

REGIONE  
TOSCANA



**Direzione Generale POLITICHE MOBILITA', INFRASTRUTTURE E  
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE  
Settore TRASPORTO PUBBLICO LOCALE – Ufficio Unico**

# **SPECIFICHE PER L'ATTUAZIONE DI RETI A DO- MANDA DEBOLE**

**DOCUMENTO DI BOZZA - Luglio 2016**

## **INDICE**

---

INDICE.....	1
PREMESSA.....	3
NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	4
SPECIFICHE TECNICHE DI ATTUAZIONE DELLE RETI A DOMANDA DEBOLE.....	10
TIPOLOGIA DEI SERVIZI.....	11
ENTI CUI SONO ATTRIBUITE RISORSE PER RETI A DOMANDA DEBOLE.....	12
RISORSE.....	13
RICAVI DA TITOLI DA VIAGGIO.....	16
VEICOLI.....	18
TRASFERIMENTO BENI ESSENZIALI E PERSONALE.....	19
OBBLIGHI PARTICOLARI.....	19

---



## Indice dei paragrafi

---

INDICE.....	1
PREMESSA.....	3
Le “reti deboli” nel processo di riforma della LR 65/2010.....	3
Scopo del documento.....	3
NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	4
SPECIFICHE TECNICHE DI ATTUAZIONE DELLE RETI A DOMANDA DEBOLE.....	10
TIPOLOGIA DEI SERVIZI.....	11
Servizi inclusi nelle reti relative ad aree a domanda debole.....	11
Servizi a domanda.....	12
ENTI CUI SONO ATTRIBUITE RISORSE PER RETI A DOMANDA DEBOLE.....	12
Competenze dell'ente.....	12
Procedura per l'individuazione degli enti.....	12
RISORSE.....	13
Quantificazione delle risorse.....	13
Coordinamento funzionale con l'esecuzione del servizio del lotto unico regionale.....	14
Natura di “cofinanziamento/contributo” delle risorse regionali.....	15
Modalità di erogazione delle risorse regionali.....	15
Eventualità della modifica del progetto.....	16
Eventualità del mancato affidamento della rete debole al tempo T1.....	16
RICAVI DA TITOLI DA VIAGGIO.....	16
Rapporto Ricavo/Costo per reti deboli.....	17
Rapporto con la Comunità Tariffaria.....	17
Titoli di viaggio elettronici.....	17
Modalità di attribuzione dei ricavi competenti e venduti da altro gestore.....	18
VEICOLI.....	18
Tipologia dei veicoli.....	18
Finanziamento regionale previsto dalla DGR 391/2014 per acquisto di veicoli.....	18
TRASFERIMENTO BENI ESSENZIALI E PERSONALE.....	19
Attuazione dell'Art. 18 LR 42/98.....	19
Risorse dedicate al mantenimento del reddito percepito nell'azienda di provenienza al personale trasferito....	19
OBBLIGHI PARTICOLARI.....	19
Modalità di invio delle informazioni all'Osservatorio regionale.....	19
Modalità di uso promiscuo delle paline di fermata e loro manutenzione .....	20
AVM.....	20
Livrea e logo identificativo dei mezzi.....	20
Altri obblighi.....	20

---



## PREMESSA

### Le “reti deboli” nel processo di riforma della LR 65/2010

---

Il processo di riforma della LR 65/2010 prevede l'attuazione di reti di servizi TPL in ambito territoriale a domanda debole da parte di Comuni e Province (cosiddette “*reti deboli*”), nettamente separate dai servizi oggetto della affidamento dell'Ambito Territoriale Ottimale regionale. Tali servizi sono stati individuati qualitativamente e quantitativamente attraverso DGR 134/2012 e corrispondono sostanzialmente ai collegamenti verso le frazioni.

In alcune circostanze, laddove gli enti competenti hanno contribuito economicamente attraverso risorse economiche aggiuntive, tali servizi sono stati ricompresi nella rete di affidamento regionale mantenendo comunque, anche in tale ambito, la loro specificità.

Altri enti locali hanno invece espresso la volontà di affidare in modo indipendente i servizi di rete debole di propria competenza, usufruendo comunque delle forme di cofinanziamento previste dalla programmazione regionale nell'ambito del processo di riforma conseguente alla LR 65/2010.

I finanziamenti in oggetto sono relativi sia a costi in conto capitale (investimenti), sia in partita corrente (servizi).

### Scopo del documento

---

Il percorso di attuazione della LR 65/2010 vede ad oggi concretizzato il bando di gara per l'individuazione del soggetto gestore dai servizi che rientrano in Ambito Territoriale Ottimale regionale; numerosi quesiti e richieste di interpretazioni di dettaglio su questioni meramente tecniche sono pervenute presso l'Amministrazione regionale circa modalità di attuazione delle parallele reti deboli di competenza comunale e provinciale.

**Attraverso il presente documento sono raccolti i principali riferimenti normativi attinenti e sono fornite agli Enti Locali specifiche tecniche di dettaglio da impiegarsi nella procedura di attuazione delle reti su ambiti territoriali caratterizzati da domanda debole, al fine di garantirne una omogenea realizzazione in tutto l'ambito regionale.**



## NORMATIVA DI RIFERIMENTO

### Dlgs 422/97

Come noto la potestà legislativa di Regione Toscana circa la programmazione quantitativa e qualitativa dei servizi minimi del TPL deriva dal Dlgs 422/1997. In particolare all'Articolo 16 comma 2 si dichiara che *"nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, ..., quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, ... in osservanza dei seguenti criteri: ... b) scelta, tra piu' soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità"*.

Tale facoltà trova esplicitazione nella propria attività di programmazione nel settore dei trasporti che può comprendere anche specifici indirizzi per la pianificazione di trasporti da parte degli enti locali, e con la successiva approvazione del programma triennale dei servizi di TPL nei quali è individuata *"la rete e l'organizzazione dei servizi"* regionale.

Limitatamente per le aree a domanda debole il decreto stesso prevede che il servizio di trasporto pubblico locale possa essere realizzato anche da aziende di trasporto che realizzano altre forme di trasporto su strada, anche con veicoli adibiti ad uso proprio.

*"... 4. **Per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto locale in territori a domanda debole**, al fine di garantire comunque il soddisfacimento delle esigenze di mobilità nei territori stessi, **le regioni**, sentiti gli enti locali interessati e le associazioni nazionali di categoria del settore del trasporto di persone, **possono individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea**, da affidare, attraverso procedure concorsuali, alle imprese che hanno i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Nei comuni montani o nei territori in cui non vi è offerta dei servizi predetti possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone. ..."* (Articolo 14 comma 4 Dlgs 422/97).

### LR 42/98

La Legge Regionale 42/198 coglieva l'opportunità di prevedere modalità particolari di svolgimento dei servizi di natura locale in area a domanda debole; tale opportunità si esplicava due tipologie di servizi:

- servizi realizzati nella forma cosiddetta "in economia" ovvero direttamente da parte del Comune con proprio personale, propri mezzi e in generale propria organizzazione (Articolo 13 LR 42/98); tali servizi non erano compresi negli affidamenti provinciali e i Comuni ricevevano in modo diretto o indiretto un cofinanziamento regionale per l'espletamento dei servizi
- servizi in aree a domanda debole ma compresi negli affidamenti provinciale; in tal caso è espressamente prevista la possibilità di subappalto (articolo 17 comma 2 e comma 6).

Come da Articolo 1, *"... **La Regione Toscana**, ... b) detta regole per l'esercizio delle funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, al fine di assicurare il diritto alla mobilità ed un suo esercizio in termini economicamente e ambientalmente sostenibili in coerenza con la pianificazione territoriale, **tutelando le aree economicamente e territorialmente svantaggiate**"*.

Come da Articolo 5, *"... **Il piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) definisce gli obiettivi da perseguire e gli indirizzi da realizzare** nello sviluppo delle politiche per il governo del trasporto pubblico locale **con riferimento: ... g) all'organizzazione dei servizi nelle aree a domanda debole** e di quelli da effettuare con le modalità di cui all'articolo 14, commi 4 e 5, del d.lgs. 422/1997"*.

### LR 65/2010

All'Articolo 88 comma 3 della LR 65/2010 viene prevista *"la possibilità di attribuire risorse agli enti locali per la realizzazione di singoli servizi in area a domanda debole"* ed è in tale circostanza che si parla espressamente di integrazione con servizi di tipo diverso (servizi sociali e scolastici):



“3. Nell'ambito della conferenza è fatta salva la possibilità di attribuire risorse ai comuni per la realizzazione di singoli servizi in area a domanda debole tramite l'integrazione con servizi sociali e scolastici, oppure tramite affidamento a soggetti esercenti servizi di trasporto pubblico non di linea di taxi ed autonoleggio da rimessa. ...”

