

3° CORSO

LE NOVITÀ NORMATIVE NEL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO E IL
TEMA GENERALE DEI DATI



Associazione per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità sostenibile

2° Modulo

Seconda parte.

Il ruolo dell'**EA** nelle fasi di **affidamento** dei servizi e di
gestione del CdS (*contratto di servizio*).



Tommaso BONINO, SRM – Reti e Mobilità

Roma – lun 06/11/23

in collaborazione con Con il patrocinio di



PROVINCIA
DI COSENZA

Si ringraziano per il loro importante contributo



Quattro premesse.

Fase di **pianificazione/progettazione** delle infrastrutture di trasporto.

- Principi e considerazioni generali.
- Bologna.
- Due punti.

Fase di **affidamento** dei servizi.

- Questione (soprattutto) amministrativa.
- Qualificazione della stazione appaltante.

Fase di **gestione** del contratto di servizio.

- Monitoraggio e rendicontazione.
- Relazione con le Associazioni di consumatori e utenti.
- Effetti della convenzione fra ente titolare ed ente affidante.
- Quattro punti.

Statuto della società. Oggetto sociale.

[...]

La società ha, inoltre, per oggetto l'esercizio delle seguenti attività:

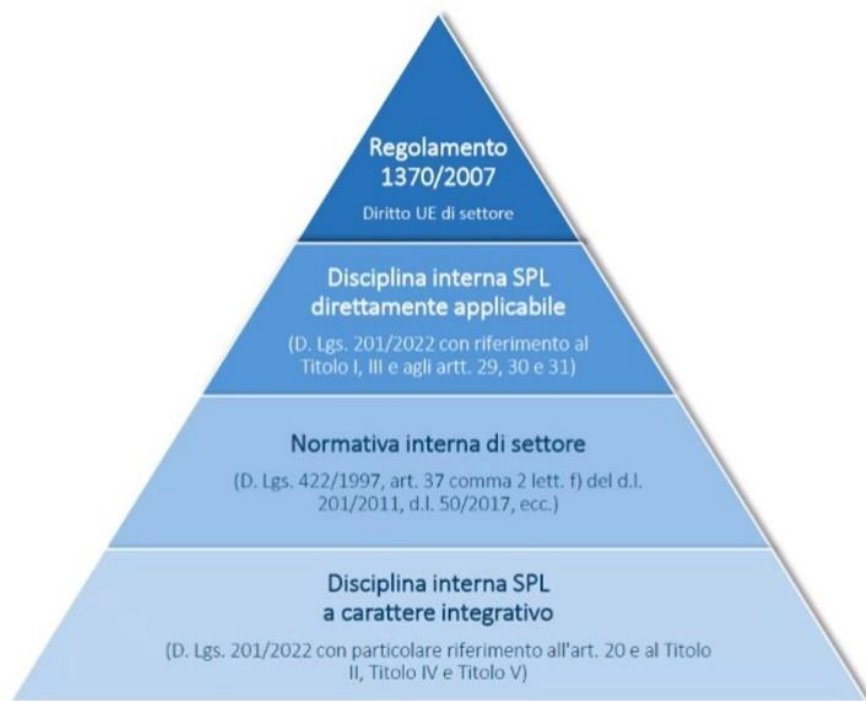
[...]

(c.2) la **gestione delle procedure concorsuali** per l'affidamento dei servizi, dall'individuazione e predisposizione del capitolato, dell'avviso di gara, dello schema di contratto di servizio e della procedura di gara fino alla nomina della commissione giudicatrice e alla stipulazione del contratto di servizio;

(d.2) il **controllo dell'attuazione** dei contratti di servizio;

[...]

2.3. IL SISTEMA DELLE FONTI IN MATERIA DI TPL



Regolamento (CE) n. **1370/2007** del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

2014/C 92/01 – Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia.

2023/C 222/01 – Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia.

Lotto/lotti di gara (EELL).

PEF simulato / PEF di gara (EELL, GGUU).

Beni strumentali
(essenziali/indispensabili/commerciali) e relativi
valori (GGUU).

Aspetti/obiettivi qualitativi dei servizi (EELL).

Aspetti/obiettivi di efficacia del servizio e di
efficienza della gestione (EELL, GGUU).

Clausola sociale (EELL; GGUU).

Requisiti e relative motivazioni (EELL).

Piano di accesso al dato (tutela della riservatezza
commerciale e industriale delle informazioni,
GGUU).

Contabilità contrattuale e regolatoria (GGUU).

