico sono comunque legati a una serie di fattori esogeni oggettivi:

- il servizio ferroviario si snoda in un territorio a domanda debole e rarefatta;
- la velocità commerciale della linea risulta relativamente ridotta (intorno ai 43 km/h), e corrispondentemente elevati i tempi di percorrenza dei diversi collegamenti OD, in dipendenza delle caratteristiche dell'infrastruttura (binario singolo su entrambe le linee);
- la rete ha subito nel tempo una sensibile limitazione della velocità d'esercizio inizialmente a 50km/h e successivamente a 70km/h, in dipendenza di un provvedimento ANSFISA legato ad aspetti di sicurezza riguardanti le ferrovie minori ed ex concesse (non attrezzate con i sistemi tecnologici presenti sulla rete RFI e in conseguenza di un incidente occorso nel 2017 in regione Puglia);
- attualmente la velocità massima è limitata a 70 km/h per i treni viaggiatori e a 50km/h per i treni merci.

Il Piano d'Azione Commerciale sopra richiamato, che costituisce uno degli assi portanti delle azioni TFT/Regione e che si snoda in parallelo e sinergicamente con gli altri Piani su tempistiche di ampio respiro, allo scopo di incidere positivamente sul contesto d'intervento sfavorevole testé delineato, articola le misure adottate da TFT nel periodo di affidamento nelle seguenti macro e micro azioni, per ognuna delle quali è riportato l'obiettivo in termini di impatto incrementale atteso sui ricavi

tariffari, che si aggiunge a quello meramente “inerziale” derivante dall’indicizzazione della manovra annuale delle tariffe da parte della Regione al tasso d’inflazione programmata (stimato, come media, al 2,07% nel periodo di vigenza del CdS), come combinata col meccanismo contrattuale del *Price Cap*.

Tali azioni si coniugano e fanno leva, naturalmente, sugli inesauriti processi di ottimizzazione del servizio sul territorio, sul piano quantitativo, organizzativo e qualitativo offerto dall’Azienda e sperimentato dagli utenti (qualità erogata e percepita), e sul poderoso piano di rinnovo del parco rotabile (ringiovanimento, ammodernamento, ecc.).

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Comunicaz., programmaz. e monitoraggio	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%	0,30%
<i>di cui Contrasto evasione / elusione tariffaria</i>	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%
Informazione, sicurezza, innovazione	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%	0,19%
Pianificazione e intermodalità	0,41%	0,41%	0,41%	0,41%	0,41%	0,41%	0,41%	0,41%	0,41%	0,41%
TOTALE	0,90%									

Tabella 21 –RICAVI TPL TFT: Obiettivi incremento 2024–2033 per macro-micro azione comm.

La tabella, riletta con riguardo alle leve operative che ne sono sottese, fa riferimento a due distinti assi d’intervento e di risultato:

- A. recupero dei ricavi da traffico da incremento passeggeri trasportati;
- B. recupero dei ricavi da traffico da incremento dei passeggeri paganti.

Il primo asse/obiettivo è legato al complesso delle azioni commerciali previste nel corrispondente Piano sopra riportato, non esaustivo in quanto focalizzato sulle azioni di principale rilevanza dal punto di vista dei miglioramenti qualitativi e quantitativi previsti nel programma di esercizio e nel livello di servizio reso, con un impatto atteso sui ricavi annuo pari al 0,71% per l’intero periodo contrattuale. Tale obiettivo, come anticipato, permetterà di reintegrare progressivamente e al fine di superare il livello di domanda soddisfatta registrata nel periodo pre-COVID19.

Il secondo asse/obiettivo è legato all’incremento dei ricavi derivante dalle misure di contrasto all’evasione e alla elusione tariffaria, attraverso azioni in capo a TFT mirate sul monitoraggio del servizio e dell’utenza, con un obiettivo di recupero medio annuo atteso dei ricavi tariffari corrispondenti al 0,19%, come riportato nella tabella che precede quale di cui dell’azione di cui alla prima riga della tabella medesima.

L’effetto combinato dei suddetti fattori in rapporto al dato consuntivo del 2023, come riportato in tabella, porta a una previsione d’incremento medio-annuo dei ricavi da mercato del 2,07% per effetto della manovra tariffaria e dello 0,90% (obiettivo contrattuale) per effetto del Piano Commerciale.

La Regione, con riferimento alla dinamica tariffaria di cui è competente, non ha previsto aumenti tariffari oltre l’adeguamento annuale all’inflazione programmata. L’adeguamento tariffario, (al 1° luglio di ogni anno con prevendita degli abbonamenti al 25 giugno) sarà, infatti, annualmente determinato in misura pari al tasso di inflazione programmato per l’anno di riferimento a gennaio dal Governo nel D.P.E.F., e sarà applicato da TFT, salvo diversa deliberazione della Regione.

Con riferimento all’incremento dei passeggeri, il Piano prevede una crescita dei viaggiatori trasportati quale positivo effetto del miglioramento della qualità del servizio e della conseguente maggiore attrattività, nonché dell’adozione di politiche incentivanti che la Regione ritiene di poter mettere in essere, anche con il concorso degli Enti Locali, come previsto nel Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica.

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFT
 Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

EFFICIENZA (RICAVI)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Ricavi da Traffico per treno km	1,92	2,00	2,06	2,12	2,19	2,25	2,32	2,39	2,46	2,53	2,61
Ricavi da Traffico per posto-km	0,008	0,009	0,009	0,009	0,009	0,009	0,010	0,010	0,010	0,011	0,011
Ricavi da Traffico per passeggero-km	0,054	0,056	0,057	0,058	0,060	0,061	0,062	0,064	0,065	0,067	0,068
Ricavi totali per treno- km	21,31	21,98	22,84	22,23	24,37	24,41	24,87	25,37	25,65	25,95	26,19
Ricavi totali per posto- km	0,090	0,093	0,097	0,094	0,102	0,102	0,104	0,106	0,107	0,108	0,110
Ricavi totali per passeggero-km	0,61	0,61	0,63	0,61	0,66	0,66	0,67	0,68	0,68	0,68	0,68
Coverage Ratio	14,71%	14,00%	13,70%	13,77%	13,53%	13,91%	13,90%	13,99%	14,11%	14,21%	14,30%

Tabella 22 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivi di efficienza/efficacia

5.4.5 L'accrescimento della produttività (costi e treni*km per addetto)

Il dato degli addetti, come da tab. dati di base riportata in premessa, si mantiene stabile nel periodo contrattuale, a fronte di una produzione chilometrica di servizio di trasporto e di una sua organizzazione nel tempo e nello spazio (cfr. PEA allegato al CdS) attestati a livelli e modalità che si mantengono invariati nel periodo di affidamento.

Gli obiettivi di accrescimento dell'efficienza lavorativa riportati nella tabella che segue, che in parte costituisce (rif. costo operativo) una sotto articolazione derivata dagli obiettivi delle tab. dei par. che precedono, esprimono (su base annua e di periodo) il concorso specifico della dinamica governata del costo del personale al conseguimento dei livelli di efficientamento medi e agli obiettivi di miglioramento medi % dell'indicatore sintetico di efficienza operativa sopra enunciato.

La produttività del personale aziendale (addetti totali) presenta un dato già sensibilmente superiore al dato comparativo medio di settore (cfr. par. finale PRO, di confronto KPI TFT Vs dato medio campione ART) mentre la produttività del personale diretto (addetti operativi) registra le inevitabili ripercussioni di un servizio e di una infrastruttura di ridotte dimensioni e caratterizzata da una contenuta velocità commerciale. I due KPI nel periodo contrattuale, in termini di produttività, presentano un dato costante non risultando possibile prevedere, per le ragioni suddette, un possibile ulteriore miglioramento in termini apprezzabili, almeno in linea previsionale.

PRODUTTIVITA'	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	52.199,59	52.579,93	53.894,42	55.241,79	56.622,83	58.038,40	59.489,36	60.976,59	62.501,01	64.063,53	62.786,65
Treni-km per numero addetti operativi	13.437	13.254	13.254	13.254	13.254	13.254	13.254	13.254	13.254	13.254	12.667
Treni-km per numero addetti totali	10.305	10.164	10.164	10.164	10.164	10.164	10.164	10.164	10.164	10.164	9.715

Tabella 23 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivi di produttività

5.4.6 L'accrescimento della qualità (puntualità e regolarità dei treni*km)

Il Contratto di Servizio 1° dicembre 2023 – 30 novembre 2033 tra Regione Toscana e Trasporto Ferroviario Toscano si differenzia, rispetto al precedente Contratto di Servizio che ha disciplinato il periodo 2015-2023, anche in riferimento a quanto introdotto e disciplinato successivamente dalla Delibera ART 16/2018, rispetto alle condizioni minime di qualità (CMQ).

Nell'allegato del CdS "Condizioni minime di qualità, di efficacia e di efficienza dei servizi, penali e mitigazioni delle penali" sono state definite le CMQ e i livelli di over performance di qualità (OPQ). In caso di mancato raggiungimento delle CMQ sono previste penali, così come in caso di superamento degli OPQ sono previsti premi (nella forma di mitigazione delle penali stesse): il tutto al fine di sollecitare l'Azienda a prestazioni sempre crescenti.

I contenuti del presente documento rispettano la Delibera ART 16/2018 la quale pertanto rappresenta il riferimento per ogni necessaria interpretazione dello stesso.

L'impianto dell'allegato "Condizioni minime di qualità, di efficacia e di efficienza dei servizi, penali e mitigazioni delle penali" presenta numerose novità rispetto l'analogo documento del precedente contratto: al fine di rappresentare l'accrescimento della qualità nel decennio 2023-2033

regolamentato dal CdS, si ritengono esemplificativi in particolare tre degli indici di cui all'allegato CMQ, nello specifico: la regolarità del servizio (in termini di treni soppressi), la puntualità e l'offerta di posti.

Regolarità

In riferimento alla regolarità del servizio (in termini di treni soppressi), riconoscendo come ottimi i livelli già definiti nel precedente CdS (2015-2023) e realizzati nell'esercizio (99,89% nel 2019; 99,96% nel 2020; 99,95% nel 2021), si ritiene che mantenere costante nel decennio 2023-2033 i valori assunti come riferimento nel contratto precedente.

Nella tabella che segue sono riportati i valori dell'indice di regolarità del servizio e dell'over performance di qualità nel decennio 2024-2033.

Indice regolarità del servizio (in termini di treni soppressi)										
Anno	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
	99,70%	99,70%	99,70%	99,70%	99,70%	99,70%	99,70%	99,70%	99,70%	99,70%
Indice over performance regolarità del servizio										
Anno	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
	99,97%	99,97%	99,97%	99,97%	99,97%	99,97%	99,97%	99,97%	99,97%	99,97%

Tabella 24 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivi di regolarità del servizio

Puntualità

Gli indici di puntualità sono calcolati in riferimento a domanda rilevante e non rilevante; tale aspetto già di per sé rappresenta una novità rispetto il precedente contratto.

La principale innovazione del presente CdS è rappresentata dall'aver previsto un progressivo accrescimento della qualità del servizio in termini di puntualità: dal 2025 si intende proporre un aggiornamento annuale dei valori obiettivo (livello delle condizioni minime di qualità e livello di over-performance) che annualmente saranno incrementati di 1 punto percentuale in caso di superamento del valore obiettivo di cui all'anno precedente (fino al raggiungimento del limite teorico del 100%); in caso contrario rimarranno identici al valore obiettivo dell'anno precedente.

Nelle tabelle che seguono sono riportati i valori degli indici di puntualità (per linea e domanda) e della relativa over performance di qualità nel decennio 2024-2033.

Indice puntualità linea Arezzo-Pratovecchio/Stia, domanda rilevante										
Anno	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
	91,30%	Indice 2024 +1% (*)	Indice 2025 +1% (*)	Indice 2026 +1% (*)	Indice 2027 +1% (*)	Indice 2028 +1% (*)	Indice 2029 +1% (*)	Indice 2030 +1% (*)	Indice 2031 +1% (*)	Indice 2032 +1% (*)
Indice puntualità linea Arezzo-Pratovecchio/Stia, domanda non rilevante										
Anno	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
	91,30%	Indice 2024 +1% (*)	Indice 2025 +1% (*)	Indice 2026 +1% (*)	Indice 2027 +1% (*)	Indice 2028 +1% (*)	Indice 2029 +1% (*)	Indice 2030 +1% (*)	Indice 2031 +1% (*)	Indice 2032 +1% (*)
Indice over performance puntualità linea Arezzo-Pratovecchio/Stia, domanda rilevante										
Anno	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
	92,5%	Indice 2024	Indice 2025	Indice 2026	Indice 2027	Indice 2028	Indice 2029	Indice 2030	Indice 2031	Indice 2032

		+1% (*)	+1% (*)	+1% (*)	+1% (*)	+1% (*)	+1% (*)	+1% (*)	+1% (*)	+1% (*)
Indice over performance puntualità linea Arezzo-Pratovecchio/Stia, domanda non rilevante										
Anno	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
	92,5%	Indice 2024 +1% (*)	Indice 2025 +1% (*)	Indice 2026 +1% (*)	Indice 2027 +1% (*)	Indice 2028 +1% (*)	Indice 2029 +1% (*)	Indice 2030 +1% (*)	Indice 2031 +1% (*)	Indice 2032 +1% (*)

Tabella 25 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivi di puntualità del servizio

(*) più 1 punto percentuale in caso di superamento del valore obiettivo di cui all'anno precedente; in caso contrario si conferma il valore dell'indice dell'anno precedente

Offerta di posti

L'aumento dell'offerta di posti è indice di un accrescimento della qualità del servizio. Nel presente CdS è previsto un progressivo aumento del parametro "posto*km" dal 2024 al 2027 per stabilizzarsi negli anni successivi (2028-2033) al valore raggiunto nel 2027. Di seguito la tabella fonte PEF nella quale è possibile desumere il trend di crescita previsto del parametro "posto*km", riferito all'offerta programmata.

Parametri	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Treno*km	723.000	723.000	723.000	723.000	723.000	723.000	723.000	723.000	723.000	723.000	691.000
Posti	4.446.736	4.747.520	4.762.072	4.762.072	4.857.313	4.857.313	4.857.313	4.857.313	4.857.313	4.857.313	4.857.313

Tabella 26 – PRO TFT 2023-2033: Obiettivi di incremento dei posti*km offerti

L'aumento dell'offerta dei posti è conseguente alla parziale dismissione e sostituzione di vecchi treni con altrettanti nuovi, previsti nel biennio 2024-2025 (2 treni POP finanziati da Fondo complementare o DM 390/2022) e nel 2027 (1 ulteriore treno in autofinanziamento), operazione che contribuisce all'accrescimento della qualità del servizio entrando in esercizio treni nuovi, performanti e tecnologicamente all'avanguardia.

5.5 CdS RT-TFT 2023-2033 – Valutazioni conclusive e analisi di congruità del PRO

Gli obiettivi del CdS RT-TFT presentano una valenza trasversale e una forte focalizzazione sui punti di principale debolezza.

Tali obiettivi sono infatti riconducibili ad ambiti sia operativo-prestazionali (standard qualitativi) sia a carattere economico-gestionale (costi, ricavi, produttività unitari) oltre che operativo-prestazionali (standard qualitativi di affidabilità del servizio di responsabilità dell'IF).

La costruzione del PRO è stata attuata attraverso un processo iterativo alimentato a un tempo dalla dinamica previsionale inerziale dei costi e dei ricavi di produzione, da un lato, agli impatti virtuosi su tale dinamica evolutiva sottesi agli effetti dei diversi Piani di azione (commerciale, operativo, gestionale, di monitoraggio), programmati dall'Azienda e previsti nel CdS, sul rapporto tra dati e vincoli economici, livello di servizio e obblighi quali-quantitativi (OSP).