[Articolo 88 - Risorse da destinare al trasporto pubblico locale]

## DGR 134/2012 – Apertura Conferenza Servizi LR42/98

In Allegato A della DGR 134/2013 (“L.R. 31/7/1998 n. 42 L.R. 29/12/2010 n. 65 art. 88 conferenza dei servizi per il raggiungimento dell'intesa per la definizione della rete dei servizi, dell'attribuzione delle risorse e dei criteri di premialità agli Enti locali. Convocazione”) è presente la prima definizione di “Rete Servizi Debole” e la sua stima per ciascun bacino.

Relativamente alla proposta regionale in ambito extraurbano si riporta tra gli obiettivi principali della Regione che la struttura di rete sia “... Sufficientemente definita per supportare la valutazione delle risorse da impiegare per i servizi deboli che la LR 65 riserva alla competenza degli enti locali decentrati. ...”; il percorso progettuale che porta all'individuazione della rete debole risulta il seguente:

- “... 1. Si definisce uno schema di collegamenti essenziali extraurbani con criteri omogenei sul territorio regionale ...
2. Si individua un livello di servizio minimo ammissibile (numero di corse) per le esigenze di connettività fondamentali delle località (capoluoghi comunali e >1000 abitanti);
3. Si individua la quantificazione (da considerare di massima) della distribuzione delle percorrenze sul territorio regionale;
4. Si valutano le risorse regionali ritenute ammissibili in base a costi e ricavi standard da dedicare alla Rete Extraurbana;
5. **Si valutano le risorse da dedicare alle Reti Deboli Locali in base alle località ed ai percorsi non più serviti. ...**”

[allegato A DGR 134/2014]

Risulta pertanto che l'individuazione della rete debole è strettamente connessa all'individuazione di quella extraurbana provinciale: di fatto la rete debole in DGR 134/2014 è determinata di fatto attraverso “*valutazione dei km di rete tpl non più percorsa dalla rete extraurbana*” propriamente detta (ovvero quella di competenza provinciale).

### “LA RETE SERVIZI DEBOLI

**Per Rete Servizi Deboli si intende la rete di servizi di carattere locale di adduzione alla rete principale, svolti nell'ambito di singoli comuni, con diverse tipologie gestionali (dal Tpl affidato con gara ai servizi scolastici a porte aperte all'utilizzo dei buoni- taxi etc).**

Attribuendo ai percorsi TPL gomma 2010 una caratterizzazione basata sulla presenza o meno della rete strutturale si possono individuare per differenza tutte le località e i percorsi non coperti e quindi, per una quantificazione della rete dei servizi deboli, occorre riferirsi alle seguenti componenti:

- Rete TPL 2010 esclusa dalla rete strutturale extraurbana e urbana,
- Località escluse dalla rete strutturale extraurbana e urbana,
- Aree servite con TPL in “economia”.

Le seguenti figure esemplificano il processo seguito per l'individuazione della Rete dei Servizi Deboli ...”

### “STIMA DELLE RISORSE RETE DEBOLE

**Le risorse economiche destinate alla Rete Servizi Deboli sono state stimate considerando che la sua estensione debba essere percorsa con 4 corse al giorno.** In realtà la rete debole potrebbe essere esercita con modalità assai diverse in funzione del caso specifico (servizio di linea, a chiamata, taxi, ecc.), ma si è ritenuto comunque ricondurre la quantificazione ad un metodo confrontabile per la rete strutturale su gomma.

L'estensione della rete ricadente all'interno di ogni comune è stata quindi moltiplicata per 4 e per un valore unitario di contribuzione dipendente dalle caratteristiche territoriali, così individuato:

- 1,1 Euro a km nei territori non montani,
- 1,5 Euro a km nei territori montani, definiti ai sensi della L.R. 26 giugno 2008, n. 37.

In estrema sintesi per ogni comune la contribuzione della Rete Debole non Strutturale si valuta con le somma di:



- Km estensione rete non strutturale \* 4 \* 300gg \*1,1 Euro,
- Km estensione rete non strutturale in area montana \* 4 \* 300gg \*1,5 Euro.”

[allegato A DGR 134/2014]

### Conferenza Regionale dei Servizi Minimi del TPL (25 maggio 2012)

Con l'INTESA siglata il 25 maggio 2012 vengono sancite le risorse aggiuntive dovute dagli Enti Locali che intendono delegare Regione Toscana all'affidamento dei servizi TPL di loro competenza: conseguentemente negli atti non sono richiamati obblighi per gli Enti Locali che intendono affidare la Rete Debole di propria competenza in modo autonomo.

In alcuni ambiti territoriali, laddove presentati progetti di rete debole, sono attribuite risorse economiche ulteriori rispetto quelle identificate in DGR 134/2013.

### Conferenze Provinciali dei Servizi Minimi del TPL

E' invece in sede di accordi a livello provinciale che sono state effettuate le ripartizioni delle risorse economiche regionali attribuite per la Rete Debole (in particolare per quei bacini caratterizzati da elevata frammentarietà - Arezzo, Firenze e Circondario Empoli-Valdelsa).

### Specifiche al tempo T1 (settembre 2013)

Fornisce alcune "Precisazioni per la progettazione in area debole" (pag. 9) per i servizi fuori bando regionale:

#### “... GESTIONE

*Il cofinanziamento garantito dalla Regione viene utilizzato dagli Enti Locali nelle forme previste dall'Art. 13 della LR 42/98. In caso di servizi a chiamata rimane all'Ente Locale la scelta se gestire internamente le richieste del servizio o affidare interamente la gestione ad un soggetto esterno.*

#### DESCRIZIONE PROGETTUALE

*Entro il 30 ottobre 2013 dovrà essere trasmesso sia alla Provincia di appartenenza che alla Regione il documento di approvazione dell'Ente Locale del **progetto di massima**, comprendente almeno la descrizione delle percorrenze totali, del percorso e del livello di servizio; il trasferimento delle somme agli Enti locali viene effettuato in coerenza con Intesa e Perfezionamento dell'Intesa. All'affidamento dovrà essere trasferito alla Regione Toscana il progetto operativo. E' onere dell'Ente Locale che utilizza cofinanziamento regionale per la trasmissione di **comunicazione all'Osservatorio Regionale** secondo specifiche dello stesso, eventualmente anche attraverso prescrizioni di capitolato all'Azienda.*

#### SERVIZI FLESSIBILI

*L'Ente Locale ha facoltà di realizzare attraverso il contributo regionale servizi cosiddetti "flessibili" non strutturati tradizionalmente, ma nella forma di **servizi "a domanda"**. Circa invio di progetto e comunicazione all'Osservatorio Regionale, valgono le stesse indicazioni definite al punto precedente, utilizzando il formato previsto per i servizi flessibili.*

#### TARIFFE

*Le **tariffe** per i servizi in oggetto sono le stesse previste in COMUNITA' TARIFFARIA. Gli Enti Locali, almeno per gli abbonamenti degli studenti dei quali garantisce il trasporto scolastico attraverso integrazione con il TPL, possono emettere titoli di viaggio esclusivamente per le tratte di stretto interesse della scuola. ...”*

[Specifiche Tecniche di riferimento per la definizione dei progetti al "Tempo T1" - Settembre 2013]

### DGR 391/2014 – Ricognizione e validazione servizi minimi ed aggiuntivi gara TPL

A seguito della ricognizione degli esiti delle INTESE e PERFEZIONAMENTI DELLE INTESE con gli enti e del contemporaneo sviluppo della normativa nazionale e delle conoscenze sul bando per l'affidamento dei servizi TPL dell'ATO regionale, la DGR 391/2014 fornisce:

- la previsione “*sia in termini di percorrenze minime da effettuare sia di una quota di risorse minime da attribuire dalla Regione Toscana agli Enti locali affidanti i servizi di che trattasi*” per le annualità 2015 e seguenti coerentemente con l'attivazione della gara per il lotto unico regionale (Tab C);
- numerose indicazioni / prescrizioni sulla Rete Debole

Si riportano a proposito i richiami all'argomento ritenuti maggiormente significativi:



“... LA GIUNTA REGIONALE

...