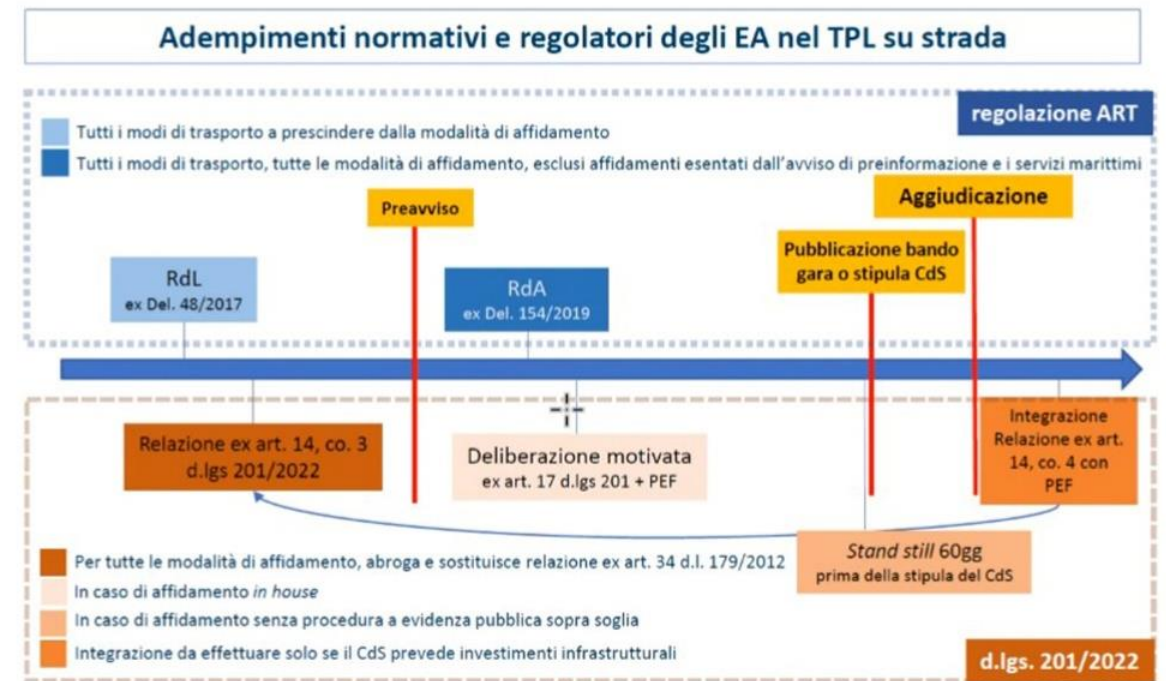
Matrice di allocazione dei rischi (EELL, GGUU).

Verifica equilibrio (GGUU).

Aggiornamento tariffe (EELL).

Commissione / Criteri di aggiudicazione (EELL).

4.2. ADEMPIMENTI EA NEL PROCESSO DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI



MATRICE DEI RISCHI - AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE

| Identificazione del rischio (1) | | | Allocazione (2) | | Risk Assessment (3) | Risk Management (4) | Riferimento CdS (art.) | Descrizione Impatto |
|---------------------------------|--|---|-----------------|----|---------------------|---------------------|---|--|
| Natura | Driver | Evento | EA | IA | | | | |
| Operativo (5) | Domanda | Contrazione della domanda di servizio (6) | | X | | | | Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF |
| | Offerta | Surplus programmatico (7) | | | X | | | Minor valore dei ricavi da riscossione dei titoli di viaggio registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF |
| | | Deficit programmatico (8) | X | | | | | Deterioramento della qualità del servizio (e.g. sovraffollamento a bordo, aumento tempi d'attesa/incarrozzamento in fermata) |
| | | Disponibilità | | | X | | | Incapacità dell'IA, totale o parziale, di erogare i servizi programmati in conformità con quanto previsto dal CdS (9) |
| | | Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali) | | | X | | | Incremento dei costi registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF |
| Normativo | Modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità) | X | | | | | Aumento dei costi di gestione/di investimento o variazione dei requisiti per l'esercizio del servizio | |
| | Ritardo nel rilascio di autorizzazioni, certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti | X | | | | | | |
| Contenzioso | Allungamento imprevisto dei tempi di svolgimento della gara | X | | | | | | |
| Altri rischi | Relazioni industriali | Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo | | X | | | | |
| | Gestionale | Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali (10) | | X | | | | |
| | Finanziario | Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA | X | | | | | |
| | | Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche | X | | | | | |
| | Socio-ambientale | Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio (e.g. materiale rotabile, depositi, officine) | | | X | | | |
| Cause di forza maggiore | Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio | X | | | | | | |

| Rischio [R] | Improbabile [P1] | Poco probabile [P2] | Probabile [P3] | Molto probabile [P4] |
|--------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Danno lieve [E1] | Rischio basso [P1]X[E1]=1 | Rischio basso [P2]X[E1]=2 | Rischio moderato [P3]X[E1]=3 | Rischio moderato [P4]X[E1]=4 |
| Danno significativo [E2] | Rischio basso [P1]X[E2]=2 | Rischio moderato [P2]X[E2]=4 | Rischio medio [P3]X[E2]=6 | Rischio rilevante [P4]X[E2]=8 |
| Danno grave [E3] | Rischio moderato [P1]X[E3]=3 | Rischio medio [P2]X[E3]=6 | Rischio rilevante [P3]X[E3]=9 | Rischio alto [P4]X[E3]=12 |
| Danno gravissimo [E4] | Rischio moderato [P1]X[E4]=4 | Rischio rilevante [P2]X[E4]=8 | Rischio alto [P3]X[E4]=12 | Rischio alto [P4]X[E4]=16 |



