

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.

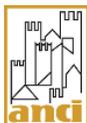
Il ruolo dell'**EA** nelle fasi di **affidamento** dei servizi e di  
**gestione** del CdS (*contratto di servizio*).



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:

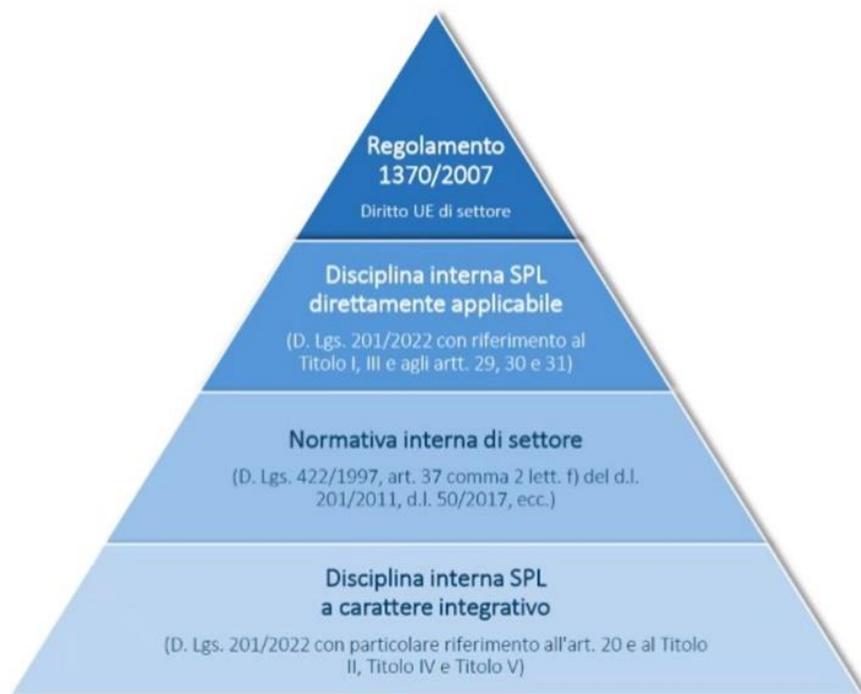
[...]

(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).

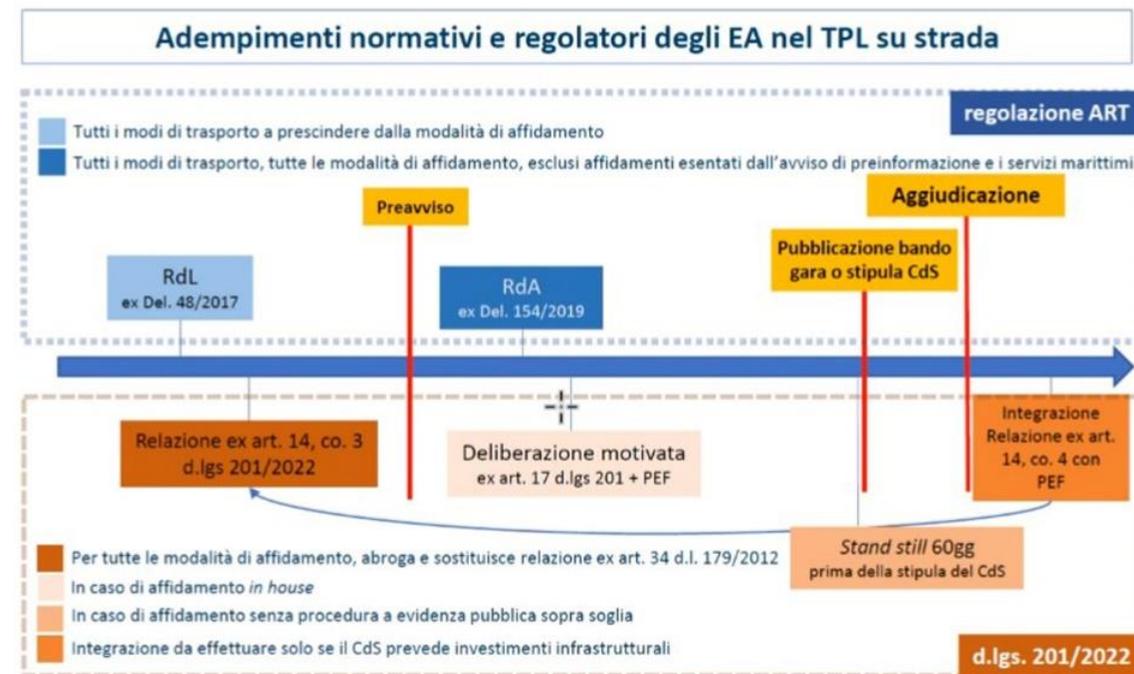
Matrice di allocazione dei rischi (EELL, GGUU).