Preso altresì atto che **l'istruttoria tecnica condotta dagli Enti Locali** in coordinamento con l'Ufficio Unico regionale e con gli altri uffici regionali competenti, ha altresì riguardato **l'offerta dei servizi nelle aree a domanda debole, da affidare separatamente dalla gara per il lotto unico (servizi fuori lotto unico), sia in termini di percorrenze minime da effettuare sia di una quota di risorse minime da attribuire** dalla Regione Toscana agli Enti locali affidanti i servizi di che trattasi. Tale articolazione dei servizi è individuata in coerenza con le fasi di attuazione della rete al tempo T1 e tempo T2, come sopra definiti e dettagliati nella tabella allegata C ), parte integrante del presente atto;

...

Ritenuto inoltre di prevedere, per i motivi indicati ai precedenti capoversi, anche nel caso dei richiamati servizi nelle aree a domanda debole a partire dal terzo anno di affidamento e sempre nell'ambito delle risorse complessivamente assegnate sui capitoli di Bilancio destinati al TPL una **quota di risorse da attribuire agli EE.LL., vincolata all'acquisizione di mezzi** per lo svolgimento del servizio nelle aree a domanda debole fuori dal lotto unico regionale, pari a 15 cent./per Km, in misura fissa come riconoscimento di maggiori oneri per il rinnovo del parco bus e assegnati sulla base delle percorrenze risultanti dalla tabella allegata C al presente atto, ...

...

Ritenuto inoltre che **l'attribuzione delle risorse minime da parte della Regione** per la realizzazione dei servizi in aree a domanda debole da realizzarsi al di fuori del lotto unico regionale **debba essere condizionata sia all'adesione alla comunità tariffaria di cui all'Intesa della Conferenza di Servizi che agli impegni informativi per gli Osservatori regionale e Nazionale** e pertanto debba essere stabilito che:

- negli atti di gara predisposti dagli Enti Locali per i lotti deboli, l'affidatario sia obbligato ad aderire al sistema tariffario regionale applicando le tariffe ivi stabilite e garantendo la vendita di titoli integrati per ogni relazione servita dal trasporto pubblico per la Regione Toscana; ad accettare a bordo dei propri mezzi utenti con titolo di viaggio valido da chiunque emesso per la relazione servita; ad accettare come criterio di riparto fra vettori, per i titoli del sistema tariffario regionale, quello della tratta utilizzata per ciascun vettore sulla base di specifiche indagini campionarie da realizzarsi in accordo fra vettori o, in assenza, su disposizione della Regione Toscana;
- l'affidatario dovrà aderire al complesso degli obblighi informativi per l'Osservatorio Regionale per la Mobilità nonché per l'Osservatorio Nazionale Trasporti;
- che sempre negli atti di gara predisposti dagli EE.LL., e qualora ne debbano ricorrere le condizioni, di prevedere il rispetto della L.R. 42/98 in tema di trasferimento degli addetti attivando la procedura di ricognizione su beni e personale entro 20 giorni dalla data di adozione della presente delibera;
- in caso di esecuzione in economia le obbligazioni di cui sopra debbano essere assunte direttamente dall'Ente Locale e riportate in apposito disciplinare/regolamento per l'esecuzione del servizio.

Considerato inoltre che si debbano prevedere sempre negli atti di gara predisposti da parte degli Enti Locali le seguenti clausole:

**A. previsione del coordinamento funzionale dell'esecuzione del servizio affidato sul lotto debole con l'esecuzione del servizio del lotto unico regionale;**

**B. rispetto degli obiettivi previsti dal DPCM 11 marzo 2013,** con particolare riguardo al rapporto ricavi/(ricavi+corrispettivo);

Considerato che nel garantire il coordinamento degli affidamenti di cui alla sopra indicata lettera A) possa comunque determinarsi, in via temporanea e senza che questo comporti variazione alcuna rispetto alle determinazioni della Conferenza dei Servizi del 2012, il sovrapporsi di previsioni di parti di rete derivanti dalle due richiamate Conferenze;

Valutato che, in tal caso, la Giunta possa riservarsi la possibilità di integrare le risorse destinate all'effettuazione dei servizi in ambito provinciale, per il tempo strettamente necessario a stabilire il definitivo allineamento degli affidamenti con la conseguente riconduzione ai richiamati progetti al tempo T1 e al tempo T2;

Dato atto che l'assegnazione delle risorse agli EE.LL., definite su base annua sarà da modulare, per il primo periodo di affidamento, in relazione all'effettiva durata nell'anno solare di riferimento;

Dato altresì atto che l'erogazione delle risorse minime da parte della Regione Toscana per la realizzazione dei servizi in aree a domanda debole da realizzarsi al di fuori del lotto unico regionale debba essere condizionata alla previsione di servizio programmato in misura pari a quella prevista dal richiamato allegato C stabilendo che eventuali riduzioni di detto servizio programmato comportino proporzionale decurtazione del trasferimento regionale;

...

DELIBERA

...

**2. Di prendere altresì atto della ricognizione definitiva effettuata nel corso del corrente anno dell'offerta dei servizi nelle aree a domanda debole da affidare da parte degli Enti Locali, separatamente dalla gara del lotto**



unico regionale (servizi fuori lotto unico), espressa sia in termini di percorrenze che di risorse minime da attribuire da parte di Regione Toscana, come previsto dall'art. 88 della L.R. 65/2010 e riferite sia al tempo T1 che al tempo T2, come risulta in dettaglio nell'allegato C, parte integrante del presente atto, da aggiornare in relazione all'anno effettivo di affidamento facendo riferimento all'indice d'inflazione programmata e nel rispetto dei vincoli e delle prescrizioni riportate in narrativa al presente atto e come meglio precisato al successivo punto 4;

3. Di stabilire inoltre, al fine di garantire il coordinamento funzionale dell'esecuzione del servizio affidato sul lotto debole con l'esecuzione del servizio affidato nel lotto unico regionale e nel rispetto degli obiettivi del DPCM 11 marzo 2013, la possibilità di integrare, in via temporanea e senza che questo comporti variazione alcuna rispetto alle determinazioni della Conferenza dei Servizi del 2012, le risorse destinate per l'effettuazione dei servizi in ambito provinciale e comunque nei limiti delle previsioni di spesa dei capitoli destinati al TPL del bilancio regionale;

4. Di stabilire che **l'integrale erogazione delle risorse regionali** per la realizzazione dei servizi in aree a domanda debole da realizzarsi al di fuori del lotto unico regionale, **sia condizionata alla certificazione da parte del responsabile dell'Ente Locale sul rispetto del servizio programmato nella misura indicata nell'allegato C sopra richiamato** e che eventuali riduzioni di detto servizio programmato comportino proporzionale decurtazione del trasferimento regionale, destinando a tal fine l'importo di Euro 4.046.940,00 per ciascuno degli anni 2015 e 2016, relativamente al progetto di rete al tempo T1, e l'importo di Euro 9.719.940,00 per ciascuna delle annualità comprese tra il 2017 ed il 2023, relativamente al progetto di rete al tempo T2 e da aggiornare con l'adeguamento inflattivo, come dettagliato nell'allegato "C" sopra richiamato, a valere sul capitolo 32073 del bilancio pluriennale 2014/2016 e corrispondenti capitoli dei bilanci per gli esercizi successivi;

5. Di individuare nell'ambito delle risorse complessivamente assegnate sui capitoli di Bilancio destinati al TPL, una ulteriore quota di risorse, da attribuire agli EE.LL., vincolata all'**acquisizione di mezzi per lo svolgimento del servizio nelle aree a domanda debole** fuori dal lotto unico regionale, pari a 15 cent/per Km, in misura fissa come riconoscimento di maggiori oneri per il rinnovo del parco bus, come indicato in premessa, e assegnata sulla base delle percorrenze risultanti dall'allegato C al presente atto, prevedendo di destinare a tal fine una somma annua a partire dal 2017 e fino al 2023 pari ad Euro 1.530.000,00 a valere sul capitolo 32073 (o suo corrispondente) del bilancio per gli esercizi 2017 e seguenti fino al 2023; ..."