EFFICIENZA OPERATIVA

Costo operativo per vett-km

Costo operativo per posto-km

EFFICIENZA / PRODUTTIVITÀ

Costo del lavoro totale per numero di addetti totali

Produzione per numero di addetti operativi

Produzione per numero di addetti totali

Efficienza della rete di trasporto di superficie

EFFICACIA / REDDITTIVITÀ

Ricavi da traffico per vett-km

Coverage ratio

EFFICACIA / QUALITÀ

Puntualità

Scostamenti da orario

Regolarità corse

Load factor

Sostenibilità ambientale

Efficienza energetica

Sicurezza

MONITORAGGIO

Velocità commerciale (effettiva)

Conformità investimenti in mat. rotabile / ICT



MOBILITÀ

PASSEGGERI DEL TRASPORTO PUBBLICO

Passeggeri / abitanti

| | | | |
|-----|---------------|-----------------|-----|
| 1. | NORD | Venezia | 578 |
| 2. | NORD | Genova | 360 |
| 3. | NORD | Milano | 357 |
| 4. | CENTRO | Roma | 343 |
| 5. | NORD | Trieste | 265 |
| 6. | NORD | Bologna | 202 |
| 7. | CENTRO | Firenze | 193 |
| 8. | NORD | Torino | 189 |
| 9. | NORD | Brescia | 181 |
| 10. | SUD | Cagliari | 151 |

OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

In Km per vettura per abitante

| | | | |
|-----|---------------|--------------------|-----|
| 1. | NORD | Milano | 112 |
| 2. | NORD | Trieste | 60 |
| | CENTRO | Siena, Roma | |
| 5. | NORD | Venezia | 58 |
| 6. | CENTRO | Pisa, | 53 |
| | SUD | Cagliari | |
| 8. | SUD | L'Aquila | 51 |
| 9. | SUD | Taranto | 49 |
| 10. | NORD | Genova | 48 |
| 11. | NORD | Trento | 47 |

d.lgs. 36/2023. Articolo 149. Servizi di trasporto.

1. Le disposizioni del codice si applicano alle attività relative alla **messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto ferroviario, tranviario, filoviario, mediante autobus, sistemi automatici o cavo.**
2. Nei servizi di trasporto, si considera esistente una rete se il servizio è fornito secondo le prescrizioni operative stabilite dalle competenti autorità pubbliche, quali quelle relative alle tratte da servire, alla capacità di trasporto disponibile o alla frequenza del servizio.
3. Le disposizioni del codice non si applicano per l'affidamento di contratti concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana.
4. **Sono escluse dall'applicazione delle disposizioni del codice** le concessioni di servizi di trasporto aereo sulla base di una licenza di gestione a norma del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008 e le **concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007.

Nelle fasi di affidamento dei servizi di Tpl (e delle relative operazioni), il ruolo dell'EA è di fondamentale rilevanza: si tratta di una competenza (soprattutto) amministrativa.

Mancano avvocati.

Le competenze sono gli elementi dirimenti per l'assunzione di decisioni che originano contratti di servizio caratterizzati da elevati valore, impatto e durata. L'EA è **soggetto qualificato** per l'affidamento dei servizi di Tpl.

Il ruolo dell'EA (ente affidante) nelle fasi di affidamento dei servizi.

Conclusioni.

d.lgs. 36/23. Articolo 62. Aggregazioni e centralizzazione delle committenze

1. Tutte le stazioni appaltanti, fermi restando gli obblighi di utilizzo di strumenti di acquisto e di negoziazione previsti dalle vigenti disposizioni in materia di contenimento della spesa, possono procedere direttamente e autonomamente all'acquisizione di forniture e servizi di importo non superiore alle soglie previste per gli affidamenti diretti, e all'affidamento di lavori d'importo pari o inferiore a 500.000 euro, nonché attraverso l'effettuazione di ordini a valere su strumenti di acquisto messi a disposizione dalle centrali di committenza qualificate e dai soggetti aggregatori.

2. Per effettuare le procedure di importo superiore alle soglie indicate dal comma 1, **le stazioni appaltanti devono essere qualificate ai sensi dell'articolo 63 e dell'allegato II.4**. Per le procedure di cui al primo periodo, l'ANAC non rilascia il codice identificativo di gara (CIG) alle stazioni appaltanti non qualificate.

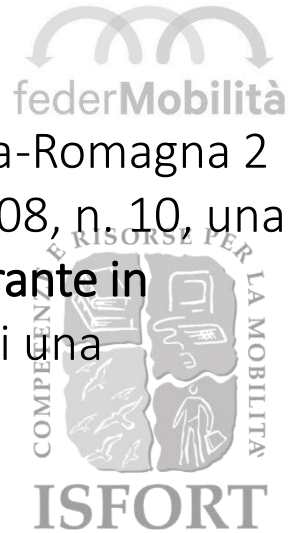
[...]

17. Dall'applicazione del presente articolo e dell'articolo 63 **sono esclusi le imprese pubbliche e i soggetti privati titolari di diritti speciali o esclusivi quando svolgono una delle attività previste dagli articoli da 146 a 152**. [...].

Statuto della società. Denominazione sociale.