Verifica equilibrio (GGUU).

Aggiornamento tariffe (EELL).

Commissione / Criteri di aggiudicazione (EELL).

## 4.2. ADEMPIMENTI EA NEL PROCESSO DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI



Prospetto 2 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO SU STRADA

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	REFERIMENTI REGOLATORI
0 - Premesse	Premesse	Previsori normativi e giuridici e regolamentari del C&S	
1 - contenuti tecnico operativi	Oggetto	Descrizione del servizio, delle attività e dei componenti strumentali e dell'ambito territoriale di applicazione con riferimento al Programma di esercizio. Specifica indicazione dell'eventuale diritto di esclusiva, delle modalità di finanziamento, con particolare riferimento alle modalità di riscossione dei proventi da traffico (gestione gross cost vs. net cost), ai sensi di quanto in materia disposto dalla delibera 48/2017. Possono essere allegati le riunioni degli studi compiuti per la definizione dei servizi in affidamento, quali ad esempio: i flussi di passeggeri per direttore, le reti di trasporto e relative interconnessioni (grafici), ecc.	Delibera ART 48/2017
	Durata	La durata è individuata, nel rispetto dei termini massimi previsti dalle norme di riferimento (art. 4, par. 3 e 4, art. 5, par. 30a, 40a e 6, del regolamento (CE) 1370/2007, art. 18, comma 1, del d.lgs. 422/1997, in relazione a: - i rischi allineati alle parti contrattuali (cf. maximo dei rischi); - gli investimenti previsti dal C&S, al fine di consentire il recupero in funzione delle relative modalità di ammortamento adottate (cf. PE); - l'esigenza di limitare il più possibile l'estensione del C&S, escludendo vantaggi ingiustificati all'affidatario e massimizzando i potenziali benefici di natura economica e tecnologica derivanti dal confronto concorrenziale. La durata tiene inoltre conto di eventuali disposizioni in materia di cui a leggi regionali vigenti.	
	Proroga	La possibilità di proroga è individuata nel rispetto dei termini massimi previsti dall'art. 4, par. 4, del regolamento (CE) 1370/2007, specificando il termine finale di cessazione del servizio. La possibilità di estensione della durata del C&S, in caso di provvedimento di emergenza finalizzato a garantire la continuità di servizio, non può essere superiore a 2 anni (art. 5, par. 5 del regolamento (CE) 1370/2007) e deve essere motivata nell'ambito della relazione ex art. 34, comma 20, del d.l. 179/2012.	
	Programma di esercizio	Il programma di esercizio, possibile oggetto di specifico allegato al C&S e al richiamo, descrive almeno linee, periodicità, orari e fermate obbligatorie, produttive (cronometrica annua, posti offerti, posti offerti/chi, tipologia materiale rotabile impiegato in linea (caratteristiche generali)).	
	Modifiche temporanee di servizio e assegnazioni	L'IA definisce nel C&S le modalità di autorizzazione e comunicazione al pubblico del programma di esercizio prevalentemente alla sua adozione (cf. "Trasparenza e Piano di Accesso al Diritto"). Possibili cause di interruzione/modifica temporanea del servizio, disciplinando ove possibile le modalità di gestione. Nel caso di modifiche temporanee (durata massima da definire), definizione dell'informativa inviata ai referenti del contratto stesso e agli utenti. In caso di sospensioni, previsione di un servizio sostitutivo da effettuarsi entro un determinato periodo di tempo.	