[DGR 391/2014]

ALLEGATO RISORSE MINIMI SERVIZI FUORI LOTTO 2014 (da adeguare con inflazione programmata)			T1		T2	
ENTE	TIPOLOGIA	KM*ANNO	RISORSE R.T. DA PERF. INTESA 2013	KM*ANNO	RISORSE R.T. DA PERF. INTESA 2013	
		FUORI LOTTO	FUORI LOTTO	FUORI LOTTO	FUORI LOTTO	
PROVINCIA arezzo	debole	1.065.000	€ 1.238.000,00	1.600.000	€ 1.698.000,00	
PROVINCIA firenze	debole	1.450.000	€ 1.298.300,00	1.550.000	€ 1.386.300,00	
	economia	300.000	€ 300.000,00	400.000	€ 400.000,00	
	<b>FIRENZE TOTALE</b>	<b>1.750.000</b>	<b>€ 1.598.300,00</b>	<b>1.950.000</b>	<b>€ 1.786.300,00</b>	
PROVINCIA livorno	debole	132.800	€ 214.260,00	132.800	€ 214.260,00	
PROVINCIA lucca	debole	140.000		1.530.000	€ 1.074.000,00	
PROVINCIA massa e carrara	debole			840.000	€ 1.260.000,00	
	poggibonsi	133.300	€ 132.800,00	133.300	€ 132.800,00	
PROVINCIA siena	debole			1.000.000	€ 1.500.000,00	
	<b>SIENA TOTALE</b>	<b>133.300</b>	<b>€ 132.800,00</b>	<b>1.133.300</b>	<b>€ 1.632.800,00</b>	
COMUNE pisa urb	debole			770.000		
	s.miniato urb. Magg.	91.500	€ 124.500,00	91.500	€ 124.500,00	
	pontedera urb. Magg.	126.850	€ 199.150,00	367.500	€ 576.350,00	
	volterra urb. Magg.	69.500	€ 139.500,00	69.500	€ 139.500,00	
PROVINCIA pisa	debole	862.500	€ 186.200,00	1.490.000	€ 1.000.000,00	
	<b>PISA TOTALE</b>	<b>1.150.350</b>	<b>€ 649.350,00</b>	<b>2.788.500</b>	<b>€ 1.840.350,00</b>	
CIRCONDARIO cev	deboli	91.100	€ 115.230,00	91.100	€ 115.230,00	
	economia	90.000	€ 99.000,00	90.000	€ 99.000,00	
	<b>CEV TOTALE</b>	<b>181.100</b>	<b>€ 214.230,00</b>	<b>181.100</b>	<b>€ 214.230,00</b>	
	<b>totali generali</b>	<b>4.552.550</b>	<b>€ 4.046.940,00</b>	<b>10.155.700</b>	<b>€ 9.719.940,00</b>	
	<b>totali netto economia</b>	<b>4.162.550</b>	<b>€ 3.647.940,00</b>	<b>9.665.700</b>	<b>€ 9.220.940,00</b>	

Figura 1: Allegato C alla DGR 391/2014



Relativamente agli aspetti dell'integrazione con servizi scolastici, dell'uso di veicoli non autobus e di aziende non TPL si richiama il Documento di Piano, al par. 6.2 (obiettivo specifico 2.3) della proposta di PRIM (Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità) approvata il 22 luglio 2013 dalla Giunta Regionale e approvata definitivamente con Delibera del Consiglio Regionale N. 18 del 12 febbraio 2014. Per l'importanza che assume nella progettazione della rete debole se ne riporta estratto:

*"2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale ...*

*Nei territori a minor domanda di trasporto non si tratta di progettare i trasporti e la mobilità ma garantire servizi finalizzati alla coesione sociale e territoriale.*

*Nel garantire l'accessibilità territoriale quale fattore di equità e diffusione dello sviluppo, una particolare attenzione dovrà essere posta nei confronti dei territori montani e delle aree maggiormente disagiate, al fine di garantire il servizio di trasporto puntando sul suo efficientamento e sperimentando forme di risposta innovative ad una domanda di mobilità peculiare, anche basate sul principio "on demand" di auto.*

**Molti dei comuni montani, o delle Unioni dei comuni montani, o in situazioni di disagio, costituiscono infatti aree con Servizi di Trasporto Pubblico Locale a domanda debole** (servizi di carattere locale di adduzione alla rete principale, svolti nell'ambito di singoli comuni); **tale specifica tipologia di servizi**, secondo quanto previsto dalla L.R. 65/2010, **è realizzabile**, eventualmente con risorse regionali e provinciali, direttamente dai Comuni nell'ambito dei servizi di propria competenza, **mediante integrazione con servizi gestiti in economia, sociali e scolastici, o affidamento a soggetti esercenti servizi non di linea (taxi o autonoleggio), ovvero mediante affidamento con gara per servizi di linea**; in alternativa, è anche possibile ricondurre la realizzazione di tutto o parte di tali servizi nell'ambito della gara unica per il lotto unico regionale TPL su gomma, prevista dalla riforma del TPL.

*In particolare, **i Comuni, singolarmente ed in forma associata, fermo restando il rispetto delle norme relative al trasporto scolastico, potranno integrare i servizi di trasporto pubblico locale con servizi di trasporto di competenza comunali, quali il servizio scolastico della scuola dell'obbligo; inoltre, le risorse regionali per i servizi minimi TPL potranno essere destinate, in casi di scarsissima utenza, per l'affidamento di servizi anche a soggetti in possesso di requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico e di persone, anche non di linea, e servizi realizzati con mezzi appartenenti alla categoria M1, autovetture fino a 9 posti** (art. 47 Dlgs 285/1992)....".*

[Documento di Piano, par. 6.2, obiettivo specifico 2.3 – PRIM]

#### Art. 26 LR 46/2014 – Risorse "una tantum"

Con Art. 26 della LR 46/2014 (che modifica Art. 31 ter LR 77/2013) e con le delibere DGR 974/2014, DGR 1182/2014 e i successivi decreti attuativi relativi, Regione Toscana attribuisce risorse aggiuntive una tantum alle Province (4 mil € complessive, con competenza 2014) utilizzabili anche "per i servizi deboli coerenti con il progetto di rete del lotto unico regionale" attivati nel corso del 2014.

#### DGR 578/2015 – Presa d'atto dello slittamento dell'affidamento tramite gara nel periodo 2016/2026 ed effetti sui servizi area debole

Preso atto del fatto che, a causa delle proroghe dei termini per la presentazione delle offerte relativamente alla gara lotto unico regionale, l'affidamento dei servizi al nuovo gestore non potrà avere corso nei tempi inizialmente stabiliti, risultava necessario prevedere lo slittamento in avanti del periodo di affidamento. Conseguentemente anche le risorse destinate ai servizi di trasporto pubblico locale nelle aree a domanda debole al tempo T1 e T2 (4.046.940,00€ e 9.719.940,00€ rispettivamente) subivano slittamento agli anni successivi.



## **SPECIFICHE TECNICHE DI ATTUAZIONE DELLE RETI A DOMANDA DEBOLE**

Sono di seguito riportate una raccolta di informazioni sulle modalità di attuazione delle reti a domanda debole realizzate dall'Ufficio Unico regionale al fine di garantirne una omogenea realizzazione in tutto l'ambito regionale.

Le specifiche sono organizzate per macro argomenti:

- TIPOLOGIA DEI SERVIZI
- ENTI CUI SONO ATTRIBUITE RISORSE PER RETI A DOMANDA DEBOLE
- RISORSE
- RICAVI DA TITOLI DA VIAGGIO
- VEICOLI
- TRASFERIMENTO BENI ESSENZIALI E PERSONALE
- OBBLIGHI PARTICOLARI

Le risorse a cui ci si riferisce nei paragrafi successive sono le risorse previste dalla DGR 391/2014 attribuite dalla Regione Toscana al fine di permettere l'attuazione dei servizi nelle aree a domanda debole da affidarsi da parte degli Enti Locali come previsto dall'art. 88 della LR 65/2010 e quantificate in termini chilometrici ed economici, sia al tempo T1 che al tempo T2, come risulta in dettaglio nell'allegato C alla stessa DGR 391/2014. Tali risorse sono state confermate dalla DGR 578/2015 con slittamento al periodo 2016/2026.



## TIPOLOGIA DEI SERVIZI

### Servizi inclusi nelle reti relative ad aree a domanda debole

Lo scopo che agli atti regionali attribuiscono alle reti di servizi per le aree a domanda debole, è quello di integrazione alla rete principale oggetto dell'affidamento dei servizi TPL di ATO regionale in ambito in cui la domanda non raggiunge entità tali da rendere possibile l'istituzione di un servizio tradizionale. Nella documentazione regionale stessa riportata nei paragrafi precedenti, si invita pertanto a soluzioni tecnico amministrative diverse da quelle normalmente adottate negli affidamenti di servizi di TPL: ad esempio sono espressamente accettati:

- la modalità di realizzazione "in economia";
- l'integrazione con servizi sociali;
- l'integrazione con servizi scolastici;
- l'inserimento in rete di servizi scolastici a porte aperte;
- servizi realizzati con buoni taxi;
- servizi cosiddetti "flessibili" strutturati nella forma "a domanda";
- l'affidamento a soggetti esercenti servizi di trasporto pubblico non di linea di taxi ed autonoleggio da rimessa.