È costituita, anche al fine di ottemperare a quanto disposto dall'Art. 19 della Legge regionale Emilia-Romagna 2 ottobre 1998, n. 30, nonché dagli artt. 25 e ss della Legge Regionale Emilia-Romagna 30 giugno 2008, n. 10, una società a responsabilità limitata denominata "SRM – Società Reti e Mobilità Srl", organizzata e **operante in conformità al modello in-house providing** di cui all'ordinamento comunitario e italiano, sulla base di una convenzione fra gli enti locali soci.

La società è soggetta alla direzione e coordinamento di Comune e Città Metropolitana di Bologna.



Chiedilo ad ANAC / FAQ per la compilazione del modulo di domanda di qualificazione
(Aggiornate al 12 ottobre 2023)

3. Alle società in-house operanti nei settori speciali si applica il sistema di qualificazione delle stazioni appaltanti?

Sì, poiché l'articolo 62, comma 17, del codice esclude dal sistema della qualificazione espressamente gli **enti aggiudicatori** operanti nei settori speciali (imprese pubbliche e soggetti privati titolari di diritti esclusivi e/o speciali), viceversa le società in-house providing, ancorché operanti nei settori speciali, rientrano nel novero delle **amministrazioni aggiudicatrici** giusta previsione dell'articolo 28 della direttiva 2014/25/UE, ove espressamente riconduce le persone giuridiche di diritto pubblico e/o privato che soddisfano i requisiti dell'in-house providing tra le amministrazioni aggiudicatrici.



Assets own
(30 Meu

Procedura a evidenza pubblica, 2011.

Contratto di servizio e contratto di affitto collegati.

Proroga 2020-2024.

Proroga 2024-2026 ...



an LPT awarding and
ing (35 Mkm/year, 160
o/year, 140 Mpx/year).

Procedure a evidenza pubblica, 2014/17/20 (TAR e CdS).

Contratto di servizio e regolazione della manutenzione straordinaria.

Uscita dell'incumbent.

Proroga 2025 ...

Avviso pubblico di concessione senza esclusiva e corrispettivo per obblighi di servizio (TAR).

Limite alla dimensione complessiva.

Incentivi all'uso.

Sperimentale – prorogato.

Dialogo competitivo con esclusiva e corrispettivo per obblighi di servizio (TAR).

Incentivi all'uso.

Sperimentale – prorogato.

Concessione di costruzione e gestione del Comune di Bologna. Supporto al RUP.



Sustainable mobility promotion projects and initiatives.



| | |
|--|-----------|
| Misura 20 – Criteri di aggiudicazione | 17 |
| Misura 21 – Trasferimento del personale | 18 |
| Misura 22 – Piano economico-finanziario dei partecipanti alle gare nell'affidamento in concessione.. | 18 |
| Misura 23 – Termine per la presentazione delle offerte | 19 |
| Misura 24 – Criteri di nomina della commissione giudicatrice..... | 19 |
| Titolo III – FASE ESECUTIVA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO | 21 |
| Misura 25 – Monitoraggio e rendicontazione del servizio | 21 |
| Misura 26 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario | 21 |
| Misura 27 – Criteri di aggiornamento delle tariffe..... | 22 |
| Misura 28 – Revisione e modifiche contrattuali | 22 |

Misura 28. Revisione e modifiche contrattuali.

1. L'EA specifica nel CdS le condizioni di revisione contrattuale, sulla base degli esiti delle verifiche dei risultati di gestione del CdS previste periodicamente e comunque al termine di ogni periodo regolatorio, con riferimento almeno ai seguenti aspetti:

a) scostamento percentuale tra risultato netto previsto dal PEF e **risultato netto consuntivato** superiore a una specifica soglia;

b) modifica permanente del **programma di esercizio** superiore a una specifica soglia percentuale rispetto alle percorrenze previste alla stipula del CdS;

c) adeguatezza delle **prestazioni qualitative** del servizio erogato alle esigenze dell'utenza, ai sensi dell'articolo 2, comma 461, della legge 244/2007.

2. Non sono da considerare cause di revisione contrattuale le rimodulazioni di natura quantitativa (programma di esercizio) o le modifiche qualitative (prestazioni) che non incidono **significativamente** sul PEF, nel rispetto delle soglie di riferimento previste nel CdS ai sensi del punto precedente.

3. Fatto salvo quanto previsto ai precedenti punti, il realizzarsi di **eventi non previsti o non prevedibili** al momento della sottoscrizione del CdS può comportare esclusivamente l'adozione di **modifiche contrattuali non sostanziali**.

4. L'EA disciplina nel CdS le condizioni e le modalità di coinvolgimento dell'utenza in caso di modifica del programma di esercizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utenza sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione dell'IA.

Misura 25. Monitoraggio e rendicontazione del servizio.

1. L'EA definisce nel CdS un **adeguato sistema di monitoraggio del servizio** con riferimento alle prestazioni contrattuali di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa, [...].

[...]

6. Nell'ambito della procedura di consultazione di cui al punto 5 della Misura 4, l'EA definisce il "Piano di accesso al dato", specificando le modalità di accesso da parte di terzi ai predetti dati, informazioni e documenti; per i dati economici, relativi in particolare alle singole voci di costo elementare, l'EA ne valuta l'ostensibilità in relazione alla tutela della riservatezza industriale e commerciale delle informazioni.

Misura 12. Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per i CdS di trasporto pubblico locale passeggeri su strada.