Nel PRO RT-TFT, gli obiettivi contrattuali, come sopra delineato, sono affiancati e fortemente collegati alla realizzazione di importanti piani di miglioramento e innovazione del servizio, sia attraverso specifiche politiche organizzative e gestionali sia attraverso importanti piani di investimento sui beni (materiale, rotabile-e tecnologie) strategici in ordine alla riorganizzazione dei processi, alla formazione / riqualificazione del personale, all'orientamento al cliente, al rispetto e miglioramento degli standard di qualità.

Il PRO e il PEF TFT per il periodo 2023-2033, allegati al CdS con RT, presenta previsioni e dinamiche giudicate come congrue e coerenti con il contesto generale e specifico in cui ha luogo il servizio affidato e in linea con la mitigazione dei punti di debolezza del bacino di traffico, posto in ulteriore sofferenza dalle citate code delle problematiche pandemiche, e con il consolidamento dei rispettivi punti di forza.

Tale giudizio e la sua articolazione sui diversi ambiti è basato sulle motivazioni che seguono, per il cui dettaglio si rinvia a quanto riportato nel PEF allegato al CdS e alla tabella inserita in calce al punto elenco:

- l'obiettivo d'incremento dei Ricavi da traffico appare relativamente sfidante, atteso l'attuale livello post-pandemico della domanda e un mutamento, si confida non strutturale e non generalizzato alla globalità degli utenti, nei modelli di spostamento e nelle stesse esigenze di mobilità. Il Piano d'azioni previsto dall'Azienda in questo ambito potrà trovare utili sinergie nelle iniziative della RT in ambito regolatorio e d'incentivazione alla mobilità su vettore pubblico:

⇒ **KPI = Ricavi da traffico per treno-km**

⇒ Obiettivo 2024 CdS RT-TFT Vs KPI medio ART €/tr*km 2,00 vs 2,55 (78%)

- il livello dei costi operativi unitari, attestati nel triennio 2017-2019 sulla media ART, presenta una dinamica al 2024 del tutto spiegabile in ragione:
 - da un lato, degli effetti inflattivi registrati e previsti sui fattori produttivi di settore, in specie per quanto attiene alla componente energetica, che fa registrare una dinamica accelerata rispetto alle restanti componenti di costo (En. El. di trazione, vedi PEF), dinamica che non può essere ancora compiutamente avvertita dai KPI ART in quanto risalenti al 2019 e attualizzati in ragione dei soli tassi (medi) d'inflazione programmata e non dei tassi specifici afferenti, invece già rispecchiati nel PEF riequilibrato CDS TFT 2022-2023:

⇒ **KPI = Costo operativo per treno-km**

⇒ Obiettivo 2024 CdS RT-TFT Vs KPI medio ART €/tr*km 14,30 Vs 11,91
(120%)

- Dall'altro, degli effetti della recente normativa in materia di "Figura Responsabile Manutenzione" e delle politiche contrattuali dei fornitori di materiale in ordine al full-service, che determinano un "gradino" nell'andamento dei corrispondenti costi aziendali (Costo manutenzione, vedi PEF), effetti che nuovamente non possono ancora essere "sentiti" dai KPI ART, come sopra accennato, e che potranno essere dagli stessi avvertiti solo in esito ai successivi aggiornamenti della banca dati e in ragione del numero di Aziende del campione che saranno direttamente toccate in esito al recepimento della normativa (recepimento che è legato alla data di scadenza delle licenze ferroviarie):

⇒ **KPI - Costo manutenzione per treno-km**

⇒ Obiettivo 2024 CdS RT-TFT Vs KPI medio ART €/tr*km 3,44 Vs 3,17
(108%)

- La dinamica dei costi di manutenzione, va infine considerato, è strettamente dipendente dal piano di rinnovo del materiale rotabile nonché dall'età media del parco (aspetti cui i KPI non sono "indicizzati"), atteso che il materiale nuovo è soggetto alle condizioni (onerose e in peggioramento, come esplicitato nel PEF e nei par. che precedono) dei contratti di full service mentre il materiale sostituito, proprio o a noleggio (cessato nel 2024) presentano un costo inferiore (specialmente quello proprio, di norma utilizzato in misura marginale in ragione dell'età e della manutenzione di "sopravvivenza" a esso riservata);
- la valutazione introduttiva di cui al punto precedente deve anche essere letta alla luce della constatazione che oltre il 54% dei costi di produzione (dato 2024) sono da considerarsi dipendenti da fattori esogeni all'Azienda (limitandosi alle macro-voci di costo principali), essendo legati alle componenti di PIR (pedaggio LFI e RFI), di En. El. Trazione, Manutenzione e altri costi per servizi

di terzi (altri costi sono poi pur sempre relativamente “esogeni”, quali ad esempio gli stessi costi afferenti al personale, nella misura in cui sono commisurati e legati agli esiti della contrattualistica nazionale);

- il costo operativo aziendale TFT 2024, rivisitato nella diversa connotazione (algoritmo) presa a base dal DM 157/2018, risulta inferiore al valore attualizzato al 2024 del “costo standard unitario” 2017 (stesso criterio di attualizzazione adottato per i KPI ART 2019), il che ne conferma l’orientamento alle buone pratiche di settore:

⇒ **KPI – Costo standard a treno-km (definizione DM)**

⇒ Obiettivo 2024 CdS RT-TFT Vs DM €/tr*km 19,66 Vs 29,60 (66,4%)

- il costo del personale, anche in virtù dell’ormai raggiunto consolidamento della pianta organica, registra un’evoluzione “inerziale”, sostanzialmente guidata dalla dinamica inflazionistica legata alla revisione della contrattualistica nazionale (CCNL di settore) e alla normale evoluzione della composizione e incidenza economica degli addetti (in termini di profili-livelli-anzianità), con un livello di costo pro capite (totale addetti) inferiore al dato di benchmark del campione ART e una produttività pro capite (sempre in rapporto al totale addetti aziendali) superiore al dato del corrispondente KPI ART:

⇒ **KPI = Costo del lavoro totale per numero addetti totali**

⇒ Obiettivo 2024 CdS RT-TFT Vs KPI medio ART k€ 52,58 Vs 59,34 (89%)

⇒ **KPI = Treni-km per numero addetti totali**

⇒ Obiettivo 2024 CdS RT-TFT Vs KPI medio ART tr*km 10.164 Vs 9.966 (102%)

- la dinamica dei costi di ammortamento sconta importanti interventi di rinnovamento della flotta, oltre a minori interventi di riqualificazione e innovazione delle tecnologie e degli strumenti aziendali, realizzati con un forte ricorso all’autofinanziamento:

⇒ 2023-2033 - **Investimenti totali** 32,9 M€ di cui in regime **autofinanziamento** 60,5%

- i risultati prestazionali e i livelli di efficienza/efficacia/economicità dell’Azienda TFT appaiono in linea con le buone pratiche del settore anche considerando ulteriori profili. Si rammenti, ad es., per riferirsi a una circostanza recente di considerevole rilievo che, come confermato dalle analisi delle risultanze di bilancio del biennio 2020-21, TFT ha avuto bisogno solo in minima misura dei cosiddetti “ristori COVID” del Ministero al fine di mantenere inalterato il proprio equilibrio e il proprio livello di sostenibilità economico-finanziaria, anche in ragione di una oculata revisione del servizio offerto, in accordo con la Regione, e di una gestione efficace/efficiente delle risorse operative e strumentali aziendali;
- la dinamica del corrispettivo, infine, è da legarsi in ultimo alla necessità di far fronte sia a quanto precede, come meglio rappresentato nel PEF (ove sono anche esplicitati gli impegnativi programmi d’investimento previsti dall’Azienda), sia all’impatto della sensibile dinamica fatta registrare dal livello di remunerazione del CIN (che è appunto consistente e in costante aumento), essendo il dato del WACC ART (nominale pre-tax) aumentato dal livello del 5,86% del 2022 a quello di 7,45% del 2023, dato che è stato applicato in termini medi e costanti nella redazione del PEF.

Tutto quanto sopra premesso permette di esprimere un giudizio conclusivo complessivo di congruità, in termini assoluti e reciproci nonché in rapporto ai benchmark (vedi tab. di cui alla pag. che segue) e alle delibere ART afferenti, delle poste di costo, ricavo e corrispettivo rappresentate nel PEF TFT del CdS 2023-33 di cui alla presente Relazione.

	KPI MEDI		
EFFICIENZA OPERATIVA	TFT 2024	Altre IF 2024 ART	TFT Vs IF %
Costo operativo per treno-km	14,30	11,91	120%
EFFICIENZA (COSTI)	TFT 2024	Altre IF 2024 ART	TFT Vs IF %
Costo operativo per posto-km	0,061	0,078	77%
Costo operativo per passeggero-km	0,40	0,33	122%
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	149,81	139,57	107%
Costi Manutenzione per treno-km	3,44	3,17	108%
Costi Manutenzione per costi operativi	24%	31%	78%
EFFICIENZA (RICAVID)	TFT 2024	Altre IF 2024 ART	TFT Vs IF %
Ricavi da Traffico per treno km	2,00	2,55	78%
Ricavi da Traffico per posto-km	0,009	0,015	55%
Ricavi da Traffico per passeggero-km	0,056	0,061	92%
Ricavi totali per treno- km	21,98	16,28	135%
Ricavi totali per posto- km	0,093	0,106	88%
Ricavi totali per passeggero-km	0,61	0,46	134%
Coverage Ratio	0,14	0,21	65%
PRODUTTIVITA'	TFT 2024	Altre IF 2024 ART	TFT Vs IF %
Costo del lavoro totali per numero addetti totali	52.580	59.341	89%
Treni-km per numero addetti operativi	13.254	15.809	84%
Treni-km per numero addetti totali	10.164	9.966	102%

Tabella 27 – PRO TFT 2023-2033: KPI TFT Vs ART (medi)

6. Cronoprogramma monitoraggio e applicazione PRO 2023-33

Fermo restando quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018 in merito alla verifica del PRO al termine del periodo regolatorio, si conferma l'intenzione ad adottare un **modello di gestione e monitoraggio annuale, basato sul confronto per ciascun anno tra il Piano Economico-Finanziario e il consuntivo risultante dal Conto Economico Riclassificato (CER)**, che permette una gestione conforme ai principi del Regolamento CE 1370/2007.

Per tutti gli indicatori del PRO, così come per le Condizioni Minime di Qualità di cui alla Delibera ART 16/2018, si intende realizzare un **sistema di monitoraggio** che permetta, a cadenze almeno annuali, nell'ambito del Comitato tecnico di gestione del Contratto, l'esame delle performance e l'individuazione di eventuali opportune azioni correttive, nonché, laddove possibile, di azioni preventive.

Gli stessi indicatori del PRO saranno oggetto di penale (o mitigazione della stessa) in modo tale da sollecitare l'Azienda al progressivo raggiungimento degli obiettivi, indipendentemente dalla verifica conclusiva in sede di chiusura del periodo regolatorio. Gli obiettivi e l'entità di penali (o mitigazione delle stesse) saranno contenute nell'allegato contrattuale "Condizioni Minime di Qualità".

***Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033***

***tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano***

***ALLEGATO 9
Piano economico finanziario***



TRASPORTO FERROVIARIO TOSCANO S.P.A.

PIANO ECONOMICO FINANZIARIO
16 dicembre 2023- 15 dicembre 2033

allegato alla proposta commerciale

v.2023.11.29

Via Guido Monaco, 37 – 52100 AREZZO

Capitale Sociale: € 12.500.000,00 i.v.

REA 141265

Tel. 0575 39881 – Fax. 0575 28414

C.F. e P.I. 01816540510

PREMESSA

Il Piano di seguito illustrato rappresenta le dinamiche economiche e finanziarie connesse alla gestione dei servizi TPL soggetti a OSP di cui al CdS con Regione Toscana affidato per il periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033.

È stato redatto sulla base degli schemi 1, 2 e 3 dell’annesso 5 della Delibera ART 154/2019.

Tutte le principali assunzioni e gli investimenti sono stati stimati su base annuale, in corrispondenza con l’esercizio contabile. In sede di redazione del Conto Economico sono stati inoltre calcolati l’anno 2023 con il solo mese di dicembre e l’anno 2033 con i primi undici mesi dell’esercizio. Per questi due periodi la mensilizzazione del conto economico è avvenuta rispettivamente in 16/365 e 349/365 dei rispettivi esercizi di competenza.

La situazione patrimoniale rappresenta invece le poste del Capitale Investito Netto al termine di ogni periodo del piano.

PRINCIPALI ASSUNZIONI

Per la predisposizione degli schemi di conto economico si è assunto che la produzione resti invariata per tutto il periodo di piano.

La produzione su base annuale prevista nel piano è quindi la seguente:

KM TPL Programmati (in migliaia)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Totale	777	723	723	723	723	723	723	723	723	723	723
di cui LFI	733	723	723	723	723	723	723	723	723	723	723
di cui RFI	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sono state inoltre ipotizzate le seguenti dinamiche:

DINAMICHE RICORRENTI RICAVI E COSTI	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Inflazione media	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%
Aumento tariffario TDV	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%	2,07%
Aumento costo personale	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%

L’inflazione prevista in ciascun anno di piano è pari al 2,07% e rappresenta il CAGR (tasso medio annuo composto) dei tassi di ogni singolo anno desumibili dal DEF di aprile 2023, che sono il 2,7% nel 2024 e del 2,0% in tutti gli anni successivi.

Nel prosieguo, quindi, il termine “inflazione” o di “tasso di inflazione”, non farà riferimento al tasso specifico di un singolo anno ma al tasso medio annuo composto del periodo.

L’aumento annuale delle tariffe è previsto nella misura del 100% dell’inflazione.

Il costo del personale è previsto aumentare del 2,5%. Tale percentuale rappresenta l’effetto combinato dell’aumento del CCNL (comprensivo dell’eventuale indennità di vacanza contrattuale), degli scatti di anzianità e della fisiologica crescita dei parametri. Per i dettagli si rimanda ai commenti della voce specifica sul Conto Economico.

Di seguito si riporta un prospetto di riepilogo con le assunzioni produttive e commerciali calcolate su base annua e assunte a base del PEF per i mesi di competenza.

Anno	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Totale addetti di cui	71,13									
operativi (condotta, scorta, movimento materiale)	54,55	54,55	54,55	54,55	54,55	54,55	54,55	54,55	54,55	54,55
altri diretti (deposito, manut. e pulizia materiale rotabile)	10,44	10,44	10,44	10,44	10,44	10,44	10,44	10,44	10,44	10,44
indiretti	5,14	5,14	5,14	5,14	5,14	5,14	5,14	5,14	5,14	5,14
dirigenti	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Passeggeri e pax.km										
Passeggeri (*)	1.031.444	1.038.767	1.046.142	1.053.570	1.061.050	1.068.584	1.076.171	1.083.812	1.091.507	1.099.256
Passeggeri*km (**)	25.977.310	26.161.749	26.347.497	26.534.565	26.722.960	26.912.693	27.103.773	27.296.210	27.490.013	27.685.192
Produzione (km)	723.000									
Linea Arezzo-Stia	415.000	415.000	415.000	415.000	415.000	415.000	415.000	415.000	415.000	415.000
Linea Arezzo-Sinalunga	308.000	308.000	308.000	308.000	308.000	308.000	308.000	308.000	308.000	308.000
Ore di servizio	16.605	16.605	16.605	16.605	16.605	16.605	16.605	16.605	16.605	16.605
Posti offerti (a sedere)	4.747.520	4.762.072	4.762.072	4.857.313	4.857.313	4.857.313	4.857.313	4.857.313	4.857.313	4.857.313
Posti*km (a sedere)	170.000.000	171.000.000	171.000.000	173.000.000	173.000.000	173.000.000	173.000.000	173.000.000	173.000.000	173.000.000

Note: (*)

Il calcolo dei "Passeggeri " si basa su moltiplicatori indicati da Ministero.