**Rimane inderogabile il rispetto della natura dei servizi: le risorse attribuite dalla Regione Toscana per l'attuazione dei servizi in area a domanda debole hanno come finalità quella dei servizi di Trasporto Pubblico Locale.**

A solo titolo di esempio tali risorse non sono utilizzabili:

- per l'espletamento di servizi scolastici propriamente detti;
- per investimenti o progettazioni (anche se legati al settore della rete debole del TPL).

Sono invece utilizzabili per l'espletamento di servizi di TPL integrati con forme di trasporto persone di competenza comunale quali il trasporto scolastico (cosiddetto "trasporto scolastico a porte aperte" citato in alcuni atti regionali) e il trasporto sociale con la precisazione che questa circostanza non costituisce deroga a prescrizione di legge delle relative norme di ciascun settore.

Conseguentemente laddove si utilizzino finanziamenti finalizzati a servizi di Trasporto Pubblico Locale rimangono in essere gli obblighi che la natura del Trasporto Pubblico Locale richiede (ad esempio la predefinizione di orario, percorso e tariffa e accesso generalizzato, i requisiti per i veicoli utilizzati e le aziende esercenti tipici dei servizi TPL) anche in presenza di integrazione con servizi di altra natura.

Conseguentemente ogni ulteriore onere che la natura di servizio scolastico e sociale richiede (ad esempio la vigilanza e/o accompagnamento quando dovuto) rimane in essere ed è da ritenersi a completo carico dell'ente che realizza l'affidamento.

La finalità della natura di Trasporto Pubblico Locale dei servizi cofinanziati ha numerose conseguenze nella gestione del servizio, sia di tipo tecnico che amministrativo. A solo titolo di esempio:

- il servizio non prevede utenza specifica o selezionata (come nel conto proprio);
- l'uso del servizio è possibile previa acquisizione degli utenti di uno specifico titolo di viaggio facente parte di un piano tariffario approvato dall'ente competente;
- le Aziende esercenti ed i bus utilizzati dovranno avere i requisiti richiesti dalla normativa per il TPL;
- percorsi e fermate dovranno essere predeterminati ed esposti al pubblico (a meno di eccezioni i per servizi a domanda);



- ogni onere derivante dall'applicazione della Legge Regionale N. 42/1998 compreso, laddove applicabile, il trasferimento del personale e dei beni essenziali del vecchio gestore in caso di gara per l'affidamento dei servizi.

## Servizi a domanda

---

**L'utilizzo delle risorse attribuite dalla Regione Toscana per l'attuazione dei servizi in area a domanda debole non esclude tipologie a domanda.**

## ENTI CUI SONO ATTRIBUITE RISORSE PER RETI A DOMANDA DEBOLE

### Competenze dell'ente

---

**L'utilizzo delle risorse attribuite dalla Regione Toscana per l'attuazione dei servizi in area a domanda debole comporta la classificazione dei servizi oggetto di finanziamento come "servizi programmati comunali" e l'identificazione del Comune quale soggetto competente per gli obblighi previsti dalla legge.**

A solo titolo di esempio è competenza del comune:

- la redazione del progetto;
- gli obblighi di cui all'Art. 18 LR 42/98 (procedura per trasferimento beni essenziali e personale al nuovo gestore);
- la redazione del bando e capitolati di gara;
- l'autorizzazione di itinerari e fermate di cui al DPR 753/1980;
- la compilazione della documentazione da allegarsi alla Carta di Circolazione di cui all'Art. 87 del Codice della Strada.

E' tuttavia possibile la circostanza di Gestione Associata con delega di alcune funzioni ad altro ente (Comune Capofila, Provincia, Città Metropolitana, Unione dei Comuni, ...).

Al fine di garantire una formulazione del capitolato / bando di gara quanto più omogenea possibile e non contraddittoria con gli atti gara per l'affidamento dei servizi di ATO regionale, Regione Toscana è disponibile a fornire le parti della documentazione di gara necessarie per tale scopo a tutti coloro che ne facciano richiesta.

### Procedura per l'individuazione degli enti

---

**Con la ricognizione di cui alla DGR 391/2014 il processo di individuazione dei soggetti a cui attribuire risorse per l'attuazione dei servizi di rete debole e la procedura che ha permesso la quantificazione delle risorse ad essi spettanti, sono sostanzialmente conclusi.**

Per aderire a tale procedura l'ente locale che intende attuare servizi in area a domanda debole con cofinanziamento della Regione Toscana:

- ha già approvato l' "INTESA TRA LA REGIONE TOSCANA E GLI ENTI LOCALI PER LA DEFINIZIONE DELLA RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, DELL'ATTRIBUZIONE DELLE RISORSE E DEI CRITERI DI PREMIALITÀ PER GLI ENTI AI SENSI DELL'ART. 6 DELLA L.R. 42/1998 E



L.R. 65/2010" con adesione al SISTEMA TARIFFARIO REGIONALE (cosiddetta "COMUNITA' TARIF-FARIA");<sup>1</sup>

- ha già approvato un progetto preliminare dei servizi di rete debole di propria competenza e lo ha inviato a Regione Toscana (anche attraverso il tramite della Provincia stessa, secondo gli accordi in sede di Conferenza Provinciale dei Servizi Minimi del TPL);
- ha già formalmente indicato a Regione Toscana (anche attraverso il tramite della Provincia stessa, secondo gli accordi in sede di Conferenza Provinciale dei Servizi Minimi del TPL) l'intenzione di procedere all'attivazione dei servizi di propria competenza contestualmente all'affidamento dei servizi di bando regionale;
- è tenuto all'invio del progetto alla Regione Toscana all'atto dell'approvazione della progettazione operativa.

**La DGR 391/2014 non esclude che a livello di bacino le risorse indicate vengano redistribuite secondo esigenze diverse purché le risorse complessive non siano modificate.**

Nell'eventualità di economie sulle risorse attribuite alla finalità del TPL in aree a domanda debole sarà possibile l'attribuzione di risorse a soggetti diversi o agli stessi soggetti su estensioni alla progettazione. Tale circostanza potrà verificarsi anche direttamente a livello provinciale laddove le risorse della DGR 391/2014 per l'elevata frammentarietà del bacino sono state attribuite in modo accorpato (ad esempio Arezzo, Firenze e Circondario Empoli-Valdelsa).

## RISORSE

### Quantificazione delle risorse

#### Tab C DGR 391/2014

La DGR 134/2012 quantifica preliminarmente il budget da attribuire alle reti a domanda debole prevedendo il contributo regionale per rete debole per servizi di TPL riceva un corrispettivo chilometrico per ogni km di servizio realizzato pari ad 1,10 €/km in caso di servizi in area non montana e 1,50€/km in caso di area montana.

Tuttavia l'esatta identificazione economica del cofinanziamento regionale per rete debole per servizi di TPL è desumibile dagli accordi locali effettuati in sede di Conferenza Provinciale dei Servizi Minimi del TPL e confermati in sede di INTESA e PERFEZIONAMENTO D'INTESA e in talune circostanze può essere anche sostanzialmente diversa dall'indicazione progettuale generale di DGR 134/2012.

**E' con la Tab. C alla DGR 391/2014 che si è proceduto alla quantificazione dei servizi di reti a domanda debole da realizzarsi fuori dal bando regionale, sia in termini chilometrici che economici, sia sia al tempo T1 che al tempo T2.**

Per garantire l'attuazione dei servizi in area a domanda debole fuori dal lotto regionale, tale delibera destina 4.046.940,00 € al tempo T1 per le annualità 2015 e 2016 e 9.719.940,00€ al tempo T2 per le annualità 2017-2023. Si sottolinea che con DGR 578/2015 ("Presenza d'atto dello slittamento dell'affidamento tramite gara nel periodo 2016/2026 ed effetti sui servizi area debole") nulla veniva modificato se non l'attribuzione temporale: 4.046.940,00 € al tempo T1 per le annualità 2016 e 2017 e 9.719.940,00€ al tempo T2 per le annualità 2018-2026.