9. Ogni anno l'IA trasmette all'Autorità gli schemi di contabilità regolatoria relativi all'esercizio precedente, [...]; gli schemi sono corredati di una relazione illustrativa dei contenuti, la metodologia e le scelte di allocazione adottate.

10. I predetti schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa sono accompagnati da una certificazione, predisposta da una società di revisione, attestante la conformità degli stessi ai criteri di cui alla presente Misura, nonché alla procedura interna e relativo piano dei conti adottati dall'IA per ottemperarvi. In caso di adozione degli schemi di contabilità regolatoria semplificata, di cui al punto 1, la predetta certificazione può essere predisposta dal collegio sindacale o dal legale rappresentante dell'IA.

Misura 25. Monitoraggio e rendicontazione del servizio.

2. A tale fine, l'EA disciplina contrattualmente per ciascun gruppo di prestazioni:

[...]

b) le modalità di svolgimento delle attività di verifica di propria competenza, anche ai sensi dell'art. 2 comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (di seguito: legge 244/2007);

c) gli obblighi dell'IA relativi all'effettuazione di verifiche periodiche della qualità attesa e percepita del servizio (indagini di customer-satisfaction), garantendo il coinvolgimento degli utenti e delle associazioni dei consumatori, nel rispetto di quanto disposto dalla "Carta della qualità dei servizi", nei processi di rimodulazione dell'offerta e valutazione della qualità del servizio.

[...]

4. Dati, informazioni e documenti di cui ai punti precedenti sono resi disponibili dall'IA all'EA **in formato elettronico editabile**, ove non diversamente previsto nel CdS.

[...]

461. Al fine di tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali e di garantire la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni, in sede di stipula dei contratti di servizio gli enti locali sono tenuti ad applicare le seguenti disposizioni: [...].

Misura 25. Monitoraggio e rendicontazione del servizio.

[...]

Contratto di servizio SRM-TPB. ART. 26 – SISTEMA DI MONITORAGGIO E DI RENDICONTAZIONE, FLUSSI DOCUMENTALI E INFORMATIVI.

1. Il corrispettivo di cui all'Art. 4 remunera anche le attività di monitoraggio e di rendicontazione che l'Affidatario è tenuto a garantire, secondo il principio che vede l'operatore net-cost pienamente coinvolto e responsabilizzato nell'ottimizzazione delle attività gestite. Per “**monitoraggio**” si intende l'attività di costante e completa osservazione e registrazione, tra gli altri dal punto di vista tecnico, economico e organizzativo, delle attività avute in affidamento, in particolare del servizio effettivamente erogato all'utenza, anche eventualmente sub-affidato. Per “**rendicontazione**” si intende l'attività di puntuale trasmissione mediante consegna che l'Affidatario garantisce alla SRM relativamente ai dati raccolti in esito alla conduzione delle attività di monitoraggio.

Misura 26. Verifica dell'equilibrio economico-finanziario.

1. L'EA disciplina all'interno del CdS le **modalità di verifica degli obiettivi** di cui alla Misura 16 («**di efficacia e di efficienza**») e del relativo equilibrio economico-finanziario, suddividendo la vigenza contrattuale in **periodi regolatori**.
2. A tale scopo, l'EA definisce nel CdS tempi e modi per la predisposizione da parte dell'IA di un PEF aggiornato al termine di ciascun periodo regolatorio (**PEF consuntivo**), contenente le voci di costo e ricavo secondo gli schemi di cui all'Annesso 5, che consenta il confronto con i valori del PEF precedente (PEF preventivo), dando conto in particolare degli investimenti effettivamente realizzati e quantificando le eventuali situazioni di **sovra-compensazione** o **sotto-compensazione**, evidenziando l'incidenza di eventuali **fattori esogeni** al CdS.
3. La presente Misura si applica a tutti i servizi affidati mediante la forma della concessione. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni, gli EA tengono comunque conto degli obiettivi di equilibrio finanziario, in termini di copertura dei costi e del **marginale di utile ragionevole**, attraverso i ricavi da traffico e il corrispettivo contrattuale.

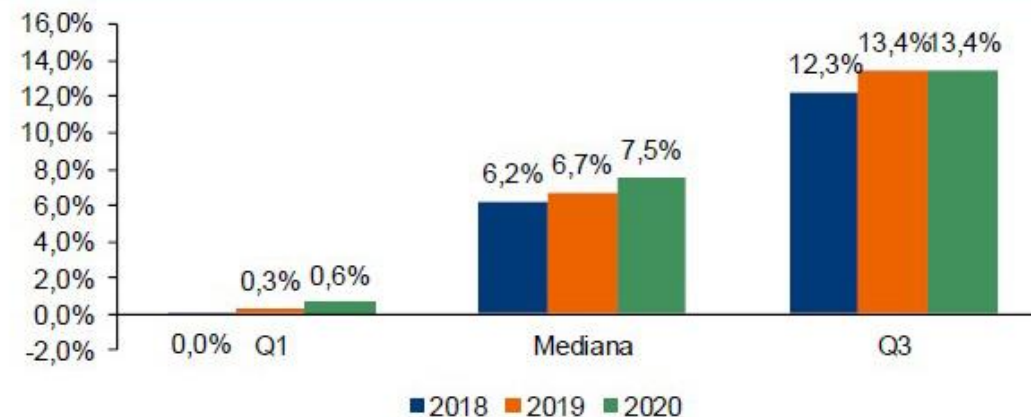
Delibera n. 244/2022

Avvio di un procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019.