In sostanza vengono utilizzati i dati di vendita dei titoli di viaggio applicando i seguenti parametri:

DESCRIZIONE	n. Passeggeri
ABB_ANNUALE	576
ABB_MENSILE	51
ABB_SETTIMANALE	12
ABB_TRIMESTRALE	153
ABB_ANNUALE STU (10 mesi)	480
BIGLIETTO singolo	1

()**

Il dato dei "Passeggeri*km" viene ricavato dal prodotto dei Passeggeri trasportati attribuiti a ciascun titolo di viaggio (vedi *), moltiplicato per la percorrenza media della fascia chilometrica del titolo di viaggio. (es. al biglietto singolo di fascia chilometrica 1 (tra 0 e 5 km) viene attribuita una percorrenza media di 2,5 km. Quindi 2,5 passeggeri*km).

NUOVI INVESTIMENTI

Valori in migliaia di euro

NUOVI INVESTIMENTI	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Tot
Rotabili contribuiti	6.952	6.952									13.904
Rotabili autofinanziati				8.900							8.900
Manutenzioni cicliche	0	1.500	1.500	1.500	1.200	1.200	1.200	500	500	0	9.100
Altri	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1.000
TOTALE	7.052	8.552	1.600	10.500	1.300	1.300	1.300	600	600	100	32.904
Contributi	6.500	6.500									
TOTALE NETTO CONTRIBUTI	552	2.052	1.600	10.500	1.300	1.300	1.300	600	600	100	19.904

Il piano di investimenti in rotabili prevede l'acquisto di due nuovi POP (uno nel 2024, l'altro nel 2025), del valore complessivo di 13,9 milioni di euro oltre IVA, a fronte dei quali è prevista l'erogazione di un contributo di 13 milioni di euro.

Nel 2027 è previsto l'acquisto, in completo autofinanziamento, di un treno bimodale il cui costo è stimato in 8,9 milioni di euro oltre IVA.

L'ammortamento di tutti i nuovi rotabili è previsto in 20 anni.

È stata inoltre prevista la manutenzione ciclica di secondo livello dei rotabili. Si tratta di interventi manutentivi di entità e costo straordinari legati a ristrutturazioni e rinnovamenti dei rotabili che si concretizzano in un incremento significativo e tangibile di produttività, sicurezza e vita economica. E come tali sono stati qualificati come oneri straordinari capitalizzabili nell'esercizio di sostenimento. L'ammortamento delle manutenzioni cicliche è previsto in 10 anni poiché se ne prevede la caduta indicativamente a metà della vita del rotabile, consentendone il prolungamento fino ai venti anni previsti dal piano. In assenza di tali interventi, la vita dei rotabili sarebbe assai inferiore. Una indicazione in questo senso è rappresentata dal decreto del Ministero delle Finanze del 31/12/1988 che individua in 10 anni la vita utile ai fini fiscali di un locomotore e in 13,3 anni la vita utile del materiale rotabile diverso dai locomotori.

Oltre agli investimenti in rotabili, sono previsti investimenti in altri beni per 100 mila euro l'anno, rappresentati prevalentemente da tecnologie.

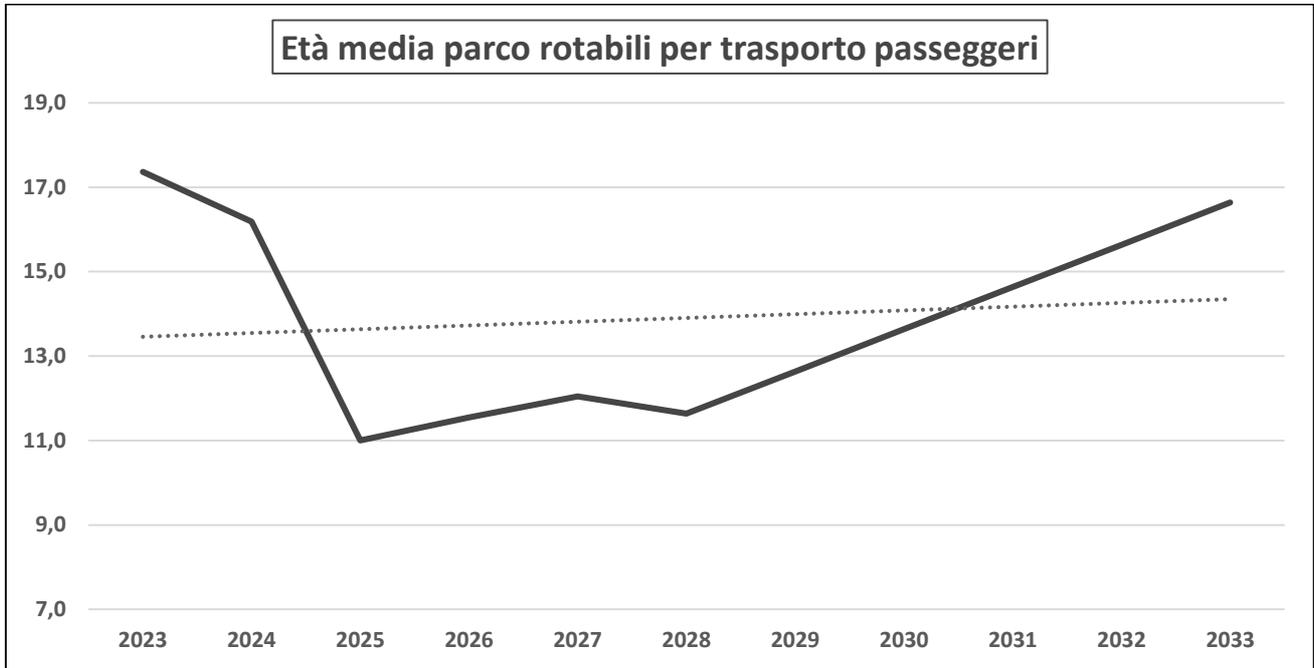
L'ammortamento degli altri beni è previsto in 5 anni.

Il piano d'investimenti in autofinanziamento di TFT, per l'intero periodo di piano, si attesterà quindi a circa 19,9 milioni di euro e consentirà:

- di proseguire nel rinnovamento della flotta per il trasporto viaggiatori;
- di provvedere alla manutenzione ciclica dei treni (per la totalità dei rotabili della flotta iniziale che non verranno sostituiti);
- di realizzare sviluppi informatici e tecnologici volti a migliorare i servizi di infomobilità, di contatto, commerciale con la clientela oltre che gli standard qualitativi e di sicurezza dei viaggiatori.

FLOTTA ROTABILI PER TRASPORTO PASSEGGERI

I nuovi investimenti previsti nel piano consentiranno la riduzione dell'età media dei rotabili adibiti al servizio di trasporto passeggeri che dai 17,4 anni stimati a fine 2023 scenderà a 11 anni a fine 2025 per poi risalire progressivamente fino a 16,6 anni, inferiore di circa un anno all'età di partenza. La media nel periodo di piano sarà di 13,6 anni.



La tabella che segue illustra la composizione dei rotabili adibiti al trasporto di persone con l'età media alla fine di ogni periodo, le entrate e le uscite. Nell'anno di ingresso l'età è stata convenzionalmente considerata di 0,5 anni.

Età media in anni

Tipologia	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Minuetto	18	19	20	21	22						
Minuetto	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Minuetto	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Minuetto	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
JAZZ	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
JAZZ	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
JAZZ	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
POP	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
POP	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Ale801	48	49 (9m)									
Ale801	48	49	50 (9m)								
POP		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
POP			1	2	3	4	5	6	7	8	9
Bimodale					1	2	3	4	5	6	7
Età media	17,4	16,2	13,1	11,5	11,6	11,6	12,6	13,6	14,6	15,6	16,6
Media periodo							13,7				

CONTO ECONOMICO

Ricavi

Valori in migliaia di euro

CONTO ECONOMICO	2023	2023 16gg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 349gg
RICAVI	1.871	67	1.580	1.626	1.674	1.723	1.773	1.824	1.878	1.932	1.989	1.957
Ricavi da traffico	1.405	62	1.447	1.490	1.535	1.581	1.628	1.677	1.727	1.778	1.831	1.803
Ricavi TPL AR-FI	340	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri ricavi	126	6	133	136	139	142	145	148	151	154	157	153

Ricavi da titoli di viaggio: il calcolo si basa su un aumento dei passeggeri dello 0,9% annuo per tutto il periodo di piano, come risultato delle azioni commerciali e di contrasto all'evasione illustrate nel Piano Raggiungimento Obiettivi.

È inoltre previsto che i livelli tariffari verranno adeguati in ciascun anno del piano al 100% del tasso d'inflazione.

Altri ricavi: la voce è rappresentata prevalentemente dal service amministrativo fatturato ad altre società e da provvigioni attive per la vendita di TdV Pegaso e servizi integrati.

Costi

La dinamica dei costi negli ultimi esercizi ha visto un discreto incremento rispetto ai valori storici dell'azienda. L'aumento è riconducibile prevalentemente ai seguenti fattori, tutti di recente manifestazione: le dinamiche inflattive registrate a partire dall'esercizio 2021, l'aumento dei costi di accesso all'infrastruttura a partire dall'esercizio 2022 ed i costi per la manutenzione a partire dall'esercizio 2023. Tutte dinamiche incrementalmente rilevanti, non presenti nell'esercizio 2019 (si veda tabella di confronto allegata al presente documento).

Con riferimento alle dinamiche inflattive, il FOI (netto tabacchi) a settembre 2023 ha segnato un aumento di oltre il 14% rispetto alla media 2021 e di oltre il 16% rispetto alla media 2019.

Con riferimento ai costi per la manutenzione, l'aumento rispetto al PEF 2023 è legato in parte al rinnovamento del parco (con due nuovi POP nel biennio 2024-2025 che andranno progressivamente a sostituire le Ale a noleggio e due POP acquistati nel 2022 e 2023, i cui costi si trascineranno nel 2024 per poi aumentare ulteriormente nel 2025, alla scadenza del periodo di garanzia), in parte alla necessità derivante dall'evoluzione normativa europea (Reg. UE779) applicata da ANSFISA, di esternalizzare la funzione di Soggetto Responsabile della Manutenzione (si veda sotto la nota di commento alla Manutenzione dei rotabili). Esternalizzazione che ha avuto effetto sull'azienda solo a partire dagli inizi del 2023, a seguito del rinnovo obbligatorio del certificato di sicurezza scaduto a dicembre 2022.

Con riferimento, invece, ai costi di accesso all'infrastruttura, essi sono riconducibili all'adozione delle tariffe applicate dal gestore dell'infrastruttura nazionale a partire dal mese di gennaio 2022 (per i dettagli si rinvia alla successiva nota di commento al PIR). In quell'esercizio l'aumento rispetto all'anno 2021 su entrambe le componenti energia di trazione e pedaggi è stato di circa 670 mila euro



(e di 2,055 milioni di euro rispetto al 2019 in cui non era ancora prevista l'applicazione del PIR). Nel PEF 2023 gli effetti straordinari dell'inflazione indussero ad una previsione superiore al consuntivo 2022 di circa un milione. Nel PEF 2024 sono stati mitigati gli effetti straordinari che avevano generato la previsione del PEF 2023 e la somma delle due componenti è tornata sostanzialmente al dato 2022.

Costi di materie prime, sussidiarie:

Valori in migliaia di euro

CONTO ECONOMICO	2023	2023 16gg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 349gg
Costi materie prime	-420	-18	-306	-311	-268	-295	-267	-257	-262	-268	-273	-267
<i>ricambi materiale rotabile</i>	-285	-12	-180	-184	-138	-162	-131	-118	-121	-123	-126	-123
<i>Altro materiale</i>	-135	-6	-125	-128	-131	-133	-136	-139	-142	-145	-148	-144

Sono calcolati sulla base dei fabbisogni di ricambistica stimati per ogni categoria di rotabile, finalizzati alla manutenzione extra contratto di full service, ricambi "Volano" (c.d. Scorte Tecniche), materiali per vandalismo e usura. Tali ricambi sono funzionali ad una efficiente rapida riparazione per la massima riduzione dei tempi di fermo treno.

La dinamica di tali costi nell'intero periodo presenta di un picco in corrispondenza dell'acquisto di nuove tipologie di rotabili ed un progressivo calo nei successivi anni proprio per la specificità di tali forniture.

La diminuzione rispetto al PEF 2023 è inoltre legata ad una previsione più puntuale dei costi dopo i picchi inflattivi registrati a partire dal 2021 che avevano portato all'innalzamento della proiezione anche sul 2023. Inoltre, l'aumento dei service manutentivi assorbe in parte i costi per le materie prime.

Costi per servizi:

Valori in migliaia di euro

CONTO ECONOMICO	2023	2023 16gg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 349gg
Costi per servizi	-7.262	-316	-7.779	-8.249	-8.499	-8.946	-8.919	-9.217	-9.426	-9.605	-9.808	-9.589
<i>manutenzione rotabili (contrattuale ed extra)</i>	-1.545	-68	-2.488	-2.845	-2.980	-3.310	-3.164	-3.340	-3.424	-3.475	-3.547	-3.476
<i>PIR LFI: ee trazione</i>	-2.050	-90	-1.792	-1.829	-1.867	-1.906	-1.945	-1.985	-2.027	-2.068	-2.111	-2.061
<i>PIR LFI: Pedaggio</i>	-1.855	-81	-1.484	-1.514	-1.546	-1.578	-1.610	-1.644	-1.678	-1.713	-1.748	-1.706
<i>PIR RFI</i>	-173	-8	-197	-201	-205	-209	-214	-218	-223	-227	-232	-226
<i>servizi sostituzione treno</i>												0
<i>servizi agenzia e provvigioni</i>	-251	-11	-293	-302	-311	-320	-330	-340	-350	-361	-371	-366
<i>altro</i>	-1.388	-58	-1.526	-1.558	-1.590	-1.623	-1.656	-1.691	-1.726	-1.761	-1.798	-1.754

- **Manutenzione rotabili**

La voce è rappresentata da

- Contratti di Full Service Flotta Alstom (e funzione SRM), Locomotori diesel (CZ Loco e SVI) e carri tramoggia;
- Rifornimento dei materiali di consumo al di fuori degli interventi di manutenzione programmata;
- Pulizie di vani tecnici e sottocassa (comprendenti anche eventuali costi per trasferimenti presso siti idonei);
- Eventuali possibili adeguamenti obbligatori per nuovi standard tecnici obbligatori per legge;
- Ritorniture e sostituzioni ruote;
- Costi di trasferimento.

Il costo del contratto di Full Service & SRM per i treni Alstom (n. 4 Minuetto + 3 JAZZ + 2POP) impatta nel PEF 2023 a partire dal mese di maggio 2023 e riassorbe i precedenti contratti di Full Material Management+Correttiva (n. 4 Minuetto) e Full Service (n. 3 JAZZ).

La dinamica di tali costi nell'intero periodo presenta andamento lineare per la specificità di tali forniture.

Sono stimati per ciascuna categoria di rotabili e tengono conto dell'anzianità dei mezzi e dei periodi di garanzia dei nuovi rotabili.

Il forte incremento rispetto agli esercizi precedenti è legato alla necessità, derivante dall'evoluzione normativa europea (Reg. UE779) applicata da ANSFISA, in ordine alla funzione di Soggetto Responsabile della Manutenzione.

In particolare, nel dicembre 2022 ANSFISA ha di fatto sancito l'obbligo per TFT di cessare le proprie funzioni di Soggetto Responsabile della manutenzione del materiale rotabile del proprio parco. Tale fatto ha costretto TFT ad individuare Alstom Ferroviaria spa (costruttore dei treni ETT, JAZZ e POP) come soggetto a cui affidare il ruolo di SRM. A seguito di idonee valutazioni di fattibilità tecnico-economica, è stato deciso di stipulare un contratto (attivo dal 01/05/2023) per il servizio di SRM e full Service manutentivo di tutta la flotta Alstom (ad esclusione della manutenzione preventiva della flotta ETT, mantenuta da TFT assieme alle necessarie attività di programmazione della manutenzione della flotta).