### Incremento inflattivo

<sup>1</sup> L'ente locale che intende utilizzare le risorse per l'attivazione dei servizi in modo autonomo rispetto ai servizi affidati con bando regionale non è invece tenuto all'approvazione della CONVENZIONE PER L'ESERCIZIO ASSOCIATO DELLE FUNZIONI IN MATERIA DI TPL, AI SENSI DELL'ART. 85 DELLA L.R. 65/2010.



Le risorse regionali dedicate agli Enti Locali per l'attuazione della rete dei servizi TPL fuori dal bando regionale in aree a domanda debole sono riassunte in DGR N. 391/2014; a seguito della ricognizione sui perfezionamenti dell'Intesa sono pari ad 4.046.940,00 € per il tempo T1 (prime due annualità) e 9.719.940,00 € per il tempo T2 (ulteriori annualità) indipendentemente dall'anno di attuazione dello stesso.

Così come per le risorse dedicate al bando regionale, con il quale è richiesto uno stretto coordinamento funzionale, **tali risorse sono sottoposte ad incremento inflattivo (attraverso il tasso di inflazione programmata) solo ad affidamento avvenuto.** A conferma di ciò con DGR N. 578/2015 ("Presenza d'atto dello slittamento dell'affidamento tramite gara nel periodo 2016/2026 ed effetti sui servizi area debole") nulla veniva modificato se non l'attribuzione temporale delle risorse.

### Coordinamento funzionale con l'esecuzione del servizio del lotto unico regionale

**Ogni sforzo degli Enti Locali deve essere finalizzato ad attivare i servizi TPL di rete a domanda debole in modo coordinato con l'attivazione del lotto di ATO regionale.**

**Si sottolinea l'importanza di questa disposizione che, ai sensi della DGR 391/2014, deve essere espressamente prevista negli atti di gara predisposti dagli Enti locali.**

### Conseguenze nella disponibilità delle risorse individuate in Tab C della DGR 391/2014

In attesa dell'attivazione del lotto di ATO regionale la distribuzione delle risorse economiche è effettuata secondo i criteri ed i risultati dalla precedente Conferenza dei Servizi; al fine di permettere la prosecuzione dei servizi previsti nei contratti realizzati negli anni 2005-2010 senza sostanziali modifiche, la Regione attribuisce le risorse disponibili agli Enti tenutari delle imposizioni di Obbligo di Servizio. E' attraverso la DGR 391/2014 che è stata effettuata la ricognizione delle risorse necessarie per il nuovo assetto derivante dall'attuazione delle indicazioni della Conferenza dei Servizi del 2012 e che comprende sia i servizi presenti nel lotto di ATO regionale affidato da Regione Toscana sia i servizi degli enti che hanno espresso intenzione di affidare in modo indipendente la rete a domanda debole di propria competenza. La struttura del bilancio prevista in DGR 391/2014 ricalca pertanto l'esigenza economica al momento in cui il lotto unico regionale sarà attivato (cosiddetto tempo T1).

**Ne segue che le risorse regionali per la realizzazione dei servizi di rete debole di cui alla Tab C della DGR 391/2014, saranno disponibili solo all'avvio dei servizi del lotto unico regionale.**

Anticipare la realizzazione delle reti deboli ad un momento diverso dall'inizio dell'esercizio dei servizi del lotto unico, è possibile in modo semplice solo per quei servizi che risultano aggiuntivi rispetto al contenuto di reti già in affidamento ed finanziati in completa autonomia dall'Ente che li ha programmati. Più complessa l'eventualità di anticipo dell'attivazione di quelle reti a domanda debole il cui contenuto prevede servizi estratti dai lotti attualmente affidati da altri Enti (Province e Città Metropolitana); la complessità maggiore si ha nei casi in cui i servizi sono derivati da modifiche di servizi presenti in lotti già affidati ma permane anche nel caso di servizi semplicemente estratti dal lotto originario.

Per anticipare l'attivazione di tali reti dovranno realizzarsi almeno le seguenti condizioni essenziali:

1. ACCORDO CON IL GESTORE della rete dalla quale vengono estratti servizi finalizzato alla rimozione di elementi che modifichino l'equilibrio economico del contratto in essere e relativo almeno ai seguenti temi:

- riconoscimento dell'indipendenza organizzativa della rete residua (al netto dei servizi trasferiti ai lotti deboli) e della coerenza di essa con l'equilibrio economico del contratto in essere;
- individuazione del personale che eventualmente dovesse essere trasferito al gestore del lotto debole;
- individuazione dei beni mobili e immobili che eventualmente dovessero essere trasferiti al gestore del lotto debole.

2. ACCORDO CON LA PROVINCIA tenutaria dell'Ordinanza dei servizi per stornare i contributi relativi alle corse estratte ai soggetti che affideranno i lotti di aree a domanda debole.

Occorre inoltre precisare che l'estrazione dei servizi deve mantenere inalterata la funzionalità degli stessi.



## Conseguenze nella progettazione operativa dei servizi

Ogni sforzo di Regione Toscana e degli Enti Locali deve essere finalizzato all'esigenza del coordinamento tra servizi TPL servizi TPL di rete a domanda debole e servizi previsti in lotto unico regionale e, ai sensi della DGR N. 391/2014, negli atti di gara predisposti da parte degli Enti Locali dovrà essere inserita la clausola di rispetto del coordinamento funzionale dell'esecuzione del servizio affidato sul lotto debole con l'esecuzione del servizio del lotto unico regionale.

**La progettazione operativa delle reti di servizi in aree a domanda debole e le modifiche al servizio in sede di esecuzione dello stesso, dovranno conseguentemente favorire l'allineamento delle due reti con assenza di sovrapposizioni.**

Parimenti si conferma altresì l'impegno di Regione Toscana ad effettuare in sede di progettazione esecutiva, sia al tempo T1 che al tempo T2, le azioni necessarie ad armonizzare ed integrare gli orari fra i servizi del lotto debole e quelli del lotto unico regionale. In proposito si specifica che lo schema di contratto previsto per il lotto regionale prevede margini di flessibilità tali da poter dar corso a richieste provenienti dagli enti affidatari di reti a domanda debole derivanti dall'esigenza di coordinamento; in particolare è espressamente richiesta al Concessionario una progettazione condivisa anche per il tempo T1 in modo da garantire coerenza con gli sviluppi dei servizi avvenuti negli ultimi anni e quelli previsti in gara.

## Natura di "cofinanziamento/contributo" delle risorse regionali

**Le risorse attribuite dalla Regione Toscana per l'attuazione dei servizi in area a domanda debole costituiscono cofinanziamento/contributo per l'attuazione dei progetti presentati da parte degli enti locali in sede di Conferenza dei Servizi Minimi del TPL.**

Tale contributo pertanto:

- **è indipendente dalla modalità di realizzazione del servizio** che ai sensi dell'Articolo 13 di LR 42/98 sono eserciti attraverso propria organizzazione dell'ente nella forma cosiddetta "in economia" o in affidamento a terzi, attraverso un gestore esterno all'Amministrazione e con rapporto regolato da contratto di servizi;<sup>2</sup>
- **è indipendente dalla tipologia dei servizi** che pertanto possono essere realizzati con tipologie diverse da quelle di servizi non strutturati tradizionalmente (servizi "a domanda"; servizi scolastici a porte aperte; integrazione con servizi sociali; utilizzo di soggetti e veicoli non destinati al TPL; ...);
- deve essere inteso **comprensivo di IVA** ed ogni altro onere necessario alla realizzazione del servizio;
- **NON** costituisce valutazione economica del corrispettivo in caso di affidamento ad un gestore esterno.

Si sottolinea inoltre che **il contributo in oggetto non deve essere inteso come forfait attribuito in assenza di condizioni ma, al contrario, risulta attribuito in modo proporzionale al rapporto tra chilometri realizzati e chilometri in progetto.** Come da DGR 391/2015 l'erogazione delle risorse regionali, è condizionata alla certificazione da parte dell'Ente Locale sul rispetto del servizio programmato nella misura indicata nell'allegato C e eventuali riduzioni di servizio programmato comportano "proporzionale decurtazione del trasferimento regionale".