	Modifiche permanenti	Definizione delle condizioni al verificarsi, ferma restando la verifica dell'equilibrio economico del C&S, in sede necessaria una relazione contrattuale e/o rinegoziazione delle clausole vigenti, con riferimento a parametri di natura quantitativa (programma di esercizio), qualitativa (prestazioni minime dell'IA) ed economica (PEF). Per ogni parametro, è definita la soglia di riferimento (soglia) non sono da considerare cause di revisione contrattuale le rinegoziazioni di natura quantitativa (programma di esercizio) e le modifiche qualitative (prestazioni) che non incidono significativamente sul PEF e/o che non superano tali soglie. Il richiamo di eventi non previsti o non prevedibili al momento della sottoscrizione del C&S può comportare esclusivamente l'adozione di modifiche contrattuali non sostanziali, in applicazione dei principi del diritto dell'Unione europea. Definizione delle procedure e tempistiche per la richiesta di modifica del programma di esercizio da parte dell'IA. Tali procedure possono essere oggetto di allegato al C&S. Definizione delle condizioni e modalità di coinvolgimento dell'utente in caso di modifica del programma di esercizio, assicurando, almeno, che l'informazione all'utente sia resa tempestivamente e attraverso ogni idoneo canale di comunicazione dell'IA.	
	Parco mezzi e manutenzione	Caratteristiche del parco mezzi: tipologia, quantità, anzianità, sistemi di dotazione (wi-fi, videosorveglianza, indicatori fermata, ecc.), accessibilità PMR, classe ambientale, ecc. Programma di manutenzione programmata. L'ore per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, è a carico dell'IA, secondo gli standard qualitativi e di innovazione tecnologica definiti dall'IA, con quest'ultimo non tornano alla locazione senza condurre. Il parco veicolare può essere oggetto di allegato. I veicoli aventi più di 6 posti, alimentati a benzina o gasolio, devono possedere caratteristiche antiruggine pari a 5 o superiori a Euro 2. I vetri devono essere dotati di sistemi elettronici per il controllo dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda, nonché di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio. I mezzi innovativi devono essere dotati di sistemi di bigliettazione elettronica. L'IA definisce nel C&S le informazioni che l'IA deve prontamente trasmettere all'IA ai fini dell'aggiornamento del parco veicolare.	
Rendicontazione dei servizi	Disciplina del sistema di monitoraggio del servizio svolto, con definizione di modalità, responsabilità e tempi di rilevazione, reportistica da produrre di natura economica, tecnico-gestionale, qualitativa. Il C&S disciplina le modalità di accesso da parte dell'IA al sistema informativo per il monitoraggio automatico. La rendicontazione deve consistere in un sistema di monitoraggio, con cadenza almeno trimestrale, il consuntivo delle corse effettivamente svolte dall'IA (come da relativa dichiarazione), identificando: - la differenza rispetto alle corse programmate, al netto di eventuali cause aggiuntive (autorizzate) e sopresse; - la differenza quantitativa tra le corse effettuate e quelle programmate; - le prestazioni qualitative del servizio in termini almeno di regolarità e puntualità, sulla base di parametri di valutazione predefiniti dall'IA nel C&S (cf. anche sezione 3).		
Obblighi del gestore alla scadenza del contratto	Obblighi del GU alla scadenza del periodo di vigenza contrattuale nei confronti dell'IA e/o dell'IA, tra cui obblighi informativi, messa a disposizione di asset strategici (es. materiale rotabile, beni immobili, paline di fermata, punti vendita, smettitori), titolo di subentro (locazione o cessione della propria), condizioni operative di subentro dell'IA (in titoli di viaggio emessi con validità oltre la data di subentro), eventuale clausola sociale. Certificazione di qualità, sicurezza, ambiente e altro tipo che devono essere mantenute per i beni oggetto di subentro al termine dell'affidamento. Destinazione ed eventuali vincoli al termine del periodo di affidamento di tutti i beni messi a disposizione dell'IA, compresi quelli eventualmente acquisiti nel corso del periodo di vigenza contrattuale. Beni strumentali allo svolgimento del servizio (in particolare se essenziali/indispensabili) possono essere oggetto di allegato, nel quale l'IA indica il valore di subentro di ciascun bene.		