Rispetto al PEF 2023, inoltre, entrano in servizio due nuovi POP (nel 2024 e 2025) il cui costo per full service è stimato in circa euro 170 mila ciascuno, che salirà poi dopo due esercizi a circa euro 250 milaciascuno per effetto della scadenza del periodo della garanzia.

Rispetto all'esercizio 2019, l'aumento registrato è di circa 1,5 milioni di euro ed è legato all'impatto sopra esposto del SRM oltre che all'immissione in servizio di 5 nuovi treni (si veda confronto 2024 vs 2019 allegato al presente documento).

In sintesi quindi l'aumento tra il 2023 ed il 2024, pari ad euro 940 mila è riconducibile per circa euro 50 mila alle dinamiche inflattive, per circa euro 170 mila alle manutenzioni del nuovo POP 2024 e per circa euro 720 mila per i maggiori costi manutentivi (contrattualizzati nei full service e non).

Nel 2025, inoltre, oltre alla manutenzione di un ulteriore treno POP, si concluderà il periodo di garanzia dei due POP acquistati nel 2022 e 2023i cui costi per full service passeranno da euro 170 mila a euro 245 mila ciascuno.

- **Piano Informativo della Rete LFI (Energia Elettrica e Pedaggi)**

Le voci rappresentano il costo per l'accesso all'infrastruttura che a partire dal 2021 la società deve pagare al gestore dell'infrastruttura LFI. Sono calcolate sulla base dei km programmati e sono previste in aumento in ragione dell'inflazione.

Al fine di escludere gli effetti che erano stati previsti nel PEF 2023 sulla base delle dinamiche straordinarie che hanno caratterizzato il mercato dell'energia nel biennio 2021 - 2022, il costo nel 2024 è stato ricalcolato partendo dal costo consuntivo del 2022, attualizzandolo con l'inflazione e riproporzionandolo sulla base della produzione programmata.

L'importo così calcolato è quindi inferiore a quello stimato nel PEF 2023.

Preme però precisare che la componente energia elettrica di trazione, stimata in 1,8 milioni, risente dell'aggiunta di costi indiretti per la fornitura, dell'ordine di circa 270 mila euro, introdotti solo a partire dall'esercizio 2022, derivanti dall'adozione delle tariffe applicate dal gestore nazionale.

In particolare, l'Autorità di Regolazione Trasporti con delibera n.141/2022 del 8 settembre 2022 ha prescritto a La Ferroviaria Italiana S.p.A. di assumere, come valori di canoni e tariffe per l'accesso alle infrastrutture ed ai servizi, quelli assunti, dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale R.F.I. S.p.A., come esposti nel PIR 2023 di R.F.I. S.p.A. – Edizione giugno 2022, in quanto già adeguati con riferimento agli aspetti inflattivi. Tale provvedimento, unitamente alla accelerata dinamica inflattiva e alla maggior produzione prevista in assenza dei servizi autobus sostitutivi, determineranno per l'Azienda nell'anno 2024 un incremento complessivo dei costi pari a 475 mila euro rispetto all'esercizio 2022.

- **PIR RFI**

Rappresenta l'accesso all'infrastruttura RFI per il co-uso delle stazioni di Arezzo Sinalunga.

- **Servizi sostituzione treno**

Nel piano non sono previsti servizi sostitutivi.

Per le sostituzioni treno non programmate, **la società potrà però ricorrere a fornitori esterni selezionandoli sulla base di proprie valutazioni in merito alla disponibilità, ai tempi di intervento e alla qualità del servizio offerto.**

In tali casi il corrispettivo erogato nel corso di ogni annualità non subirà variazioni legate alle modalità di effettuazione del servizio mentre gli effetti economici di tali servizi verranno trattati all'interno delle procedure di confronto e riequilibrio CER/PEF previste nel contratto.

- **Servizi agenzia e provvigioni**

La voce contiene le provvigioni passive per la vendita dei tdv. Sono calcolate con una percentuale complessiva dei ricavi che comprende le provvigioni, gliaggi ed i costi di agenzia.

- **Altro**

La voce contiene prevalentemente oneri assicurativi, servizi di service tecnico e amministrativo, utenze, telefonia, manutenzioni diverse dai rotabili, certificazioni e modelli inerenti qualità e sicurezza, buoni pasto, visite mediche ai dipendenti, oneri formazione personale. Nella voce sono stati riclassificati anche i costi per la direzione aziendale, stimati in circa 55 mila euro, rappresentati prevalentemente da servizi di consulenza.

Godimento beni di terzi

Valori in migliaia di euro

CONTO ECONOMICO	2023	2023 16gg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 349gg
Costi per godimento beni di terzi	-289	-13	-309	-219	-158	-161	-165	-168	-172	-175	-179	-174
<i>di cui nolo rotabili di terzi</i>	-195	-9	-157	-64								0
<i>altro</i>	-94	-4	-152	-155	-158	-161	-165	-168	-172	-175	-179	-174

Si fornisce la separata indicazione dei rotabili e degli altri beni. Il nolo dei rotabili è previsto azzerarsi rapidamente a seguito dell'entrata in servizio dei nuovi POP nel 2024 e 2025. Con riferimento agli altri beni, la voce contiene prevalentemente il nolo delle postazioni presso la società SVI per il deposito e ricovero dei rotabili JAZZ e POP (particolarmente lunghi) durante gli interventi manutentivi (stimata in circa 73 mila euro), i canoni per utilizzo licenze software (stimate in circa 72 mila euro) di natura commerciale e gestionale e per la manutenzione ed il nolo per gli automezzi strumentali (stimato in circa 6 mila euro).

Costo del personale

Valori in migliaia di euro

CONTO ECONOMICO	2023	2023 16gg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 349gg
Personale	-3.713	-160	-3.740	-3.834	-3.929	-4.028	-4.128	-4.231	-4.337	-4.446	-4.557	-4.466

Il costo del personale è previsto in aumento del 2,5%. Tale percentuale rappresenta l'effetto



combinato dell'aumento del CCNL (comprensivo di eventuale indennità di vacanza contrattuale e stimato in circa 30 euro lordi al mese, oltre oneri, al parametro 175, per ogni anno di piano che corrispondono ad un aumento di circa l'1,4% annuo), degli scatti di anzianità e dei fisiologici aumenti di parametro.

Per ulteriori dettagli sulle dinamiche del personale si rinvia a quanto illustrato nel Piano Raggiungimento Obiettivi.

Oneri diversi di gestione:

Valori in migliaia di euro

CONTO ECONOMICO	2023	2023 16gg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 349gg
Oneri diversi di gestione	-43	-2	-41	-42	-42	-43	-44	-45	-46	-47	-48	-47

La voce contiene pedaggi autostradali, tari, contributi associativi, imposte varie e bolli. E' previsto un aumento al mero tasso di inflazione.

Ammortamenti/Contributi:

Valori in migliaia di euro

CONTO ECONOMICO	2023	2023 16gg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 349gg
Amm.ti e acc.ti	-3.530	-135	-3.646	-3.926	-3.214	-3.570	-3.624	-3.644	-3.764	-3.814	-3.849	-3.676
Contributi	1.082	49	1.270	1.374	1.315	1.315	1.315	1.315	1.315	1.315	1.315	1.258

Per i dettagli si rinvia al paragrafo dedicato agli investimenti.

CAPITALE INVESTITO NETTO

Mentre nel Conto Economico sono stati rappresentati l'anno 2023 con il solo mese di dicembre e l'anno 2033 con i primi undici mesi dell'esercizio, le poste patrimoniali del Capitale Investito Netto sono rappresentate nella loro interezza, alla fine di ogni periodo.

In sede poi di calcolo dell'utile ragionevole, nello schema 3, il capitale investito netto nel 2023 e nel 2033 è stato riproporzionato rispettivamente in 16 e 349 giorni. Al CIN così riproporzionato è stato quindi possibile applicare il WACC annuale previsto dall'ART.

Immobilizzazioni

Valori in migliaia di euro

CAPITALE INVESTITO NETTO	2023 PEF	2023 16gg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 349gg
Investimenti immobilizzati	19.315	19.981	18.157	17.657	17.358	25.603	24.594	23.565	22.416	20.517	18.583	16.265
di cui immob nette	30.873	31.577	34.984	39.609	37.996	44.925	42.601	40.257	37.793	34.578	31.329	27.753
di cui risconto contributi	-11.558	-11.597	-16.827	-21.953	-20.637	-19.322	-18.007	-16.692	-15.377	-14.061	-12.746	-11.489

Le immobilizzazioni a fine dicembre 2023 sono calcolate sulla base degli investimenti effettivamente realizzati alla data di redazione del presente documento. E' quindi lievemente superiore a quello del PEF 2023 a causa del rinvio di un anno dell'acquisto di un treno POP e di due treni da manovra, il cui ammortamento è quindi inferiore rispetto al PEF precedentemente approvato.

Investimenti in circolante

Valori in migliaia di euro

CAPITALE INVESTITO NETTO	2023 PEF	2023 16gg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 349gg
Investimenti in circolante	2.754	-87	272	255	134	205	191	151	152	148	139	124
RimFin	644	644	452	461	397	437	395	380	388	396	404	413
di cui cred.per contrib da erog												
di cui crediti verso EA per corrispettivo	4.466	593	401	416	403	441	440	447	455	459	463	465
di cui crediti verso EA per saldo		0	835	868	840	927	926	943	960	969	978	985
Crediti commerciali	793	793	774	799	822	850	870	896	921	947	974	1.001
Risc attivi	132	132	141	147	150	158	158	163	167	170	173	177
Debiti commerciali	-3.149	-2.116	-2.190	-2.289	-2.328	-2.449	-2.440	-2.516	-2.573	-2.623	-2.680	-2.740
Fondi	-1.908											
CIN	20.161	19.894	18.429	17.912	17.492	25.808	24.785	23.716	22.568	20.665	18.723	16.388

Il capitale circolante netto al 31 dicembre 2023 è quello stimato nel PEF dell'ultimo periodo contrattuale approvato. Fa eccezione il credito verso l'Ente Affidante che è stato ricalcolato per tenere conto dei soli 16 giorni relativi al nuovo contratto.

A partire dall'esercizio 2024:

- **Rimanenze finali:** sono calcolate in base alla rotazione sugli acquisti di materie prime. Rispetto alla media degli ultimi esercizi, che si attestava a oltre 30 mesi, si è previsto una riduzione a circa 18 mesi.
- **Crediti per contributi da erogare:** è previsto che il contributo sui due nuovi POP acquistati nel 2024 e 2025 venga erogato entro la fine dell'esercizio in cui avviene il pagamento dei treni e che quindi a quella data non esistano contributi da riscuotere.



- **Crediti verso l'Ente Affidante:** il credito verso la Regione Toscana stimato a fine esercizio per il corrispettivo è calcolato sulla base di **rate mensili** con incasso a **30 giorni**. Fa eccezione la rata di Novembre che, seppure fatturata nel primo giorno utile a partire dal 1° Dicembre, verrà pagata dall'Ente **entro la chiusura dell'esercizio**.

Le rate sono pari ad **1/12** del corrispettivo dell'anno, salvo l'ultima di dicembre per la quale sono previsti due pagamenti. Uno del 30% nei tempi ordinari di 30 giorno, uno del 70% entro il mese di giugno dell'anno successivo a quello di chiusura dell'esercizio, dopo l'accertamento di eventuali penali, senza che si debba attendere l'approvazione del Bilancio e la successiva attività di verifica PEF/CER. La separazione nello schema delle due componenti di credito si è resa necessaria per poter escludere, in sede di calcolo del CIN regolatorio, una quota pari al 30% dal credito verso l'Ente per il differimento del pagamento del corrispettivo e considerare nel calcolo il solo 70% del credito.

- **Crediti commerciali:** sono rappresentati da crediti commerciali, crediti verso le agenzie per la vendita dei titoli di viaggio e risconti attivi.
- **Debiti commerciali:** sono rappresentati da debiti verso fornitori sulla base di una rotazione sugli acquisti di circa 90 giorni e dai risconti passivi.

Schema 1 - Conto Economico Regulatorio

L'obiettivo del presente schema è quello di calcolare la quota di costi della gestione caratteristica sostenuti per l'adempimento degli OSP, non coperti dai ricavi generati dall'assolvimento degli stessi.

Valori in migliaia di euro

Schema 1 - Conto Economico Regulatorio	2023 16gg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 349gg	
1.a Ricavi da traffico	62	1.447	1.490	1.535	1.581	1.628	1.677	1.727	1.778	1.831	1.803	
1.b Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	6	133	136	139	142	145	148	151	154	157	153	
1 Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	67	1.580	1.626	1.674	1.723	1.773	1.824	1.878	1.932	1.989	1.957	
2 Effetti positivi di rete indotti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3.a Costi di mat. prime, sussidiarie, di consumo e merci	-18	-306	-311	-268	-295	-267	-257	-262	-268	-273	-267	
3.b Costo per servizi	-318	-7.779	-8.249	-8.499	-8.946	-8.919	-9.217	-9.426	-9.605	-9.808	-9.589	
3.c Costi per godimento beni di terzi	-13	-309	-219	-158	-161	-165	-168	-172	-175	-179	-174	
3.d Costo del personale	-160	-3.740	-3.834	-3.929	-4.028	-4.128	-4.231	-4.337	-4.446	-4.557	-4.466	
3.e Var. rimanenze di mp, sussidiarie, di consumo e merci												
3.f Oneri diversi di gestione	-2	-41	-42	-42	-43	-44	-45	-46	-47	-48	-47	
3 Totale costi operativi	-510	-12.175	-12.655	-12.897	-13.474	-13.523	-13.919	-14.243	-14.541	-14.865	-14.543	
4 = 1+2-3 Risultato operativo lordo (EBITDA)	-443	-10.594	-11.029	-11.223	-11.751	-11.751	-12.095	-12.366	-12.609	-12.876	-12.586	
	<i>Amm.ti e acc.ti</i>	-135	-3.646	-3.926	-3.214	-3.570	-3.624	-3.644	-3.764	-3.814	-3.849	-3.676
	<i>Contributi</i>	49	1.270	1.374	1.315	1.315	1.315	1.315	1.315	1.315	1.315	1.258
5 Totale ammortamenti	-86	-2.376	-2.552	-1.898	-2.255	-2.309	-2.329	-2.449	-2.499	-2.534	-2.418	
6 = 4-5 Risultato operativo netto (EBIT)	-530	-12.970	-13.581	-13.122	-14.006	-14.060	-14.424	-14.815	-15.108	-15.410	-15.004	



Schema 2 - Stato Patrimoniale Regulatorio

L'obiettivo dello schema 2 è quello di determinare il Capitale Investito Netto (CIN) Regulatorio su cui applicare il WACC per il calcolo dell'utile ragionevole.

Con riguardo ai crediti si sono considerati esclusivamente quelli commerciali e, tra gli altri crediti, quelli verso l'Ente Affidante per pagamenti differiti del corrispettivo, limitatamente alla quota del saldo, pari al 70% dell'ultima rata.

La voce debiti è stata è stata valorizzata limitatamente alla quota relativa ai debiti v/fornitori.