## Modalità di erogazione delle risorse regionali

**Le risorse attribuite dalla Regione Toscana per l'attuazione dei servizi in area a domanda debole sono erogate attraverso le modalità di cui alla DGR 391/2014.**

Si segnalano i seguenti elementi caratterizzanti il processo:

<sup>2</sup> In caso di servizi in economia si ricorda l'obbligo della disciplina dei servizi attraverso Regolamento Comunale



- (come già più volte sottolineato in questo documento) l'erogazione è condizionata alla certificazione da parte dell'Ente Locale sul rispetto del servizio programmato nella misura indicata nell'allegato C;
- l'erogazione è condizionata al rispetto del vincolo della trasmissione delle informazioni all'Osservatorio regionale e all'Osservatorio nazionale delle politiche del TPL;
- l'erogazione delle risorse è effettuata ai soggetti indicati in allegato C.

Relativamente a quest'ultimo punto si ricorda che, come già accade oggi, in funzione della disponibilità dei soggetti e della frammentazione del bacino, le risorse per le reti a domanda debole dei Comuni potranno essere erogate dalla Regione o dalla Provincia / Città Metropolitana.<sup>3</sup> **Lo schema di attribuzione è quello di Tab C della DGR 391/2014, a meno di una diversa volontà degli enti.**

### Eventualità della modifica del progetto

---

Coerentemente con la natura preliminare delle progettazioni sulle quali è stata quantificata la ripartizione economica e la naturale fisiologica necessità di adattamento del sistema di trasporto pubblico locale alle esigenze che gradualmente dovessero manifestarsi, le modifiche ai servizi sono possibili nel rispetto delle seguenti condizioni:

- le modifiche non devono modificare in forma sostanziale il progetto e salvaguardare finalità e criteri di progettazione iniziali;
- le modifiche non devono peggiorare l'andamento del rapporto ricavi/costi;
- in caso di variazione chilometrica il contributo verrà attribuito in modo proporzionale al prodotto chilometrico nel limite massimo del contributo attribuito dai documenti in "Intesa" e "Perfezionamento dell'Intesa" e DGR 391/2014.

### Eventualità del mancato affidamento della rete debole al tempo T1

---

**Circa la richiesta di alcuni enti se sia possibile, almeno al tempo T1, l'affidamento dei servizi di rete debole al gestore del bando regionale in caso di mancato affidamento dei servizi di rete debole da parte degli enti locali, non si esprime un giudizio negativo a priori.**

L'eventualità di affidamento di interi lotti di reti a domanda debole non è espressamente prevista negli atti di gara per l'affidamento dei servizi TPL di ATO regionale, tuttavia la struttura dello schema di contratto non pregiudica la possibilità di affidamento al soggetto gestore di ulteriori servizi; al contrario sono presenti strumenti finalizzati al mantenimento di una flessibilità nelle modifiche che un sistema di trasporto pubblico locale non può non detenere, visto anche il margine temporale di nove anni di durata dell'affidamento. In tale circostanza:

- l'ente dovrà comunque aderire alla convenzione per la gestione associata e all'Intesa regionale;
- ogni contributo economico ulteriore rispetto quelli previsti in Tab C DGR 391/2014 non potrà che essere a carico degli enti locali richiedenti;
- la definizione del compenso dovrà essere definita secondo le condizioni espresse in contratto tra Regione e nuovo gestore del lotto unico regionale.

**Non trattandosi di servizi a base di gara, non si esclude tuttavia la possibilità di un mancato accordo con il soggetto gestore del bando regionale o la volontà dello stesso di non procedere a nessun accordo indipendentemente dalle condizioni economiche proposte.**

### RICAVI DA TITOLI DA VIAGGIO

---

<sup>3</sup> A proposito non costituisce elemento di discriminazione il fatto che i servizi siano realizzati "in economia" oppure attraverso affidamento ad un gestore esterno.



## Rapporto Ricavo/Costo per reti deboli

---

Tutti i servizi TPL realizzati in Toscana contribuiscono alla quantificazione del parametro Ricavi / Costo regionale del quale il DPCM 11 marzo 2013 (in attuazione dell'art. 16 bis comma 3 del D.L. 95/2012 convertito dalla L. 135/2012) ha imposto il miglioramento progressivo, pena la detrazione alla Regione di importanti risorse economiche.

Con la DGR 391/2014 si definiva che si devono *“prevedere sempre negli atti di gara predisposti da parte degli Enti Locali le seguenti clausole: ... B. rispetto degli obiettivi previsti dal DPCM 11 marzo 2013, con particolare riguardo al rapporto ricavi/ (ricavi+corrispettivo)”*.

La stessa erogazione delle risorse “una tantum” quali i 4 mil € previsti dall'Art. 31 ter LR 77/2013 come modificato da Art. 26 della LR 46/2014, sottostà a questa indicazione normativa.

**Contrariamente ai servizi della rete cosiddetta “forte” non esiste un parametro Ricavi / Costo obiettivo per i bacini di rete debole, sarà cura quindi delle Regione Toscana, in un rapporto di collaborazione con tutti gli Enti interessati alla realizzazione delle Reti Deboli e successivamente ad una indagine da svolgere con tutti i comuni coinvolti, stabilire un parametro realistico identificato sulla base della fotografia attuale.**

## Rapporto con la Comunità Tariffaria

---

**L'utilizzo delle risorse attribuite dalla Regione Toscana per l'attuazione dei servizi in area a domanda debole comporta l'adozione della Comunità Tariffaria. Permane l'obbligo del titolo integrato PEGASO.**

Tutti i soggetti che ricevono contributo da parte della Regione sono tenuti all'applicazione della Comunità Tariffaria Regionale; l'utente munito del titolo di viaggio acquistato in qualsiasi biglietteria potrà utilizzare i servizi della rete del lotto unico o dei lotti deboli o entrambe.

Con particolare riferimento all'eventualità di abbonamenti scolastici su reti affidate in net cost gli enti affidanti potranno definire tariffe diverse utilizzabili esclusivamente per abbonamenti scolastici entro la rete debole del Comune e vendute direttamente dal Comune stesso; in tal caso il Comune incamera direttamente le risorse relative. Si ricorda quanto già definito in specifiche al tempo T1: *“Le tariffe per i servizi in oggetto sono le stesse previste in COMUNITA' TARIFFARIA. Gli Enti Locali, almeno per gli abbonamenti degli studenti dei quali garantisce il trasporto scolastico attraverso integrazione con il TPL, possono emettere titoli di viaggio esclusivamente per le tratte di stretto interesse della scuola”*.

Fermo restando il rispetto della Comunità Tariffaria regionale e l'accettazione dei titoli relativi oltre che dell'obiettivo Ricavi / Costi attribuito alle Reti Deboli, è anche possibile la vendita di titoli di viaggio diversi da abbonamento scolastico utilizzabili esclusivamente entro la rete di servizi comunale. Tuttavia si sottolinea che tariffe inferiori rispetto quelle di Comunità Tariffaria porterebbero probabilmente ad un ulteriore peggioramento del rapporto Ricavi / Costi.

## Titoli di viaggio elettronici

---

Nell'ottica della conferma della comunità tariffaria regionale prevista anche per i lotti dei servizi deboli nella DGR N. 391/2014 anche nel caso di titoli elettronici, si ritiene necessario l'inserimento nei documenti di gara delle seguenti prescrizioni minime, al fine di garantire l'accesso anche agli utenti dotati di titolo di viaggio elettronico valido anche per le corse in area a domanda debole:

- acquisizione di almeno un apparato mobile per la verifica delle Smart Card Standard ISO 14443 per il personale adibito al controllo; il software sarà fornito da Regione Toscana per la carta regionale e dal concessionario del lotto unico per la carta aziendale;
- previsione di acquisto dei titoli di viaggio tramite telefonia mobile (SMS).



**Tali prescrizioni sono da intendersi minime ed inderogabili per tutti i soggetti che realizzano servizi di TPL in area a domanda debole, laddove ricorra la circostanza di utenza che si serve di combinazioni di corse appartenenti alla rete a servizi di area debole e la rete oggetto del bando di gara regionale.**

Fermo restando il rispetto della Comunità Tariffaria, rimane inteso che ogni altra iniziativa atta a favorire e sollecitare l'uso di titoli di viaggio elettronici rimane assolutamente ammissibile.