Prospetto 2 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO SU STRADA

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	REFERIMENTI REGOLATORI
2 - contenuti qualitativi	Pubblica della qualità Carta dei Servizi e modalità di coinvolgimento degli utenti	Disciplina dell'obbligo dell'IA di redigere e pubblicare la "Carta della qualità dei servizi" (possibile schema allegato al C&S) d'intesa con le associazioni di tutela dei consumatori e con le associazioni imprenditoriali interessate, recante gli standard di qualità e di quantità delle prestazioni erogate, nonché le modalità di accesso alle informazioni garantite, quelle per proporre reclami, osservazioni e proposte degli utenti e quelle per adde e vie risarcitorie. L'IA monitora il rispetto dei parametri stabiliti nella Carta, mediante istituzione di una sessione (almeno) annuale di verifica con l'IA e le associazioni dei consumatori, nella quale si analizzano reclami, proposte ed osservazioni, identificando le modalità di modifica degli standard in materia migliorativa (cf. art. 2, comma 46), lettera a), della legge 244/2007).	
	Condizioni Minime di Qualità dei servizi (CMQ)	Fattori di qualità e relativi indicatori, disciplinando modi, responsabilità e tempi di rilevazione e definendo i livelli e le condizioni minime (CMQ), nonché le penalità per mancato adempimento o le premialità. Ai sensi della delibera, le CMQ riguardano in particolare: - l'offerta di servizio (capacità, regolarità, puntualità); - l'informazione all'utente (completezza e trasparenza); - i canali di vendita (accessibilità commerciale), nel rispetto anche di quanto previsto dall'art. 1, comma 147, della legge 124/2017; - la pulizia dei veicoli; - l'incidenza del viaggio e del viaggiatore (spese); - l'accessibilità, anche della PMR. Le CMQ, se relative penalizzazioni (ovvero) possono essere oggetto di specifico allegato al C&S. Previsione che livelli qualitativi e quantitativi dei servizi siano sottoposti ad una valutazione periodica, ad intervalli coincidenti con i periodi regolatori. Tale valutazione riguarda anche l'adeguatezza alle esigenze dell'utente dei parametri ed indicatori qualitativi e quantitativi del servizio erogato fissati nel C&S, da effettuarsi con la partecipazione delle associazioni dei consumatori. La condizione minima di "sicurezza del viaggio e del viaggiatore" è garantita dall'adozione di un "Piano Operativo di sicurezza e controllo", predisposto dall'IA e approvato dall'IA, con orientamento programmatico proporzionale alla durata del C&S, che prevede specifici obiettivi di monitoraggio, con riferimento al contenimento degli eventi critici (atti di vandalismo, furti, borsoni, rapine, disturbi ai clienti e incidenti stradali) dovuti al comportamento dell'utente, del personale di bordo e di terra non correnti.	
	Debiti minimi degli utenti	Modalità di gestione dei reclami, con particolare riferimento ai diritti di rimborso o indennizzo da parte degli utenti, nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento (UE) n. 1831/2011 (artt. 26 e 27), come riportate nella Carta dei servizi (cf. supra), nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 2, comma 462, della legge 244/2007 e all'art. 1, commi 508 e 166, della legge 124/2017.	
	Monitoraggio dei servizi	Modalità di monitoraggio della domanda, dell'offerta, dell'efficienza e di altre eventuali prestazioni di servizio pre-definite dall'IA, inclusa la disciplina del conteggio passeggeri con modalità manuali o automatiche ai sensi dell'art. 27 comma 13-ter del d. l. 50/2017.	
	Sistemi di premi e delle penalità - sistema di riduzione/mitigazione delle penalizzazioni	Modalità e cadenza delle operazioni di monitoraggio (in capo all'IA) e verifica (in capo all'IA). Modalità e cadenza delle operazioni (in capo all'IA) è possibile oggetto di specifico allegato al C&S. Sistema di premi e penalità connesso agli adempimenti contrattuali, comprese le prestazioni di servizio minime (indicatori e raggiungimento dei livelli soglia-obiettivo fissati); possono essere stabilite modalità di mitigazione delle penalità.	
	Comitato tecnico di gestione	Composizione: numero pari di rappresentanti dell'IA, tra cui il direttore o il responsabile dell'esercizio, e dello stesso IA, cui spetta la nomina del presidente del Comitato. Funzioni: assistenza alle parti nell'applicazione permanente del C&S, con particolare riferimento alle seguenti tematiche: - all'adempimento delle clausole contrattuali; - al monitoraggio dei dati, anche al fine di verificare il rispetto degli obiettivi di prestazione definiti nel contratto medesimo; - al verifico dell'equilibrio economico-finanziario del contratto, compreso lo stato di attuazione degli eventuali investimenti previsti; - alla prevenzione e soluzione delle controversie, compresa l'eventuale definizione delle penalità applicabili in caso di inadempimento contrattuale, nel rispetto di quanto comunque già previsto e specificato nel C&S. Definizione delle modalità di funzionamento (ie. convocazione della riunione, partecipazione dei rappresentanti e relativi oneri, poteri decisionali e attuativi, redazione e condizioni dei verbali), prevedendo la possibilità di avvalersi della collaborazione di esperti, con funzione consultiva, nominati di comune accordo tra le parti.	