CONSIDERATO che la metodologia per il calcolo dell'utile ragionevole contenuta nelle sopracitate misure delle delibere n. 22/2019 e n. 154/2019 prevede che lo stesso sia ottenuto attraverso l'applicazione del valore del WACC determinato dall'Autorità al capitale investito netto dell'impresa affidataria;

TENUTO CONTO delle specifiche segnalazioni pervenute e delle conseguenti interlocuzioni con gli enti affidanti e con le associazioni di settore maggiormente rappresentative delle imprese affidatarie e, in particolare, della richiesta di definizione di modalità di calcolo dell'utile ragionevole che tengano conto della possibilità che il capitale investito netto risulti di ridotta entità o pari a zero;

Grafico 29 – Margine operativo lordo in percentuale del valore della produzione



Fonte: elaborazione Intesa Sanpaolo su dati di bilancio aziendali

Misura 27. Criteri di aggiornamento delle tariffe.

1. Gli enti competenti in materia di determinazione delle tariffe dei servizi di Tpl procedono all'aggiornamento delle tariffe dei servizi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dell'IA e/o di altri operatori interessati e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori; tale aggiornamento si basa sull'applicazione del metodo del price-cap, nel rispetto degli obiettivi di efficacia e di efficienza di cui alla delibera ART n. 120/2018, per i servizi ferroviari, e di cui alla Misura 16 del presente atto, per i servizi su strada, ed è determinato secondo la seguente formula:

$$T_t \leq T_{t-1} * [1 + F_{t-1} + (Q_t - Q_{t-1})]$$

dove:

[...]

T_t = tariffa media riferita al paniere dei diversi titoli di viaggio vigenti, **ponderata** su: (i) numero di titoli di viaggio venduti per ciascuna tipologia e (ii) coefficiente di utilizzo di ciascuna tipologia di titolo di viaggio interessato;

Q = indicatore di **qualità effettiva** del servizio di trasporto pubblico, [...].

2. Il valore di Q è calcolato per il periodo di riferimento come media annuale ponderata, sulla base del volume di servizio interessato (treni*km/anno o vett*km/anno), di un insieme di indicatori di qualità erogata e di qualità percepita **rilevati in ciascun anno dall'ente competente in materia tariffaria**; [...].

Qualora l'EA detenga anche la potestà tariffaria, il coefficiente è definito in relazione alle prestazioni raggiunte dall'IA.

[...]

LR 30/98. Art. 39. Sistema tariffario.

1. La Regione persegue l'armonizzazione delle tariffe e dei titoli di viaggio al fine di conseguire, anche attraverso il sistema tariffario, la massima integrazione tra i diversi modi di trasporto.
2. La Giunta regionale determina i criteri che regolano il sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale e progressivamente attua la riforma del sistema tariffario caratterizzato dalla zonizzazione del territorio regionale e dall'applicazione di sistemi tecnologici gestionali flessibili e integrati.
3. La Giunta regionale stabilisce la tipologia dei titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari di riferimento da applicarsi ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale.
4. **Le Province e i Comuni regolano le tariffe autofilotranviarie tenendo conto dei livelli di cui al comma 3 e con riferimento anche al vincolo di mantenimento dell'equilibrio economico delle imprese di gestione.**

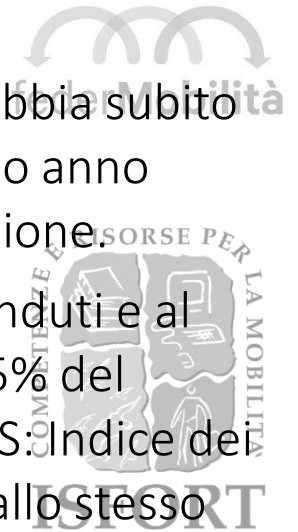
Contratto di servizio SRM-TPB. ART. 12bis – ADEGUAMENTO DELLE TARIFFE.

1. Con effetto dalla data [...] e successivamente ogni due anni – a condizione che l’Affidatario non abbia subito l’applicazione di penali per oltre 500.000,00 (cinquecentomila/00) euro con riferimento a un singolo anno solare nel biennio precedente – all’Affidatario è riconosciuto il diritto di adeguare le tariffe all’inflazione.

Tale adeguamento – medio ponderato, rapportato al complesso degli introiti dei titoli di viaggio venduti e al loro utilizzo nel biennio precedente – [...], sarà determinato prendendo a riferimento massimo il 75% del rapporto fra l’ultimo indice mensile Istat per le famiglie di operai e impiegati (Indice ISTAT apcfo.00S: indice dei prezzi al consumo delle famiglie di operai e impiegati – Italia) disponibile e lo stesso indice riferito allo stesso mese di due anni prima.