### Modalità di attribuzione dei ricavi competenti e venduti da altro gestore

**In caso di titoli di viaggi utilizzati in toto o in parte su servizi comunali e venduti presso biglietterie convenzionate con il soggetto gestore del lotto unico e, pertanto, incamerati dal gestore stesso, è prevista ripartizione su base chilometrica effettuata attraverso "specifiche indagini campionarie da realizzarsi in accordo fra vettori o, in assenza, su disposizione della Regione Toscana" (DGR 391/2014).**

## VEICOLI

### Tipologia dei veicoli

**L'utilizzo delle risorse attribuite dalla Regione Toscana per l'attuazione dei servizi in area a domanda debole comporta l'uso di veicoli compatibili con la finalità del Trasporto Pubblico Locale.**

In caso di affidamento a terzi i servizi normalmente vengono realizzati da parte di un soggetto gestore esterno selezionato con gara con disponibilità dei veicoli; non si esclude tuttavia la circostanza in cui i veicoli possano essere messi a disposizione da parte del Comune (se ne ha già disponibilità o attraverso acquisto attraverso cofinanziamento regionale relativo).

In caso di gestione in economia i servizi normalmente vengono realizzati attraverso veicoli di proprietà e/o personale dipendente dell'Amministrazione.

Si ricordano le possibilità consentite dalla norma e confermate in PRIIM: *"le risorse regionali per i servizi minimi TPL potranno essere destinate, in casi di scarsissima utenza, per l'affidamento di servizi anche a **soggetti in possesso di requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico e di persone, anche non di linea, e servizi realizzati con mezzi appartenenti alla categoria M1, autovetture fino a 9 posti** (art. 47 Dlgs 285/1992)....".*

### Finanziamento regionale previsto dalla DGR 391/2014 per acquisto di veicoli

#### Quantificazione

La DGR 391/2014 prevede una quota di risorse da attribuire agli EE.LL. a partire dal secondo anno di contratto e sino al termine, vincolata all'acquisizione di mezzi per lo svolgimento del servizio nelle aree a domanda debole fuori dal lotto unico regionale, pari a 15 cent./per Km, in misura fissa come riconoscimento di maggiori oneri per il rinnovo del parco bus e assegnati sulla base delle percorrenze risultanti dalla Tab C (Euro 1.530.000,00 / anno). Più enti hanno richiesto di modificare il meccanismo di cofinanziamento (attribuzione alle Aziende e non più al Comune) allo scopo di rendere più appetibile i bandi di gara per le aziende che intenderanno parteciparvi e liberare il Comune dal vincolo di cofinanziamento.

#### Disponibilità delle risorse dedicate al rinnovo del parco bus



**Le risorse previste per il rinnovo del parco bus previste dalla DGR N. 391/2014 e della DGR N. 578/2014, calcolate attraverso il parametro degli 0,15 €/km, saranno garantite dall'annualità 2019.**

## **TRASFERIMENTO BENI ESSENZIALI E PERSONALE**

### Attuazione dell'Art. 18 LR 42/98

**L'utilizzo delle risorse attribuite dalla Regione Toscana per l'attuazione dei servizi in area a domanda debole comporta l'applicazione dell'Art. 18 della LR 42/98 (trasferimento di beni essenziali e personale).**

Si sottolinea che come previsto dall'Art. 18 della LR 42/98, sono gli Enti che svolgeranno le gare per i servizi per le aree a domanda debole che dovranno attuare la procedura per il trasferimento di personale e beni essenziali dagli attuali gestori del servizio ai nuovi gestori (compresa l'individuazione dei nominativi del personale in assenza di accordi).

### Risorse dedicate al mantenimento del reddito percepito nell'azienda di provenienza al personale trasferito

Al fine di dar seguito agli impegni assunti in verbale d'intesa tra Regione e OO.SS. in data 19 novembre 2014, si propone agli enti locali che hanno intenzione di procedere all'affidamento dei servizi di rete debole di inserire nel proprio Capitolato / Schema di contratto allegato agli atti di gara, la seguente previsione:

*Il Concessionario deve garantire al personale assunto alle proprie dipendenze e proveniente dal precedente gestore, i medesimi trattamenti economici e normativi previsti dai contratti collettivi nazionali, territoriali ed aziendali vigenti alla data del trasferimento, secondo quanto previsto dall'art. 18 comma 2 della Legge Regionale 42/98.*

*A tal fine, ad integrazione del corrispettivo erogato ai sensi dell'art. ... [indicare l'articolo in cui si disciplina l'erogazione del corrispettivo] è corrisposta all'aggiudicatario della gara una quota nella misura massima del 50% del valore economico del contratto integrativo aziendale fino ad un massimo di euro 1358,22 annui per ciascun addetto trasferito dal precedente gestore.*

L'erogazione di tale quota è garantita a seguito della presentazione alla stazione appaltante dell'avvenuta firma/stipula del contratto integrativo aziendale.

Contestualmente nell'articolo dove si disciplina l'erogazione del corrispettivo precisare che il corrispettivo è composto oltre che dalla quota per chilometro di servizio erogato, anche da una quota riconosciuta da Regione Toscana a garanzia del mantenimento del trattamento economico del personale trasferito da precedenti gestori con esplicito richiamo all'articolo di cui sopra.

## **OBBLIGHI PARTICOLARI**

### Modalità di invio delle informazioni all'Osservatorio regionale

**Nel caso si realizzi un servizio TPL si è tenuti a trasmettere le informazioni all'Osservatorio Regionale e all'Osservatorio nazionale per il TPL, indipendentemente dalla tipologia del servizio (compresi servizio in area a domanda debole, compresi servizi realizzati "in economia" con gestione diretta da parte del Comune).**



Come già specificato in Specifiche al tempo T1 e in DGR N. 391/2014, la competenza di invio delle informazioni all'Osservatorio regionale è demandata direttamente al gestore e tale onere dovrà essere chiaramente espresso in Capitolato di Gara.

Nel caso di reti di servizi TPL in aree a domanda debole (affidate o gestite in economia) sono state predisposte specifiche semplificate che prevedono l'invio delle informazioni attraverso fogli di calcolo (formato .xls o .ods) in luogo del formato XML richiesto dalle specifiche regionali.

L'esposizione di tali specifiche è realizzata nel documento: "SPECIFICHE PER L'INVIO DELLE COMUNICAZIONI ALL'OSSERVATORIO REGIONALE PER RETI A DOMANDA DEBOLE".

## Modalità di uso promiscuo delle paline di fermata e loro manutenzione

**Relativamente all'uso promiscuo delle paline si precisa che lo schema di contratto della gara regionale prevede espressamente l'obbligo per il Concessionario di permettere l'utilizzo delle stesse anche per gestori di altri servizi.**

Circa gli obblighi di manutenzione in caso di utilizzo promiscuo delle paline si ritiene ragionevole favorire il raggiungimento di accordi che riconducano la manutenzione in capo al soggetto che ne fa l'utilizzo prevalente; in assenza di tali accordi la manutenzione spetta al soggetto proprietario della palina.

Relativamente a paline appartenenti alla rete dei servizi storica ma utilizzo esclusivo da parte del gestore di rete debole, si consiglia di prevederne l'inserimento in elenco dei beni essenziali.

## AVM

**Laddove i mezzi in uso presso le aree a domanda debole non siano stati precedentemente attrezzati con tecnologie AVM e laddove il soggetto gestore identificato con gara non siano mai stato destinatario di finanziamenti dedicati allo sviluppo di tecnologie AVM, non è richiesto la raccolta dei dati di viaggio attraverso apprestamenti e tecnologie di questo tipo.**

Si sollecitano comunque tutti gli enti a cui sono attribuite risorse per la gestione di lotti in area a domanda debole la previsione nei capitolati dell'utilizzo delle tecnologie simili che attraverso l'uso di GPS permettano almeno il tracciamento automatico del viaggio, la memorizzazione in locale presso il bus di questi dati e il loro periodico trasferimento su memorie di massa esterne, anche in assenza di linea telefonica. Il formato del database dovrà essere concordato con l'ente affidante; a richiesta, il database completo potrà essere fornito all'Ente affidante, completo del software che ne permette la lettura ovvero in formato aperto (.csv o .txt) se non esiste software dedicato.

## Livrea e logo identificativo dei mezzi

**Per bus che effettuano servizi per la rete TPL in aree a domanda debole non sussistono imposizioni su livrea e logo identificativo ulteriori rispetto quelle già in essere disposte da LR 42/98 e relativo Regolamento per servizi TPL su gomma.**

## Altri obblighi

**Tutti i soggetti che utilizzano risorse regionali sono obbligati al rispetto della normativa nazionale e regionale in termini di redazione della Carta dei servizi, realizzazione di indagini Saliti-Discesi, indagini Customer Satisfaction.**



**Tutti i soggetti che utilizzano risorse regionali sono obbligati al rispetto della normativa nazionale che impone l'invio di dati all'Osservatorio nazionale per le politiche del TPL.**