Prospetto 2 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO SU STRADA

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	REFERIMENTI REGOLATORI
4 - Clausole Generali	Subfornitura o divieto di cessione	Elencazione dei servizi da subaffidare, definizione della procedura (autorizzazione da parte dell'IA) e fissazione della quota ammissibile (percentuale su importo contratto). Requisiti del subaffidatario. Eventuale divieto di cessione a Terzi del servizio affidato. L'IA definisce nel C&S le condizioni di subaffidamento, specificando che: - l'IA conserva la titolarità e la responsabilità del servizio ferroviario, sia nei confronti dell'IA sia nei confronti dell'utente, fermo restando l'estraneità del CA al rapporto tra l'IA e l'impresa subaffidataria; - l'impresa subaffidataria garantisce il mantenimento dei livelli quantitativi e qualitativi del servizio, il rispetto delle tariffe e di tutti gli altri obblighi richiesti all'IA dal C&S; - le eventuali variazioni di produzione dell'impresa subaffidataria rispetto al programma di esercizio sono valutate dall'IA ai fini del rispetto degli adempimenti contrattuali in capo all'IA (con applicazione delle relative mancate compensazioni); - l'eventuale insufficienza in materia di qualità del servizio conseguita dall'impresa subaffidataria sono valutate dal CA ai fini del rispetto degli adempimenti contrattuali in capo all'IA (con applicazione delle relative penalità).	
	Trasparenza e Piano di accesso ai dati	Modalità di pubblicazione e utilizzo dei dati/informazioni, nel rispetto di uno specifico Piano di accesso ai dati, possibile oggetto di allegato, definito attraverso la consultazione dei principali stakeholders (tra cui le associazioni dei consumatori), che permette la massima trasparenza e accessibilità dei dati e dei risultati di gestione. La disponibilità dei dati (in formato editabile) è subordinata al rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ottenibili per segreto industriale.	
	Controversie tra le parti	Individuazione del Foro competente e modalità per tentativo di conciliazione tra le parti.	
	Garanzie	Disciplina di cauzione e copertura assicurativa (tipologia e percentuali rispetto a valore annuo prestato dall'IA a garanzia degli impegni assunti) e del riacquisto di eventuali danni a persone o cose, prodotti nell'espletamento del servizio.	
	Penali per inadempimento contrattuali	Importi e modalità di pagamento delle penalità in caso di mancata osservanza del contratto. Costituisce inadempimento contrattuale la mancata o parziale realizzazione di specifici progetti di rilevanza tecnico/economica o investimenti, proposti dall'IA in sede di gara e oggetto di valutazione (purtenuto nell'ambito dell'offerta tecnica. Al fine di assicurare il perseguimento degli obiettivi di gara, l'IA specifica nel C&S l'obbligo in capo all'IA di costituire apposite garanzie finanziarie, da incamerare a cura dell'IA in caso di mancata o parziale realizzazione di quanto proposto nelle relative modalità e tempistiche.	
	Modalità di risoluzione del contratto	Indisempimenti che, se non risolti nei tempi stabiliti, possono dare luogo alla risoluzione del C&S.	
	Gestione del personale	Obblighi dell'IA in merito alla presenza, regolarità, qualità, norme comportamentali del personale addetto verso l'utente, ai contratti di lavoro applicati (nazionali e integrativi), verifiche/azioni dell'IA in caso di inadempimento. Il personale dell'IA è riportato in un elenco, periodicamente aggiornato (secondo schema possibile oggetto di allegato al C&S). L'inadempimento degli obblighi previsti (compresa la clausola sociale) in corso di esecuzione del contratto rileva come causa di risoluzione del rapporto e deve prevedere apposite e congrue penalità e clausole risolvute.	
	Altre clausole previste dalla normativa	Esempio: Codice Etico, Riservatezza, Sistemi di gestione della qualità aziendale, dell'ambiente, della salute e sicurezza del lavoro (eventuali certificazioni).	