Valori in migliaia di euro

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regulatorio	2023 16gg	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 349gg
1.a Immobilizzazioni immateriali	2.006	1.622	2.568	3.343	3.985	4.495	4.985	5.355	4.975	4.560	3.694
1.b immobilizzazioni materiali con separata indicaz. Loc. Fin.	17.974	16.535	15.089	14.015	21.618	20.099	18.580	17.061	15.542	14.023	12.571
1.b.i di cui: terreni e fabbricati											
1.b.ii di cui: impianti e macchinari	17.974	16.535	15.089	14.015	21.618	20.099	18.580	17.061	15.542	14.023	12.571
1.b.ii.1 di cui: materiale rotabile autofin.	17.137	16.226	15.089	14.015	21.618	20.099	18.580	17.061	15.542	14.023	12.571
1.b.iii di cui: attrezzature industriali e commerciali											
1.b.iv di cui: altre											
1 Totale immobilizzazioni	19.981	18.157	17.657	17.358	25.603	24.594	23.565	22.416	20.517	18.583	16.265
2.a Rimanenze	644	452	461	397	437	395	380	388	396	404	413
2.b Crediti	793	1.609	1.668	1.662	1.777	1.796	1.838	1.882	1.916	1.952	1.986
2.b.i di cui: commerciali	793	774	799	822	850	870	896	921	947	974	1.001
2.b.ii di cui: altri crediti	0	835	868	840	927	926	943	960	969	978	985
2 Totale attivo circolante	1.437	2.061	2.128	2.058	2.214	2.191	2.219	2.270	2.312	2.356	2.399
3.a Debiti	-2.116	-2.190	-2.289	-2.328	-2.449	-2.440	-2.516	-2.573	-2.623	-2.680	-2.740
3.a.i di cui: debiti vs fornitori	-2.116	-2.190	-2.289	-2.328	-2.449	-2.440	-2.516	-2.573	-2.623	-2.680	-2.740
3 Totale debiti	-2.116	-2.190	-2.289	-2.328	-2.449	-2.440	-2.516	-2.573	-2.623	-2.680	-2.740
4=1+2-3 Capitale Investito Netto (CIN) Regulatorio	19.301	18.028	17.496	17.089	25.368	24.345	23.268	22.113	20.206	18.260	15.923

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato

L'obiettivo dello schema 3 è la determinazione della compensazione variabile per l'intera durata del contratto calcolata come effetto finanziario netto dell'obbligo di servizio inteso come differenza tra uscite ed entrate relative a costi e ricavi delle operazioni di servizio pubblico, al netto delle eventuali ulteriori entrate da ricavi potenziali prodotti dagli effetti di rete, più un ragionevole utile.

Valori in migliaia di euro

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio Simulato		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
		16gg										349gg
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolv degli OSP	67	1.580	1.626	1.674	1.723	1.773	1.824	1.878	1.932	1.989	1.957
B	Effetti positivi di rete indotti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
C=A+B	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE	67	1.580	1.626	1.674	1.723	1.773	1.824	1.878	1.932	1.989	1.957
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolv degli OSP	597	14.551	15.208	14.796	15.729	15.832	16.248	16.692	17.040	17.399	16.961
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	846	18.028	17.496	17.089	25.368	24.345	23.268	22.113	20.206	18.260	15.225
F	Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%	7,45%
G=F*E	Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	63	1.343	1.303	1.273	1.890	1.814	1.734	1.647	1.505	1.360	1.134
H=D+G	USCITE + UTILE RAGIONEVOLE	660	15.894	16.511	16.069	17.619	17.646	17.982	18.340	18.545	18.759	18.095
I=H-C	EFFETTO FINANZIARIO NETTO (COMPENSAZIONE VAR)	593	14.313	14.885	14.395	15.896	15.873	16.157	16.462	16.613	16.770	16.138
L=C+I	ENTRATE + EFFETTI POSITIVI DI RETE + COMPENS. VAR	660	15.894	16.511	16.069	17.619	17.646	17.982	18.340	18.545	18.759	18.095
M	VAN L	111.773 =VAN(F; L: Anno 1 - Anno N)										
N	VAN H	111.773 =VAN(F; H: Anno 1 - Anno N)										
O	VAN I	100.391 =VAN(F; I: Anno 1 - Anno N)										
P	COMPENSAZIONE COSTANTE	13.690 =RATA(F; N; O) dove N è il numero di anni del PEF (11 anni, compreso il mese del 2023)										
Q=I-P	POSTE FIGURATIVE	-13.097	624	1.195	705	2.206	2.184	2.468	2.773	2.924	3.081	2.449

Allegato: Confronto CER 2019-2022 + FOI + TIP vs PEF 2024

Il prospetto che segue illustra le principali differenze tra il CER dell'esercizio 2019 ed il PEF 2024. Il confronto viene effettuato rivalutando i costi del 2019 al FOI+TIP 2024/2019. Per i soli costi del PIR, poiché nel 2019 non era ancora in vigore, si è utilizzato il dato del CER 2022 (inflazionato al FOI+TIP 2024/2022 e riproporzionato ai chilometri programmati). Emerge che i costi previsti nel PEF 2024 sono tutti decisamente inferiori rispetto a quelli che sarebbero scaturiti da un'a mera crescita inflattiva.

Fanno eccezione i soli costi di manutenzione e ricambi il cui aumento è legato all'entrata in servizio di n. 1 JAZZ (2020) e n. 3 treni POP (2023-2024), oltre che dall'esternalizzazione della funzione di Soggetto Responsabile della Manutenzione per tutta la flotta Alstom.

FOI+TIP 2024/2019:	1,188
FOI+ TIP 2024/2022:	1,082

	2022	2024
<i>KM percorsi su ferro/programmati</i>	637	723

Valori in migliaia di euro

Voce	CER 2019	CER 2022	CER +FOI	PEF 2024	PEF 2024 vs CER+FOI
Costi materie prime	195		231	306	75
Costi materie prime – energia elettrica	759	1.547	1.900	1.792	-108
Costi servizi di terzi – manutenzione	939		1.116	2.488	1.372
Costi servizi di terzi – servizi sost bus	226		269	0	-269
Costi servizi di terzi – altro	1.662		1.974	1.819	-155
Costi gestione infrastruttura	177	1.451	1.782	1.681	-101
Costi godimento beni terzi – noli	265		315	142	-173
Costi godimento beni terzi – altro	81		96	152	56
Costi personale + direzione	3.414		4.055	3.740	-315
Costi altro	36		43	41	-2
Costi totale	7.755		11.782	12.161	379



FOI+TIP 2024/2019:	1,188
FOI+ TIP 2024/2022:	1,082

	2022	2024
<i>KM percorsi su ferro/programmati</i>	637	723

Valori in migliaia di euro

Voce	CER 2019	CER 2022	CER +FOI	PEF 2024	PEF 2024 vs CER+FOI
Costi materie prime	195		231	306	75
Costi materie prime – energia elettrica	759	1.547	1.900	1.792	-108
Costi servizi di terzi – manutenzione	939		1.116	2.488	1.372
Costi servizi di terzi – servizi sost bus	226		269	0	-269
Costi servizi di terzi – altro	1.662		1.974	1.819	-155
Costi gestione infrastruttura	177	1.451	1.782	1.681	-101
Costi godimento beni terzi – noli	265		315	157	-158
Costi godimento beni terzi – altro	81		96	152	56
Costi personale + direzione	3.414		4.055	3.740	-315
Costi altro	36		43	41	-2
Costi totale	7.755		11.782	12.176	394

***Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033***

***tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano***

ALLEGATO 10

Matrice dei rischi

Indice generale

1. Premessa.....	3
2. Ripartizione del rischio e applicazione delle responsabilità – Ricavi operativi.....	4
2.1 Ricavi da mercato – Quota imputabile alla politica tariffaria (Id. 1).....	5
2.2 Ricavi da mercato – Quota imputabile ad agevolaz./gratuità/modifiche sist. tariff. (Id. 2).....	5
2.3 Ricavi da mercato – Quota imputabile a strategie di marketing aziendale (id. 3).....	5
2.4 Ricavi da mercato – Quota imputabile a Progetti d’integrazione tariffaria e/o modale (Id. 4).....	5
2.5 Ricavi da mercato – Quota imputabile recupero evasione ed elusione tariffaria (Id. 5).....	5
2.6 Ricavi da mercato – Quota imputabile variazione numero viaggiatori (Id. 6).....	5
2.7 Ricavi da mercato – Altri ricavi (Id. 7).....	6
2.8 Ricavi da mercato – Dinamica negativa ricavi da tariffa per inefficienze comm.li (Id. 10).....	6
2.9 Procedure di applicazione della matrice del rischio ai ricavi da mercato.....	6
3. Ripartizione del rischio e applicazione delle responsabilità – Costi operativi.....	7
3.1 Costi Operativi – Costi collegati introduzione sistemi di Ticketing elettronico (Id. 8).....	7
3.2 Costi Operativi – Dinamica negativa costi produz. per inefficienze gest./ organizz. (Id. 9).....	7
3.3 Costi Operativi – Incremento costo unitario personale ex CCNL e contr. integr. az.(Id. 11)....	7
3.4 Costi Operativi – Dinamica negativa per ritardata erogazione corrispettivo (Id. 12).....	7
3.5 Costi Operativi – Dinamica negativa per ritardata erogaz. finanz. ex fondi reg. (Id. 13).....	7
3.6 Costi Operativi – Dinamica neg. per ritard. erogaz. finanz. ex fondi naz. e comunitari (Id.14)	7

Indice delle tabelle

Tabella 1- Matrice del Rischio.....	4
-------------------------------------	---

1. Premessa

Il presente allegato è articolato nelle tematiche principali che seguono:

1. Matrice del rischio – ambito ricavi operativi
2. Matrice del rischio – ambito costi operativi
3. Modalità di applicazione della matrice e connesse responsabilità

Come previsto all'art. 9 del CdS e in applicazione delle Delibere ART n. 120/2018 e n. 154/2019, annualmente si effettua il confronto tra i dati previsionali del PEF e quelli consuntivi del CER, anche tenuto conto dell'allocazione dei rischi e delle responsabilità, di cui al presente allegato, tra le Parti.

Il CER viene trasmesso alla Regione Toscana nei termini contrattualmente stabiliti ed è accompagnato dalla Relazione illustrativa di cui alla Delibera ART 120/2018. Successivamente alla trasmissione della certificazione, al fine di procedere al confronto PEF/CER, TFT trasmette una nota esplicativa nella quale si dà evidenza dei principali scostamenti tra i dati del PEF e quelli del CER, analizzandone le cause ivi incluso l'andamento del costo del lavoro.

Il confronto e l'analisi degli scostamenti si operano tra PEF e CER normalizzati.

Il confronto è realizzato successivamente alle normalizzazioni dell'annualità di PEF di cui all'articolo 10 del CdS in modo tale da permettere il confronto del CER con un conto economico derivato dal PEF che abbia identica dinamica inflattiva, costi allineati alla produzione chilometrica reale, WACC allineato al valore identificato da ART per l'annualità oggetto di analisi.

La normalizzazione di cui ai punti a) e b) di articolo 10 comma 2 del CdS sarà effettuata sostituendo il valore consuntivo nello schema di PEF mentre la normalizzazione di cui al punto c) di articolo 10 comma 2 del CdS sarà effettuata in modo proporzionale al rapporto tra la percorrenza effettivamente realizzata in modalità ferroviaria nell'anno e la percorrenza individuata in PEF per la medesima annualità; le procedure operative saranno concordate dalle Parti in sede di Comitato Tecnico di Gestione.

Anche il CER è normalizzato da TFT delle partite straordinarie attive e/o passive nonché dell'importo delle penali, al netto delle eventuali mitigazioni delle stesse, e delle sanzioni applicate a TFT ai sensi del Regolamento CE 1371/2007 e della normativa nazionale di attuazione.

Per ciascuna delle voci relative ai ricavi, ai costi di processo – escluso il costo di accesso alla infrastruttura – e alle altre voci previste nel PEF si procede all'individuazione delle cause di scostamento e alla ripartizione del rischio secondo quanto previsto dalla successiva tabella della Matrice dei Rischi.

Id.	Parametro valutato	TFT	RT
1	Ricavi da mercato: quota imputabile alla politica tariffaria		X
2	Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di		X

	agevolazioni/gratuità o modifiche al sistema tariffario successive alla stipula del contratto		
3	Ricavi da mercato: quota imputabile a strategie di marketing aziendale, qualora autorizzate dalla Giunta regionale toscana	X	
4	Ricavi da mercato: quota imputabile alla introduzione di progetti di integrazione tariffaria e/o modale successivi alla stipula del contratto		X
5	Ricavi da mercato: quota imputabile al recupero della evasione ed elusione	X	
6	Ricavi da mercato: quota imputabile alla variazione del numero di viaggiatori atteso	X 50%	X 50%
7	Ricavi da mercato: altri ricavi	X	X
8	Costi collegati alla introduzione di sistemi di “ticketing elettronico” sui mezzi TPL operanti nella Regione successiva alla stipula del contratto		X
9	Dinamica negativa dei costi di produzione per inefficienze gestionali/organizzative	X	
10	Dinamica negativa dei ricavi da tariffa per inefficienze commerciali	X	
11	Incrementi del costo unitario del personale per effetto dell’applicazione del CCNL e della contrattazione integrativa aziendale.	X	
12	Eventuale dinamica incrementale del CIN per la ritardata erogazione della quota di corrispettivo		X
13	Eventuale dinamica incrementale del CIN per la ritardata erogazione delle quote di finanziamento a valere su fondi regionali.		X
14	Eventuale dinamica incrementale del CIN per la ritardata erogazione delle quote di finanziamento a valere su fondi nazionali e comunitari	X	X

Tabella 1- Matrice del Rischio

Sono di seguito esplicitati i criteri per la ripartizione dei rischi espressi in tabella. I parametri valutati sono richiamati tramite l’identificativo riportato in tabella.

2. Ripartizione del rischio e applicazione delle responsabilità – Ricavi operativi

L’analisi dei ricavi operativi sarà effettuata solo in caso di minori ricavi tra consuntivato (CER) e previsionale (PEF).

Il trend dei ricavi da mercato è fondamentalmente determinato da tre componenti:

- andamento delle tariffe;
- contrasto all'evasione/elusione;
- incremento dei viaggiatori.

2.1 Ricavi da mercato – Quota imputabile alla politica tariffaria (Id. 1)

Qualora la Regione deliberi di non effettuare l'adeguamento tariffario di cui al comma dell'art. del Contratto al tasso di inflazione programmata previsto in DEF a gennaio, in sede di confronto PEF/CER normalizzato saranno considerati a debito della Regione gli importi dell'adeguamento atteso applicando il medesimo tasso di inflazione programmata a parità di viaggiatori*km dell'anno. Il mancato adeguamento dovrà poi essere considerato in ogni annualità, per il suo effetto di trascinamento.

2.2 Ricavi da mercato – Quota imputabile ad agevolaz./gratuità/modifiche sist. tariff. (Id. 2)

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a riconoscere gli eventuali stimati minori ricavi, che dovranno essere considerati in ogni annualità per il loro effetto di trascinamento, attraverso l'attribuzione del debito relativo in sede di confronto PEF/CER normalizzato.

2.3 Ricavi da mercato – Quota imputabile a strategie di marketing aziendale (id. 3)

Qualora le politiche aziendali di TFT prevedano l'introduzione di sconti e tariffe promozionali, autorizzate dalla Giunta regionale, gli eventuali minori ricavi, che dovranno essere considerati in ogni annualità per il loro effetto di trascinamento, sono a carico dell'Azienda attraverso l'attribuzione del debito relativo in sede di confronto PEF/CER normalizzato.

2.4 Ricavi da mercato – Quota imputabile a Progetti d'integrazione tariffaria e/o modale (Id. 4)

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a riconoscere gli eventuali stimati minori ricavi, che dovranno essere considerati in ogni annualità per il loro effetto di trascinamento, attraverso l'attribuzione del debito relativo in sede di confronto PEF/CER normalizzato.

2.5 Ricavi da mercato – Quota imputabile recupero evasione ed elusione tariffaria (Id. 5)

Le percentuali previste di recupero dell'evasione e le corrispondenti quote d'incremento dei ricavi tariffari annuali sono esplicitate nel PEF e nel PRO, cui si rinvia.