2. Il coefficiente di adeguamento delle tariffe sopra richiamato potrà essere elevato a fronte di impegni intrapresi dall’Affidatario sul fronte dell’efficientamento nell’erogazione e nella qualificazione del servizio. Esso sarà incrementato, solo dietro esplicita autorizzazione della SRM:

- a) nella misura massima del 10% del rapporto fra gli indici se l’Affidatario, nel periodo precedente il primo adeguamento e in ogni biennio successivo, avrà **mantenuto e/o raggiunto un livello di integrazione con la gestione di altri servizi legati alla mobilità** delle persone [...];
- b) nella misura del 15% del rapporto fra gli indici se l’Affidatario, nel periodo precedente il primo adeguamento e in ogni biennio successivo, avrà ottenuto la certificazione **UNI 13816:2002 (“Trasporti, logistica e servizi – Trasporto pubblico di passeggeri – Definizione, obiettivi e misurazione della qualità del servizio”)** riferita ad almeno una linea di Tpl oggetto del Contratto, identificata in accordo con la SRM, e mantenuto quelle già ottenute.



LR 30/98. Art. 17. Carta dei servizi e Comitato consultivo degli utenti.

1. La Regione individua per la valorizzazione e promozione della qualità dei servizi pubblici di trasporto e per la tutela degli interessi dei cittadini-utenti lo strumento operativo della Carta dei servizi [...].

1 bis. Entro centoventi giorni dall'affidamento del servizio gli enti locali competenti, o le loro agenzie costituiscono il **Comitato degli utenti, con funzioni consultive**, di verifica e proposta per la qualità del servizio di trasporto pubblico e in particolare in merito alla Carta dei servizi, di cui al comma 1. Il Comitato è composto dai cittadini utenti che ne fanno esplicita richiesta agli enti stessi o alla società affidataria. L'abbonato può indicare al momento della sottoscrizione la sua volontà. La prima assemblea è convocata dagli enti sopraindicati. Del Comitato fanno inoltre parte a pieno titolo i rappresentanti delle associazioni dei consumatori presenti sul territorio.

[...]

2. La Giunta regionale definisce gli indicatori della qualità dei servizi anche al fine di permettere la comparazione tra i vari gestori.

3. Ciascun contratto di servizio e accordo di programma definisce, con riferimento agli indicatori di cui al comma 2 e alla situazione specifica, gli obiettivi di miglioramento e le relative forme di incentivazione, i tempi di attuazione, le penalità, le modalità di monitoraggio e di verifica.





7. Successivamente alla data di avvio del servizio e per tutta la durata del Contratto, le variazioni del corrispettivo di cui al punto 1bis, per scostamenti tra servizi di riferimento e progettati, di cui al punto 2 lettera a), sono da calcolarsi sulla base dei prezzi unitari convenzionali di seguito riportati, nel rispetto del successivo Art. 6, punto 2, e secondo le definizioni e l'articolazione di cui all'Allegato CS-01:

| euro/km | bus < 18 m | bus >= 18 m | filobus | navetta elettrica/ibrida |
|------------------------|------------|-------------|---------|--------------------------|
| URBANO | | | | |
| punta | | | | |
| morbida, notte/festivi | | | | |

| euro/km | bus < 18 m | bus >= 18 m |
|------------------------|------------|-------------|
| SUB/EXTRAURBANO | | |
| punta | | |
| morbida, notte/festivi | | |

| euro/h | URBANO | SUB/EXTRAURBANO |
|---------------|--------|-----------------|
| punta | | |
| morbida | | |
| notte/festivi | | |

I prezzi unitari di cui al presente punto sono da intendersi come prezzi massimi; si potrà fare riferimento a prezzi inferiori, noto il dettaglio progettuale e operativo del servizio progettato che genera la variazione di corrispettivo, qualora le circostanze si prestino.

Nella fase di gestione dei servizi di Tpl (e delle relative operazioni), il ruolo dell'EA è di fondamentale rilevanza: si tratta di garantire una presenza attenta e costante, nonché coerenza rispetto a quanto programmato/pianificato.

Dal Burlando in poi, si parla di efficienza (equilibrio economico-finanziario).
Mancano economisti (supposto che gli ingegneri siano sufficienti!).

La convenzione fra Ente titolare e Ente affidante gioca (ancora) un ruolo fondamentale.

Il ruolo dell'EA (ente affidante) nella fase di gestione dei servizi.

Conclusioni.

3° CORSO

LE NOVITÀ NORMATIVE NEL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO E IL
TEMA GENERALE DEI DATI



Associazione per il governo regionale,
locale e urbano della mobilità sostenibile

2° Modulo

Il ruolo dell'**EA** (*ente affidante*) nelle fasi di **pianificazione** e di progettazione delle infrastrutture di trasporto; il ruolo dell'**EA** nelle fasi di **affidamento** dei servizi e di **gestione** del CdS (*contratto di servizio*).