Prospetto 2 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO SU STRADA

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	REFERIMENTI REGOLATORI
2 - contenuti economici	Corrispettivi	Corrispettivi riconosciuti dall'IA e IA, a fronte dell'erogazione di servizi conformati da CSP, determinati in modo da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria, tenuto conto dei rischi, commerciali e gestionali, correttamente attribuiti a ciascuna delle parti. Disciplina del metodo di calcolo e di verifica periodica, almeno al termine di ogni periodo regolatorio.	Delibera ART 48/2017
	Modalità e tempi di pagamento	Modalità e tempistiche per il pagamento dei corrispettivi: composizione rate, saldo, rispetto degli standard di qualità, definizione penalità e detrazioni.	
	Interessi di mora	Interessi da riconoscere in caso di ritardo pagamento. Gli interessi moratori nelle transazioni commerciali sono dovuti dal debitore per il ritardo nel pagamento del proprio debito (debito in mora) sulla base di un contratto stipulato con un fornitore di beni o servizi.	
	Canoni e altri costi di infrastruttura	In caso di beni/infrastrutture in locazione, disciplina di canoni e modalità di locazione, comprese le modalità di mantenimento in buono stato dei medesimi beni.	
	Pubblica tariffaria e misure antidevalutazione	Quadro tariffario vigente, compresi eventuali aumenti concordati dall'IA (programmi, agevolazioni e riduzioni tariffarie per specifiche categorie di utenti; meccanismi di aggiornamento previsti; modalità aggiornamento delle tariffe; condizioni e modalità di ripetizione tariffaria in presenza di legislazione integrata. Tali informazioni possono essere oggetto di specifico allegato al C&S. Descrizione delle modalità di contratto dell'azione tariffaria e i relativi obiettivi di recupero. Definizione dell'organizzazione delle modalità e dei canoni di vendita, oggetto di eventuale allegato.	
	Matrice dei rischi e misure di mitigazione	Matrice determinata dall'IA, contenente l'allocation dei rischi tra le parti, nonché eventuali misure di mitigazione previste per attenuare l'impatto al verificarsi dell'evento cui è associato il rischio. Descrizione nel C&S e relativo inventario.	
	Obiettivi di efficienza e meccanismi incentivanti	Obiettivi di miglioramento del servizio (economici, di sistema, di sostenibilità, ecc.) stabiliti dall'IA, espressi sotto forma di parametri ed indicatori tecnico-economici quantitativi, verificabili e confrontabili, da raggiungere nell'arco di durata del C&S. L'IA definisce inoltre il sistema di incentivi e penalità legati al raggiungimento degli stessi obiettivi.	