In sede di confronto PEF/CER normalizzato tale quota, ove non conseguita, è attribuita a debito di TFT e dovrà essere considerata in ogni annualità per il suo effetto di trascinamento.

2.6 Ricavi da mercato – Quota imputabile variazione numero viaggiatori (Id. 6)

In sede di confronto PEF/CER normalizzato la quota dei Ricavi da mercato eccedente le attribuzioni di responsabilità di cui agli identificativi 1, 2, 3, 4 e 5 è attribuita alla variazione del numero di viaggiatori atteso. Tale quota sarà attribuita in ugual misura tra le Parti e dovrà essere considerata in ogni annualità per il suo effetto di trascinamento.

2.7 Ricavi da mercato – Altri ricavi (Id. 7)

I mancati altri ricavi sono a carico di TFT. Sono a carico della Regione solo gli effetti derivanti da atti e politiche regionali, quali ad esempio eventuali modifiche al regime sanzionatorio. In entrambi i casi, dovrà essere considerato in ogni annualità il loro effetto di trascinamento,

2.8 Ricavi da mercato – Dinamica negativa ricavi da tariffa per inefficienze comm.li (Id. 10)

I mancati ricavi da traffico determinati da inefficienze (blocchi, fuori servizio, ecc.) del sistema di vendita saranno a carico di TFT.

2.9 Procedure di applicazione della matrice del rischio ai ricavi da mercato

Con riferimento ai Ricavi da mercato, di seguito si riporta la procedura di ripartizione dei rischi, con l'attribuzione degli effetti secondo il seguente ordine:

1. gli effetti del mancato adeguamento annuale delle tariffe al tasso di inflazione programmata come definita a gennaio dal Governo nel DEF (Id. 1);
2. l'eventuale riduzione dei ricavi per strategie di marketing (Id. 3);
3. l'eventuale riduzione dei ricavi imputabile alla introduzione di Progetti di integrazione tariffaria e/o modale successivi alla stipula del Contratto (Id. 4);
4. la riduzione dei ricavi da traffico conseguente al mancato recupero dell'evasione/elusione stimato nel PEF (Id. 5);
5. l'eventuale riduzione dei ricavi da traffico, così come gli eventuali maggiori costi, conseguenti all'effetto stimato di politiche tariffarie (quali agevolazioni e gratuità diverse da quelle già previste nel PEF) e di politiche dei trasporti della Regione (Id. 2).

Una volta scorporate le quote di rischio di cui ai punti precedenti, l'eventuale quota residuale dello scostamento sarà attribuita al mancato/minore incremento dei viaggiatori*km (Id. 6) rispetto a quanto stimato, nella misura del 50% tra le Parti.

Tale scelta deriva dal fatto che l'incremento o il decremento dei viaggiatori è condizionato non solo dalla capacità organizzativa dell'impresa ferroviaria ma può essere influenzato anche da politiche regionali o di altri Enti sulla mobilità (ad esempio interventi sull'infrastruttura, introduzione di nuove modalità di trasporto).

Si precisa inoltre che trattandosi di un affidamento ai sensi del Regolamento comunitario che impone il rispetto dell'articolo 4, e non di una concessione ai sensi del Codice degli appalti, il rischio del mancato/minore incremento dei viaggiatori*km viene valutato nei termini della condivisione delle Parti solo nel caso di scostamento negativo, non compensato dalle voci di attribuzione del rischio di cui ai punti precedenti.

In caso di maggiori ricavi, a perimetro costante e a valle dell'applicazione della Matrice del rischio anche ai costi, questi saranno riconosciuti alla Regione, secondo i meccanismi di accantonamento contrattuali, così da evitare una possibile sovra compensazione ai sensi del Regolamento comunitario. È rilevante evidenziare come la ripartizione del rischio derivante dal mancato/minore incremento dei viaggiatori*km risulti residuale rispetto agli altri criteri ed ultimo in ordine di applicazione.

Tale metodologia è concordata a priori tra le Parti e pesata per singole componenti come stimate nel PEF, poiché il sistema dei trasporti è complesso e risente di numerose componenti, non sempre chiaramente e puntualmente verificabili e quantificabili, consentendo una determinazione certa e foriera di posizioni contrastanti in sede di monitoraggio e gestione del Contratto.

3. Ripartizione del rischio e applicazione delle responsabilità – Costi operativi

Il confronto è effettuato tra PEF normalizzato all'inflazione per i costi operativi netti – laddove lo scostamento tra il tasso di inflazione stimato a PEF e quello reale risulti maggiore di +0,2 punti percentuali - e il CER normalizzato.

3.1 Costi Operativi – Costi collegati introduzione sistemi di Ticketing elettronico (Id. 8)

Qualora la Regione deliberi tali provvedimenti, la stessa si impegna a riconoscere i relativi eventuali maggiori costi nonché gli eventuali minori ricavi nel confronto annuale PEF/CER normalizzato.

3.2 Costi Operativi – Dinamica negativa costi produz. per inefficienze gest./ organizz. (Id. 9)

Sono a carico di TFT i maggiori costi derivanti da inefficienze gestionali e organizzative quantificate confrontando il costo unitario a treno*km di consuntivo, aggiornato tenendo conto delle eventuali variazioni di produzione e dei costi per servizi sostitutivi e aggiuntivi non già previsti a PEF, con il costo a treno*km di cui al PRO.

3.3 Costi Operativi – Incremento costo unitario personale ex CCNL e contr. integr. az. (Id. 11)

Sono riconosciuti dalla Regione i costi unitari del personale dei singoli processi effettivamente sostenuti così come riportati nel CER normalizzato nella misura massima prevista dal PEF, fatti salvi i maggiori/minori costi determinati da maggiori/minori servizi/interventi richiesti/condivisi dalla Regione o determinati da modifiche ai servizi, anche accessori. Gli scostamenti relativi al costo unitario del lavoro superiori a quelli stimati a PEF legati ai rinnovi del CCNL sono pertanto a carico di TFT.

3.4 Costi Operativi – Dinamica negativa per ritardata erogazione corrispettivo (Id. 12)

Gli effetti legati ai tardivi pagamenti da parte della Regione sono in capo alla Regione nei limiti del WACC e del eventuale maggior CIN generato dal ritardo, al netto degli interessi di mora eventualmente liquidati per lo stesso voce incrementativa del CIN.

3.5 Costi Operativi – Dinamica negativa per ritardata erogaz. finanz. ex fondi reg. (Id. 13)

Gli effetti legati ai tardivi pagamenti da parte della Regione sono in capo alla Regione stessa.

3.6 Costi Operativi – Dinamica neg. per ritard. erogaz. finanz. ex fondi naz. e comunitari (Id.14)

Gli effetti legati ai tardivi pagamenti da parte della Regione sono in capo alla Regione stessa salvo che il ritardo sia imputabile a TFT per gli aspetti procedurali e/o documentali.

*Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033*

*tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano*

ALLEGATO 11
Sistema Tariffario

Sistema tariffario

La presente disciplina tariffaria applica i disposti di cui all'art.19.bis della L.R. 42/98 e successive modifiche e integrazioni.

Ambito di applicazione

La disciplina del presente sistema tariffario è applicata sulle relazioni Arezzo – Stia e Arezzo – Sinalunga.

Modifiche e adeguamenti del sistema tariffario

La Regione ha facoltà di procedere anche in corso di valenza contrattuale, a modifiche/adequamenti del presente sistema tariffario, fermo restando quanto previsto dall'art.19 bis, comma 10, della L.R. 42/1998 e successive modifiche ed integrazioni.

La Regione stabilisce che, con cadenza annuale, a far data dal 1° luglio, le tariffe dei servizi sono adeguate al tasso di inflazione programmata previsto nel Documento di Economia e Finanza (DEF) a gennaio di ciascun anno. Gli adeguamenti delle tariffe sono paritetici per le tariffe regionali e integrate e sono automaticamente applicati da T.F.T., salvo deliberazione contraria da parte della Regione.

Al fine di promuovere l'incremento della qualità del servizio, l'aggiornamento annuo delle tariffe è realizzato in conformità alla misura 27 della Delibera dell'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti n. 154/2019, cosiddetto *price-cap*.

E' previsto un periodo iniziale di tre anni attraverso una procedura sperimentale successivamente al quale, in sede di Comitato Tecnico di Gestione, attraverso la revisione del presente Allegato, saranno valutate gli effetti e proposti affinamenti successivi.

Il tasso annuo di incremento delle tariffe viene individuato attraverso la seguente formula:

$$T_i \leq [F_i + (Q_i - Q_{i-1})]$$

dove:

F_i è il tasso di inflazione programmata (TIP) stabilito nei primi mesi dell'anno in sede di programmazione economica (DEF) dell'anno in vigore

Q_i è l'indice di qualità complessivo desunto dall'indagine di Customer Satisfaction redatto annualmente da parte dell'Azienda e riportato in Carta dei Servizi e, che in sede di sperimentazione triennale, viene assunto pari al "livello di soddisfazione generale" costruito aggregando le principali cinque modalità di risposta positiva (da 6 a 10).

Q_(i-1) il medesimo indice relativo all'anno precedente (per il primo anno di attuazione si considera la media del triennio precedente)

L'indice in oggetto viene trasmesso e certificato dall'Azienda contestualmente alla richiesta dell'aggiornamento delle tariffe al tasso di inflazione programmata; dal 2024 l'indice verrà calcolato con precisione pari a due decimali.

Il tasso T_i è così determinato:

- se la differenza $(Q_i - Q_{(i-1)})$ risulta negativo e comunque inferiore al +0,5%, allora $T_i = F_i$
- se la differenza $(Q_i - Q_{(i-1)})$ risulta positiva e maggiore o uguale a 0,5%, allora $T_i = F_i + (Q_i - Q_{(i-1)}) - 0,5\%$, con il limite sino a $T_i = F_i + 1,0\%$

Le possibili situazioni che verranno a determinarsi saranno pertanto le seguenti:

Circostanza	Condizione	Incremento
Livello di qualità decrementato o circa immutato	$(Q_i - Q_{(i-1)}) < +0,5\%$	$T_i = F_i$
Incremento del livello di qualità	$+0,5 \leq (Q_i - Q_{(i-1)}) < +1,5\%$	$T_i = F_i + (Q_i - Q_{(i-1)}) - 0,5\%$
	$(Q_i - Q_{(i-1)}) \geq +1,5\%$	$T_i = F_i + 1,0\%$

Gli effetti economici del *price-cap* sono attribuiti in sede di confronto CER-PEF secondo le indicazioni della Matrice dei Rischi come “Quota imputabile alla politica tariffaria (Id. 1)”; in assenza di diverse analisi l’individuazione della quota legata al *price-cap* viene effettuata in modo proporzionale.

In sede di primo anno di applicazione il valore indice del $Q_{(i-1)}$ viene ottenuto attraverso la media dei tre anni precedenti; al termine del periodo sperimentale dei primi tre anni di contratto le Parti concorderanno alla luce della sperimentazione:

- un eventuale diverso indice di qualità del servizio che si dovrà basare sui risultati del sistema di monitoraggio previsto in Allegato 6 – Condizioni Minime di Qualità;
- incremento dei livelli di differenza di indice Q computabile.

Tariffe

Le tariffe vengono suddivise per classi chilometriche di 10 km in 10 km come da esempio:

- da 0 a 10 km.
- da 10,1 a 20 km
- da 20,1 a 30 km
- da 30,1 a 40 km
- da 40,1 a 50 km
- ecc.

Per viaggi tra due qualsiasi stazioni all’interno del “Centroide” di Arezzo si applica il prezzo relativo alla fascia da 0 a 10 Km

Le distanze tra le stazioni dell’itinerario del viaggio sono quelle di seguito riportate nelle due tabelle polimetriche delle distanze:

RELAZIONE AREZZO - MONTE S. SAVINO – SINALUNGA

Arezzo *

12,7	Civitella Badia Al Pino				
15,4	2,7	Albergo			
22	9,3	6,6	Monte S. Savino Staz		
27,9	15,2	12,5	5,9	Lucignano Staz.	
33,9	21,2	18,5	11,9	6	Foiano Staz.
39,5	26,8	24,1	17,5	11,6	5,6 Sinalunga Staz.

*Stazione Trenitalia

* Stazione TFT Pesciola e Fermata Via Chiari

RELAZIONE AREZZO - BIBBIENA - PRATOVECCHIO-STIA

Arezzo

4,1	P. Ceciliano													
7,8	3,7	Giov												
12,1	8,0	4,3	Capolona											
13,6	9,5	5,8	1,5	Subbiano										
16,0	11,9	8,2	3,9	2,4	Baciano									
18,1	14,0	10,3	6,0	4,5	2,1	Calbenzano								
20,0	15,9	12,2	7,9	6,4	4,0	1,9	Santa Mama							
24,1	20,0	16,3	12,0	10,5	8,1	6,0	4,1	Rassina						
28,7	24,6	20,9	16,6	15,1	12,7	10,6	8,7	4,6	Corsalone					
30,3	26,2	22,5	18,2	16,7	14,3	12,2	10,3	6,2	1,6	Bibbiena Staz.				
32,4	28,3	24,6	20,3	18,8	16,4	14,3	12,4	8,3	3,7	2,1	Memmenano			
35,7	31,6	27,9	23,6	22,1	19,7	17,6	15,7	11,6	7,0	5,4	3,3	Poppi Staz.		
38,2	34,1	30,4	26,1	24,6	22,2	20,1	18,2	14,1	9,5	7,9	5,8	2,5	Porrena	
44,4	40,3	36,6	32,3	30,8	28,4	26,3	24,4	20,3	15,7	14,1	12,0	8,7	6,2	Prat.Stia

Struttura del sistema tariffario

Per ogni relazione origine/destinazione la tariffa viene calcolata facendo riferimento alla distanza di ciascuna località, quella di origine e quella di destinazione;

Ai treni aventi come origine/destinazione una delle località comprese all'interno del Comune di Arezzo (*Centroide*), ai fini del calcolo della tariffa, si applica la fascia chilometrica avente a riferimento "Arezzo Stazione Trenitalia".

Nello specifico al *Centroide* Arezzo vengono associate le fermate di Arezzo Stazione Trenitalia – Arezzo stazione di Pesciola – Arezzo Fermata Via Chiari.

I titoli di viaggio sono emessi con la generica indicazione di "Arezzo" e consentono di terminare/iniziare il viaggio in una delle stazioni ricomprese in tale *Centroide* (Arezzo stazione di Pesciola – Arezzo Fermata Via Chiari).