Tommaso BONINO, SRM – Reti e Mobilità

tommaso.bonino@srbologna.it

Roma – lun 06/11/23

in collaborazione con Con il patrocinio di



PROVINCIA
DI COSENZA

Si ringraziano per il loro importante contributo



arriva
a DB company



MANUALE

LINEE GUIDA PER PROGETTI INCLUSIVI DAL PUNTO DI VISTA DI GENERE



Applicazione di una prospettiva di genere alla pianificazione urbana

15 minuti

15 minuti sono considerati una vicinanza adeguata ai servizi quotidiani. Questa misura di tempo non significa una distanza universale, ma dipenderà dalle condizioni fisiche e dall'età della persona, oltre che dalle condizioni dello spazio urbano. Un'adeguata vicinanza richiede uno spazio urbano adeguato, accessibile e continuo, e la presenza di marciapiedi. La misura minima per un marciapiede che soddisfi le condizioni fisiche adeguate è di 2 metri liberi da ostacoli. Per consentire alle persone con difficoltà di muoversi, la presenza di panchine sui marciapiedi è essenziale. Pertanto, si propone come soluzione minima l'allargamento occasionale dei marciapiedi ogni 200 metri occupando due posti auto per consentire la collocazione di panchine e alberi. Gli alberi in strada riducono l'effetto isola di calore generato dagli usuali materiali utilizzati per la pavimentazione di strade e marciapiedi (asfalto, cemento o altri materiali).



Velocità e distanze percorribili in 15 minuti da persone diverse in base alle proprie condizioni fisiche.

Gruppi di servizi quotidiani che devono essere situati entro 15 minuti da ogni abitazione.

Exigences des transports publics dans les zones urbaines et les agglomérations

Prise de position
de l'Union des transports publics (UTP)

VÖV UTP | Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

3 Défis des transports publics en zone urbaine

3.1 Effets des mesures d'apaisement du trafic sur les TP

L'introduction d'une limitation de vitesse généralisée à 30 km/h (souvent accompagnée de mesures d'apaisement du trafic telles que des décrochements verticaux ou horizontaux) sur les routes utilisées par les transports publics entraîne des pertes de temps qui s'additionnent (effet réseau). Lorsque les réserves aux terminus ou en cours de route ne suffisent plus, la cadence ne peut être garantie qu'en engageant davantage de bus ou de trams et de personnel de conduite. L'allongement de la durée de parcours diminue l'attrait des TP pour la clientèle et les renchérit en sus. Si les augmentations des coûts ne sont plus supportables, les prestations doivent être réduites, ce qui amoindrit encore l'attrait des TP.

Les effets négatifs des limitations à 30 km/h sont particulièrement élevés pour les transports publics sur les routes à fort trafic avec un volume de TP élevé. La création de zones 30 accentue le problème, car la priorité de droite généralisée ne permet pas d'y donner la priorité aux transports publics. Il en résulte une diminution supplémentaire de la vitesse commerciale.

De façon générale, il manque une pesée systématique d'intérêt entre utilité économique et coûts supplémentaires. Cette pesée devrait s'effectuer au-delà du cas par cas lors de l'introduction de mesures d'apaisement du trafic et devrait prendre en compte le système de la mobilité dans sa globalité. Il est important de définir sur cette base des priorités au profit des transports publics.

Alle Agenzie per la Mobilità
della Regione Emilia-Romagna

SMTF PARMA
mobilitaparma@pec.it
Agenzia Mobilità Romagna
amr@pec.amr-romagna.it
SRM BOLOGNA
srm-bologna@pec.it
AMI FERRARA
amiferrara@pec.it
AMO MODENA
amo.mo@legalmail.it
AMR REGGIO EMILIA
am.re@pec.am.re.it
TEMPI PIACENZA
amministrazione@pec.tempiagenzia.it

e p.c. Ai titolari di contratto di servizio
per il trasporto pubblico locale su gomma
della Regione Emilia-Romagna

TEP SpA
teppa@pec.it
SETA SpA
segreteria@pec.setaweb.it
TPB Scarl
tpbscarl@legalmail.it
TPF Scarl
tperspa@legalmail.it
METE SpA
mete@pec.mete.ra.it
AUTOSERVIZI GUALTIERI EMILIO & C. Snc
autoservizigualtieri@pec.it
Consorzio ATG (Adriatic Transport Group) S.p.a.
consorzioatg@legalmail.it
C.A.I.P.E.T. ER
caipet.emiliaromagna@gmail.com

OGGETTO: Divieto circolazione mezzi TPL EURO 3. – Richiesta urgente dati da inviare al
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto di avere da ciascuna Regione
l'elenco dei veicoli a motore di categoria M2 e M3 destinate al trasporto pubblico locale alimentati
a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento EURO 3 ritenuti indispensabili per
garantire la continuità e la regolarità dei servizi del trasporto pubblico locale e regionale, in
considerazione del divieto di circolazione dal 1° gennaio 2024 dei mezzi in argomento.

Ai fini della comunicazione al Ministero, si allega alla presente la scheda appositamente
predisposta dal MIT ai fini dell'acquisizione uniforme dei dati richiesti, di cui si chiede la
compilazione e l'invio alla Regione entro e non oltre il 31 ottobre p.v., sia in formato pdf che
in formato excel.

Per rispettare la scadenza ministeriale ricevuta, saranno inviati al Ministero le informazioni
ricevute entro tale data.

Restiamo a disposizione per gli eventuali chiarimenti si rendessero necessari.

Alessandro Meggiato
(firmato digitalmente)

n.1 Allegato: SCHEDA DATI BUS EURO 3 in formato excel