Titoli di viaggio

- biglietti di corsa semplice
- abbonamento settimanale
- abbonamento mensile
- abbonamento trimestrale
- abbonamento 10 mesi
- abbonamento annuale

Tariffe in vigore dal 1 luglio 2023

CORSA SEMPLICE		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	1,70
CL. 2	10,1 - 20	2,70
CL. 3	20,1 - 30	3,40
CL. 4	30,1 - 40	4,30
CL. 5	40,1 - 50	5,20
CL. 6	50,1 - 60	5,40
CL. 7	60,1 - 70	6,00
CL. 8	70,1 - 80	6,60
CL. 9	80,1 - 90	7,00

ABBONAMENTO SETTIMANALE		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	14,30
CL. 2	10,1 - 20	18,50
CL. 3	20,1 - 30	23,30
CL. 4	30,1 - 40	27,70
CL. 5	40,1 - 50	31,50
CL. 6	50,1 - 60	33,20
CL. 7	60,1 - 70	35,50
CL. 8	70,1 - 80	38,50
CL. 9	80,1 - 90	40,80

ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	38,60
CL. 2	10,1 - 20	50,00
CL. 3	20,1 - 30	62,60
CL. 4	30,1 - 40	75,10
CL. 5	40,1 - 50	85,60
CL. 6	50,1 - 60	89,70
CL. 7	60,1 - 70	96,00
CL. 8	70,1 - 80	104,30
CL. 9	80,1 - 90	109,50

ABBONAMENTO MENSILE ISEE		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	32,30
CL. 2	10,1 - 20	41,70
CL. 3	20,1 - 30	52,20
CL. 4	30,1 - 40	62,60
CL. 5	40,1 - 50	70,90
CL. 6	50,1 - 60	74,00
CL. 7	60,1 - 70	81,40
CL. 8	70,1 - 80	86,60
CL. 9	80,1 - 90	91,80

ABBONAMENTO TRIMESTRALE ORDINARIO		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	113,00
CL. 2	10,1 - 20	140,00
CL. 3	20,1 - 30	161,00
CL. 4	30,1 - 40	185,00
CL. 5	40,1 - 50	203,00
CL. 6	50,1 - 60	220,00
CL. 7	60,1 - 70	236,00
CL. 8	70,1 - 80	252,00
CL. 9	80,1 - 90	268,00

ABBONAMENTO TRIMESTRALE ISEE		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	91,00
CL. 2	10,1 - 20	118,00
CL. 3	20,1 - 30	144,00
CL. 4	30,1 - 40	163,00
CL. 5	40,1 - 50	183,00
CL. 6	50,1 - 60	195,00
CL. 7	60,1 - 70	212,00
CL. 8	70,1 - 80	225,00
CL. 9	80,1 - 90	240,00

ABBONAMENTO 10 MESI ORDINARIO		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	300,00
CL. 2	10,1 - 20	375,00
CL. 3	20,1 - 30	434,00
CL. 4	30,1 - 40	471,00
CL. 5	40,1 - 50	515,00
CL. 6	50,1 - 60	544,00
CL. 7	60,1 - 70	584,00
CL. 8	70,1 - 80	624,00
CL. 9	80,1 - 90	663,00

ABBONAMENTO 10 MESI ISEE		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	278,00
CL. 2	10,1 - 20	354,00
CL. 3	20,1 - 30	413,00
CL. 4	30,1 - 40	451,00
CL. 5	40,1 - 50	493,00
CL. 6	50,1 - 60	520,00
CL. 7	60,1 - 70	558,00
CL. 8	70,1 - 80	590,00
CL. 9	80,1 - 90	633,00

ABBONAMENTO ANNUALE ORDINARIO		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	343,00
CL. 2	10,1 - 20	440,00
CL. 3	20,1 - 30	558,00
CL. 4	30,1 - 40	654,00
CL. 5	40,1 - 50	751,00
CL. 6	50,1 - 60	794,00
CL. 7	60,1 - 70	858,00
CL. 8	70,1 - 80	912,00
CL. 9	80,1 - 90	965,00

ABBONAMENTO ANNUALE ISEE		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	306,00
CL. 2	10,1 - 20	386,00
CL. 3	20,1 - 30	471,00
CL. 4	30,1 - 40	553,00
CL. 5	40,1 - 50	633,00
CL. 6	50,1 - 60	671,00
CL. 7	60,1 - 70	724,00
CL. 8	70,1 - 80	772,00
CL. 9	80,1 - 90	815,00

Ulteriori titoli

TFT ha facoltà di adottare ulteriori titoli individuati sulla base di strategie di marketing definite a livello aziendale, anche combinati con altre prestazioni o servizi, con le modalità e nei termini previsti dall'articolo 16 comma 10.

Corsa semplice

Il biglietto deve essere opportunamente convalidato prima della partenza del treno per evitare di essere regolarizzati dal personale di bordo, con conseguente addebito di sanzioni pecuniarie.

Il biglietto può essere acquistato presso i canali di vendita di cui all'Allegato 4 "Servizi connessi al trasporto", ovvero a bordo treno richiedendolo al Capotreno al momento della salita a bordo e prima di prendere posto a sedere. In questo caso il biglietto è gravato di una maggiorazione di € 2,00. Alle persone con disabilità definita ai sensi del regolamento (UE 2021/782) è consentito acquistare biglietti a bordo dei treni senza maggiorazione.

Nel caso in cui venga applicata la maggiorazione ma il viaggiatore denunci a posteriori che nella stazione/fermata di partenza la biglietteria risultava chiusa, l'emittitrice automatica non funzionante, il punto vendita chiuso nella stazione/fermata, TFT, previa verifica, si impegna a rimborsare la maggiorazione medesima. In tal caso l'utente deve richiedere al Capotreno apposito modello (MOD. RM), allegarvi il biglietto maggiorato rilasciato a bordo treno e farlo pervenire alla Direzione Aziendale.

TFT si impegna a rilasciare il titolo di viaggio a bordo del treno senza applicare alcuna maggiorazione al costo del biglietto ordinario nel caso in cui la fermata o la stazione di salita sia sprovvista di biglietteria, di emittitrice self-services, in assenza di agenzia di viaggio o punto vendita a terra nel territorio comunale.

La regolarizzazione a bordo treno non è ammessa nei casi per i quali la presenza di varchi o di attività di controlleria preventiva in stazione, per motivi di sicurezza o di politica anti-frode, richiedano l'obbligo di salire a bordo treno già muniti di titolo di viaggio.

I viaggiatori sprovvisti di idoneo documento di viaggio ovvero muniti di documento di viaggio non valido o scaduto sono tenuti al pagamento della sanzione amministrativa prevista dalla vigente normativa (art. 25 L.R. Toscana 42/98) compresa tra € 60.00 ed € 360.00 oltre al pagamento dell'importo relativo alla tariffa per il servizio usufruito. Le modalità di pagamento ed altre informazioni in merito sono riportate nel retro della sanzione stessa e nella Carta dei Servizi TFT.

A seguito della progressiva attuazione del sistema di “monetica”, il biglietto elettronico emesso da tale sistema potrà avere validità per la giornata per la quale è stata richiesta l'emissione; permane anche per questa tipologia di biglietto obbligo di convalida.

Abbonamenti

Gli abbonamenti possono essere acquistati presso i canali di vendita di cui all'allegato 4 “Servizi connessi al trasporto”, previo acquisto della tessera personale rilasciata da TFT, del costo di € 6,00. I ricavi derivanti dalla vendita di tali tessere sono ricompresi in PEF nella voce “Ricavi da traffico”.

Nei casi di mancato avviso al Personale di Accompagnamento all'atto della salita il viaggiatore sprovvisto di valido titolo di viaggio, o con titolo di viaggio non convalidato o convalidato in maniera irregolare, viene assoggettato al pagamento del biglietto a tariffa intera più:

- la sanzione amministrativa di €60,00, se paga immediatamente al Personale di Accompagnamento all'atto della contestazione o entro i 15 giorni successivi alla data della notifica;
- la sanzione amministrativa di €120,00, se paga la somma dovuta dal 16° al 60° giorno dalla data della notifica;
- la sanzione amministrativa da ingiungere è pari a €360,00, se paga oltre il 60° giorno dalla data della notifica .

Gli utenti sprovvisti di titolo di viaggio che, entro cinque giorni successivi all'accertamento, presentino ai competenti uffici aziendali l'abbonamento personale regolarmente validato in data anteriore a quella dell'accertamento stesso, non sono soggetti a sanzione amministrativa pecuniaria estratto dalla LR 42/98.

TRASPORTO PRM

Sono considerate persone con disabilità o a mobilità ridotta quelle la cui mobilità sia ridotta a causa di disabilità fisica (sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea), mentale o di altra disabilità, nonché per ragioni di età o la cui condizione richieda un'attenzione adeguata nell'uso del mezzo di trasporto ferroviario. Sono previste speciali garanzie informative e specifici obblighi di assistenza da parte dei gestori delle imprese ferroviarie

In particolare, alla persona disabile o a mobilità ridotta vengono garantiti i seguenti servizi: – assistenza all'interno dell'impianto ferroviario nella salita in treno e fino al posto assegnato nella carrozza e nella discesa dal treno, e fino all'uscita dall'impianto ferroviario.

I viaggiatori con disabilità o a mobilità ridotta possono accedere al servizio effettuando opportuna richiesta telefonica con un preavviso di almeno 24 ore.

Al momento della richiesta verrà concordata la località più idonea per effettuare il servizio e saranno indicati gli orari che consentono all'utente di usufruire del treno idoneo.

Il numero da chiamare è il seguente : n° 800100403 (da tel. fisso) e 199122133* (da cellulare) nei giorni lavorativi dalle ore 8,00 alle ore 17,00, il sabato dalle ore 8,00 alle ore 16,00.

(*) servizio a pagamento al costo di una telefonata ordinaria in base al piano tariffario applicato dal proprio gestore telefonico

TFT compirà ogni ragionevole sforzo per permettere il trasporto del viaggiatore a mobilità ridotta. Eccezionalmente potrà essere rifiutato il trasporto nel caso in cui le dimensioni degli ausili lo rendano fisicamente inattuabile.

INTEGRAZIONI TARIFFARIE

Titolo integrato regionale Pegaso

Sono ammessi a viaggiare i passeggeri muniti di titolo di viaggio integrato “Pegaso”.

Nelle more dell’approvazione del nuovo disciplinare Pegaso, il suddetto titolo integrato, deve essere accompagnato da relativa tessera personale rilasciata da TFT, del costo di € 6,00. I ricavi derivanti dalla vendita di tali tessere sono ricompresi in PEF nella voce “Ricavi da traffico”.

ABBONAMENTO PEGASO MENSILE ORDINARIO		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	49,20
CL. 2	10,1 - 20	61,30
CL. 3	20,1 - 30	73,80
CL. 4	30,1 - 40	87,10
CL. 5	40,1 - 50	96,90
CL. 6	50,1 - 60	104,20
CL. 7	60,1 - 70	114,50
CL. 8	70,1 - 80	122,60
CL. 9	80,1 - 90	128,20

ABBONAMENTO PEGASO MENSILE ISEE		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	42,70
CL. 2	10,1 - 20	52,60
CL. 3	20,1 - 30	65,90
CL. 4	30,1 - 40	79,20
CL. 5	40,1 - 50	89,80
CL. 6	50,1 - 60	94,20
CL. 7	60,1 - 70	100,80
CL. 8	70,1 - 80	109,20
CL. 9	80,1 - 90	115,90

ABBONAMENTO PEGASO ANNUALE ORDINARIO		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	457,60
CL. 2	10,1 - 20	569,90
CL. 3	20,1 - 30	686,40
CL. 4	30,1 - 40	813,40
CL. 5	40,1 - 50	925,30
CL. 6	50,1 - 60	969,60
CL. 7	60,1 - 70	1.064,60
CL. 8	70,1 - 80	1.139,80
CL. 9	80,1 - 90	1.192,40

ABBONAMENTO PEGASO ANNUALE ISEE		
FASCIA	KM	€
CL. 1	1 - 10	396,80
CL. 2	10,1 - 20	492,00
CL. 3	20,1 - 30	618,30
CL. 4	30,1 - 40	739,10
CL. 5	40,1 - 50	840,00
CL. 6	50,1 - 60	881,00
CL. 7	60,1 - 70	944,10
CL. 8	70,1 - 80	1.023,90
CL. 9	80,1 - 90	1.081,50

Fino all’entrata in vigore del nuovo titolo integrato Pegaso, prevista per il 1 luglio 2024, continua ad essere valida la tariffa integrata ferro-gomma.

AGEVOLAZIONE TARIFFARIE e GRATUITA’

Tariffa agevolata ISEE

I titolari di abbonamenti mensili, trimestrali, 10 mesi e annuali TFT e Pegaso, in possesso di specifica attestazione di appartenenza alla fascia minima di reddito ISEE, individuata dalla Regione, hanno

diritto alla relativa tariffa ISEE.

Altre agevolazioni e gratuità

Gratuità previste per il personale TFT e per addetti alla vigilanza di cui all'art. 24 della L.R. 42/98.

I minori fino a quattro anni non ancora compiuti viaggiano gratuitamente purché in compagnia di un adulto e non occupino un posto a sedere.

I minori fino a dodici anni non ancora compiuti: hanno diritto allo sconto del 50% sul prezzo intero del biglietto. Per i minorenni sprovvisti di documento di identificazione lo stesso può essere sostituito dal certificato di nascita o da documentazione sostitutiva, ivi compresa l'autocertificazione resa dal genitore del minore o da chi ne fa le veci, dalla quale risulti l'identità del ragazzo. Laddove sia prevista la riduzione, il biglietto ridotto ragazzi è acquistabile su tutti i canali di vendita di cui all'Allegato 4.

Agevolazione per PRM

I possessori della Carta Europea della Disabilità (Disability Card) che riporta sul lato anteriore la lettera "A" (indicante che il titolare necessita di un accompagnatore o di maggiore intensità di sostegno) possono usufruire della gratuità del viaggio per l'accompagnatore.

Per i viaggi sui treni di TFT viene rilasciato un unico biglietto al prezzo base intero previsto per il treno utilizzato, valido per il titolare e per il suo accompagnatore.

Tale agevolazione non è cumulabile con altre agevolazioni, ad eccezione di quella prevista per i ragazzi fino a 12 anni non compiuti. In tal caso il biglietto viene emesso con lo sconto del 50%, fermo restando l'applicazione della gratuità per l'accompagnatore.

I titoli sono acquistabili presso i canali di vendita di cui all'allegato 4.

La Disability Card deve essere sempre esibita unitamente al titolo di viaggio ed a un documento di identificazione personale.

SPECIFICI TITOLI DI VIAGGIO

Trasporto della bicicletta al seguito

Il trasporto della bicicletta al seguito è possibile sui treni appositamente attrezzati, identificabili con apposito pittogramma, e nei limiti dei posti disponibili; è assoggettato ad un pagamento di un biglietto dell'importo corrispondente al primo scaglione chilometrico, indipendentemente dalla tratta usufruita.

Inoltre è consentito il trasporto gratuito della bicicletta, in ragione di una bicicletta per ciascun viaggiatore, purché sia smontata e contenuta in una sacca o si tratti di una bici pieghevole opportunamente chiusa. In entrambi i casi le dimensioni non devono essere superiori a cm. 80X110x40.

I gruppi di almeno 10 persone che intendono trasportare altrettante biciclette devono fare esplicita richiesta alla Direzione TFT con un anticipo di almeno 7gg rispetto alla data di partenza.

Bagagli e animali

Per quanto riguarda il trasporto di animali e bagagli si applica quanto previsto nella sezione condizioni

di viaggio pubblicate sul sito di TFT.

E comunque sempre consentito il trasporto a titolo gratuito del cane da assistenza, anche se accompagnati da altre persone.

CANCELLAZIONE E RITARDI DEI TRENI

Rimborsi

Vengono considerati i seguenti casi:

1) corse treno effettuate con un ritardo, registrato al capolinea di arrivo, superiore ai trenta minuti e dovuto a cause imputabili a T.F.T. Spa,

2) corse interrotte prima di arrivare al capolinea per motivi imputabili a T.F.T. Spa.

Sono da ritenersi non imputabili a T.F.T. Spa eventi riconducibili a: scioperi, manifestazioni, sommosse, calamità naturali, eventi bellici, danni o incidenti provocati da terzi ecc. e comunque tutte quelle circostanze in cui non vi sia dolo evidente da parte dell'azienda definibili in generale come cause di forza maggiore.

Nel caso 1) l'utente ha diritto al rimborso del prezzo del biglietto acquistato incrementato del 20% purché dimostri la sua presenza a bordo treno per cui deve richiedere al capo treno in servizio il CEDOLINO DI PRESENZA A BORDO TRENO.

La richiesta da parte del passeggero del cedolino sarà strettamente personale; la distribuzione avverrà brevi manu e avrà validità solamente per il treno oggetto del ritardo.

Il passeggero può richiedere il rimborso entro 2 gg. lavorativi successivi all'evento compilando apposito modulo di richiesta del rimborso ed indicando obbligatoriamente il proprio indirizzo di posta elettronica e farlo pervenire per posta elettronica a reclami.arezzo@tiemmespa.it o direttamente a mano presso il Ticket Point di Via Piero della Francesca, 1 – Arezzo , ed allegarvi:

- Cedolino di presenza a bordo treno in originale;
- Biglietto in originale o fotocopia dell'abbonamento regolarmente obliterato.

Indennizzi

Agli utenti che abbiano subito ritardi e che non abbiano richiesto rimborsi di cui al precedente paragrafo, TFT riconosce inoltre gli indennizzi in ottemperanza e conformità all'art. 17, paragrafo 1, del regolamento (CE) 1371/2007.

BONUS ABBONATI

Criteri riconoscimento bonus

Ai possessori di abbonamenti TFT mensili ed annuali è riconosciuto il diritto ad una compensazione mensile in caso di mancato raggiungimento dell'indice di affidabilità. Tale bonus assorbe l'indennità per abbonati ex Delibera 106/2018.

Al fine di permettere l'adeguamento dei sistemi di vendita aziendali il bonus in questione è attivo dal 2025; nel corso del 2024 vengono anche definiti i valori limite oltre il quale viene riconosciuto all'utenza che per il primo anno è stabilito essere pari alla media dei valori del triennio 2022-23-24

meno la deviazione standard, con meccanismo incrementale nel corso dei successivi anni di contratto.

Indice di affidabilità (IA)

È un indice calcolato per ciascuna linea dell'allegato 1, arrotondato alla seconda cifra decimale, che prende in considerazione i minuti di ritardo, i minuti di soppressione (monitoraggio mensile) ed i minuti di servizio programmato (secondo il Programma di Esercizio), con la seguente formula:

$$IA = (n. \text{ minuti programmati} - n. \text{ minuti ritardo} > 5 \text{ escluso FM e altre IF} - n. \text{ minuti soppressi escluso FM e altre IF}) / (n. \text{ minuti programmati} - n. \text{ minuti soppressi per FM e altre IF}) \times 100$$

dove FM = forza maggiore (calamità naturali, incendi, ecc.) + causa imputabile a terzi (occupazione dei binari, tallonamento barriere P.L., ecc.) + lavori programmati in linea resi noti alla clientela + scioperi fino a 3 ore successive.

Il denominatore dell'algoritmo comprende i minuti programmati riferiti all'intera relazione.

Ai fini del calcolo dell'IA il ritardo dei treni è registrato a destino.

TFT invia alla Regione Toscana i dati necessari al calcolo dell'IA di entrambe le linee di competenza cui all'Allegato 1 del Contratto di Servizio, entro 10 giorni lavorativi del mese successivo a quello di riferimento. La Regione Toscana, entro il ventesimo giorno lavorativo del mese successivo a quello di riferimento, sviluppa i calcoli necessari a determinare l'IA secondo la formula di cui al punto precedente ed evidenzia quelle linee il cui IA risulta essere inferiore a quello limite, trasmettendone gli esiti a TFT.

TFT, entro il 25 del mese successivo a quello di riferimento, porta a conoscenza della clientela le linee per le quali l'IA è risultato inferiore a quello limite, sia attraverso il sito internet <https://www.trasportoferroviariotoscano.it> sia con avvisi affissi nelle stazioni di competenza.

Chi ha diritto al bonus

Hanno diritto al bonus i titolari di abbonamenti mensili e annuali ordinari ed ISEE, che i titolari di abbonamenti a tariffa integrata Pegaso, ordinari ed ISEE, se l'indice di affidabilità della linea utilizzata risulta inferiore a quello previsto come limite.

Se la percorrenza dell'abbonamento interessa entrambi le due linee viene preso come riferimento l'indice di affidabilità della linea che viene utilizzata per una percorrenza maggiore.

Determinazione dell'importo del bonus

L'importo del bonus varia in base alla tipologia dei titoli di viaggio acquistati.

·Per gli Abbonamenti mensili ordinari o ISEE l'importo del bonus è determinato applicando la percentuale del 20% al prezzo dell'abbonamento valido nel mese in cui sulla linea utilizzata non è stata rispettata la soglia prevista per l'indice di affidabilità.

Per gli Abbonamenti mensili Pegaso, l'importo del bonus regionale è determinato applicando la percentuale del 15% alla sola tariffa extraurbana, indipendentemente dagli urbani associati, dell'abbonamento valido nel mese in cui sulla linea utilizzata non è stata rispettata la soglia prevista

per l'indice di affidabilità.

Per gli Abbonamenti annuali ordinari e ISEE l'importo del bonus è determinato applicando la percentuale del 10% ad 1/12 del prezzo dell'abbonamento per ciascun mese di validità in cui sulla linea utilizzata non è stata rispettata la soglia prevista per l'indice di affidabilità (massimo annuo 10% del prezzo dell'abbonamento stesso).

Per gli Abbonamenti annuali Pegaso, l'importo del bonus regionale è determinato applicando la percentuale del 7,5% ad 1/12 del prezzo dell'abbonamento per ciascun mese di validità in cui sulla linea utilizzata non è stata rispettata la soglia prevista per l'indice di affidabilità (massimo annuo 7,5% del prezzo dell'abbonamento stesso).

L'importo del bonus (o dell'assegno) è arrotondato ai 10 centesimi inferiori e non si dà luogo all'emissione per importi inferiori a 1,50 euro per abbonamento.

Come utilizzare il bonus

Per i possessori di abbonamento mensile ordinari o ISEE, e Pegaso mensile il bonus è utilizzabile presso le Biglietterie TFT per l'acquisto senza diritto al resto di:

- Biglietti di corsa semplice acquistabili entro 3 mesi dalla data di emissione del bonus;
- Abbonamenti e abbonamenti mensili, e Pegaso mensili, validi fino al 4° mese successivo al mese di emissione del bonus, o annuali con inizio validità fino al 4° mese successivo al mese di emissione del bonus.

Per i possessori di abbonamento annuale ordinari o ISEE, e Pegaso annuale il bonus è utilizzabile presso le Biglietterie TFT per l'acquisto senza diritto al resto di:

- Biglietti di corsa semplice acquistabili entro 3 mesi dalla data di scadenza dell'abbonamento;
- Abbonamenti e abbonamenti Pegaso mensili, validi fino al 4° mese successivo alla data di scadenza dell'abbonamento, o annuali.

In caso di rinuncia all'utilizzazione dei titoli acquistati per fatto proprio del cliente, la quota afferente al bonus regionale non sarà rimborsabile.

Modalità di richiesta del bonus

La richiesta deve essere effettuata dall'avente diritto con le seguenti modalità:

- presso tutte le biglietterie di TFT all'atto dell'acquisto del nuovo titolo scontato, presentando:
 - un abbonamento mensile, ordinario o ISEE, emessi in formato cartaceo o digitale e unitamente al documento di identità;
 - un abbonamento annuale, ordinario o ISEE, emessi in formato cartaceo o digitale unitamente al documento di vendita entro tre mesi dalla data di scadenza degli stessi;
- mediante invio, per posta elettronica ordinaria all'indirizzo mail, di copia dell'abbonamento e del modulo di richiesta del bonus (disponibile presso le biglietterie TFT o scaricabile online alla pagina.....entro un mese dalla data di scadenza dell'abbonamento, per i possessori di abbonamento mensile o annuale TFT ordinario o ISEE, e Pegaso ordinario e ISEE mensile o annuale.

L'importo corrispondente al bonus sarà erogato con un bonifico sul codice IBAN indicato dall'avente diritto o tramite rimborso con la stessa modalità di acquisto in caso di abbonamento acquistato con

Contratto di Servizio Regione Toscana – TFI
Periodo 16 dicembre 2023 – 15 dicembre 2033

pagamento tramite POS.

TRATTAMENTO DEI DATI

Per quanto concerne il trattamento dei dati si applica quanto previsto dall'articolo 33 del contratto.

***Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033***

***tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano***

ALLEGATO 12

Listino prezzi per servizi di trasporto ferroviario

ALLEGATO 12

LISTINO PREZZI PER SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO

A meno di diversa indicazione in sede di Comitato Tecnico di Gestione, per la determinazione della valorizzazione economica relativa ad eventuali richieste di servizi in più o in meno di cui al comma 3 articolo 11 si procederà utilizzando i valori determinati nel presente Listino Prezzi.

Il listino è stato predisposto sulla base del corrispettivo indicato in PEF, tenendo conto della produzione complessiva in treni*km; il prezzo medio è forfaitariamente individuato secondo la presente tabella e non dipende dalle caratteristiche di composizione del convoglio.

ANNO	PREZZI MEDI UNITARI (€/KM)
Anno 2024	19,80 €/km
Anno 2025	20,59 €/km
Anno 2026	19,91 €/km
Anno 2027	21,99 €/km
Anno 2027	21,95 €/km

SERVIZI FESTIVI

Maggiorazione per servizi in tutto o in parte di sabato, domenica e festivi diurni: +18%

SERVIZI NOTTURNI

Maggiorazione per servizi svolti in fascia oraria che impegna il servizio notturno: +16%

SERVIZI STRAORDINARI

Per i servizi straordinari ulteriori rispetto quelli garantiti in comma 2 di articolo 5 si applica una maggiorazione fino al 20% a valle dei correttivi sopra individuati.

La valutazione economica sopra riportata tiene già conto del ricavo medio unitario di contratto stimato a PEF, dell'incidenza media degli invii, dell'eventuale fermo del materiale rotabile per la produzione aggiuntiva/straordinaria richiesta.

***Contratto di servizio
per il trasporto pubblico ferroviario
di interesse regionale e locale
per il periodo 16.12.2023 – 15.12.2033***

***tra Regione Toscana
e Trasporto Ferroviario Toscano***

ALLEGATO 13

Piano investimenti

Cronoprogramma degli investimenti.....	2
13.1 Treni “POP 2.0” a 4 casse ETR 104.....	3
13.2 Manutenzioni “cicliche” e altri investimenti.....	4
13.3 Treno Bimodale.....	6
13.4 Attrezzaggio SSB ERTMS.....	7

ALLEGATO 13 PIANO INVESTIMENTI

Cronoprogramma degli investimenti

Il Piano degli investimenti è individuato in Allegato 9 Piano Economico Finanziario nel suo sviluppo cronologico e qui di seguito descritto in ciascuna delle sue principali componenti.

Valori in migliaia di euro

NUOVI INVESTIMENTI	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Tot
Rotabili contribuiti	6.952	6.952									13.904
Rotabili autofinanziati				8.900							8.900
Manutenzioni cicliche	0	1.500	1.500	1.500	1.200	1.200	1.200	500	500	0	9.100
Altri	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1.000
TOTALE	7.052	8.552	1.600	10.500	1.300	1.300	1.300	600	600	100	32.904
Contributi	6.500	6.500									
TOTALE NETTO CONTRIBUTI	552	2.052	1.600	10.500	1.300	1.300	1.300	600	600	100	19.904

Laddove la tecnologia e l'infrastruttura disponibile lo consentissero, una quota degli investimenti potrà costituire una eventuale prima sperimentazione dei treni ad emissioni zero, quali quelli con alimentazione ad idrogeno, previa rimodulazione del piano investimenti.

13.1 Treni “POP 2.0” a 4 casse ETR 104



Il complesso della piattaforma Coradia, serie Stream, denominato ETR 104, è un elettrotreno a 4 casse prodotto da Alstom (Savigliano) già acquistato da Trenitalia e Trenord, ed in servizio dal 2020.

Dati principali della configurazione	
Velocità massima	160 km/h
Potenza installata	2.000 kW (*)
Motorizzazione	4 motori asincroni
Scartamento	1.435mm
Altezza dalla piattaforma	600 mm
Porte	5 per lato (**)
Posti per disabili in carrozzella: 2	
Toilet PRM:	1
Posti a sedere (+strapuntini)	309
Posti totali	509
Lunghezza treno	84,2m
Attrezzaggio di sicurezza	SCMT

(*) Rispetto alla flotta attuale (Jazz, Minuetto) il costruttore stima una riduzione del 30% dei consumi di energia.

(**) L'accessibilità è resa agevole dalla presenza di pedane automatiche per l'incarozzamento.

**Costo investimento stimato per l'acquisto di n. 2 treni POP: 13.904.000 €
oltre IVA**

13.2 Manutenzioni “cicliche” e altri investimenti



Manutenzioni “cicliche” treni ETT, Jazz, POP

Le manutenzioni “cicliche” sono manutenzioni periodiche di 2° livello da effettuare in officine specializzate. Si tratta di interventi indispensabili per la prosecuzione della vita del rotabile.

Le attività sono previste su base chilometrica e temporale e interesseranno nel periodo del contratto, in misura differente l'intero parco dei rotabili Alstom (ETT, JAZZ e POP). Nel dettaglio le previsioni di spesa sulla base delle stime di percorrenza.

Manut cicliche (k€)	2023 (1M)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 11M
Rotabile											
ETT21											
ETT22						1.200					
ETT23							1.200				
ETT24								1.200			
ETR425.055				1.500							
ETR425.056			1.500								
ETR425.102					1.500						
ETR104.104									500		
ETR104.130										500	
ETR104. (3°)											
ETR104. (4°)											
TOT.			1.500	1.500	1.500	1.200	1.200	1.200	500	500	

Costo investimento stimato, nel periodo contrattuale: 9,1 Mln € oltre IVA.

Altri investimenti: rinnovamenti ed adeguamenti tecnologici

Trattasi di interventi sul materiale rotabile ETT per rinnovamento integrale dei sedili con relativo adeguamento alle norme anti incendio vigenti ed adeguamenti tecnologici con sistema tipo OBoE per annunci a bordo treno.

L'investimento prevede anche costi ricorrenti per l'adozione ed il mantenimento del sistema tecnologico di terra operativo per gli annunci nell'ambito delle linee LFI, necessario per il funzionamento del sistema OBoE dei treni JAZZ, POP e Minuetto.

Fanno parte di questi investimenti SW e applicativi che saranno implementati a supporto delle attività di Ticketing, di quelle di sicurezza e gestione di attività di monitoraggio di cui al Piano di raggiungimento degli obiettivi, legate al controllo delle Condizioni minime di Qualità, di efficacia ed Efficienza dei servizi.

Costo investimento stimato, nel periodo contrattuale: 1,0 Mln € oltre IVA.

13.3 Treno Bimodale



Treno bimodale (Diesel ed Elettrico 3000 Vcc)

Il complesso bimodale, detto anche “ibrido”, consente l’esercizio su linee elettrificate a 3000Vcc e linee non elettrificate, grazie ad un doppio sistema di trazione con motori diesel ed elettrici.

Di seguito i dati indicativi di un complesso avente le caratteristiche

	Dati principali indicativi
Velocità massima	160 km/h
Potenza installata	2.000 kW
Motorizzazione	4 motori elettrici asincroni + 1 motore diesel
Scartamento	1.435mm
Altezza dalla piattaforma	600 mm
Posti per disabili in carrozzella: 2	
Toilet PRM:	1
Posti a sedere (+strapuntini)	~ 300
Posti totali	~ 500
Lunghezza treno	~ 80m
Attrezzaggio di sicurezza	ERTMS L2 / SCMT / SSC

Costo investimento stimato: 8,9 Mln € oltre IVA.

13.4 Attrezzaggio SSB ERTMS

L'attrezzaggio con il SSB ERTMS dei veicoli del parco di TFT con SottoSistema di Bordo ETCS L2 BL3 R2 interesserà i seguenti rotabili

- ETT21
- ETT22
- ETT23
- ETT24
- ETR425.055
- ETR425.056
- ETR425.102
- ETR104.104
- ETR104.130
- D744.1

Il programma di attrezzaggio sarà completato entro il 2026.

Costo investimento stimato con fondo regionale: 4,1 Mln € oltre IVA.