	Qualità economico-finanziaria e rinnovazione del PEF	Il Piano economico finanziario (PEF), oggetto di possibile allegato, deve dimostrare la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economico e sostenibilità finanziaria, nonché il rendimento per l'intero periodo di vigenza contrattuale. Il C&S prevede il processo di verifica ed eventuale rideterminazione dell'equilibrio economico-finanziario ad ogni periodo regolatorio, al fine di rilevare eventuali sovracompenzazioni e sottocompenzazioni e determinare le modalità di recupero delle sovracompenzazioni, al netto dei meccanismi incentivanti e della revisione della politica tariffaria ad ogni periodo di esercizio in caso di sottocompenzazioni. Termine individuato dall'IA per la predisposizione da parte della IA di un PEF aggiornato.	
	Pubblica investimenti per rinnovo del materiale rotabile, per innovazione tecnologica, ecc.	Disciplina del piano di sostituzione progressiva del materiale rotabile - Piano RMR (per età e classe ambientale) e del piano investimenti per innovazione tecnologica - Piano ICT (innovazione automatizzata carteggiamenti, Automatic Vehicle Monitoring, diagnosi a bordo, videosorveglianza, monitoraggio per PMR, etc., ecc.) - con i sensi previsti, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 27, comma 12-bisquinquies, del d.l. 50/2017, tenendo conto degli eventuali investimenti attuati direttamente dall'IA (o da altri enti territoriali) in materiale rotabile messo a disposizione dell'IA, nonché degli eventuali investimenti previsti a carico dell'IA nell'ambito dell'attuazione delle politiche di rinnovo del materiale rotabile e/o ai sensi della procedura di affidamento (e.g. criteri di aggiudicazione e contenuti dell'offerta tecnica dell'IA). Rispetto dei principi per i quali l'IA paga valore di investimenti realmente effettuati e non per quelli programmati. Piano sono possibile oggetto di specifico allegato.	
	Abitricivi	Disciplina della facoltà per l'affidatario di realizzare iniziative di valorizzazione commerciale del materiale rotabile, delle infrastrutture o altro, con riserva a favore dell'IA di spazi per divulgazione informazioni (in promozione del territorio o con carattere di utilità).	

Prospetto 2 - CONTENUTO MINIMO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO - TRASPORTO SU STRADA

SEZIONE	TITOLO	DESCRIZIONE	REFERIMENTI REGOLATORI
2 - contenuti economici	Corrispettivi	Corrispettivi riconosciuti dall'IA e IA, a fronte dell'erogazione di servizi conformati da CSP, determinati in modo da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria, tenuto conto dei rischi, commerciali e gestionali, correttamente attribuiti a ciascuna delle parti. Disciplina del metodo di calcolo e di verifica periodica, almeno al termine di ogni periodo regolatorio.	Delibera ART 48/2017
	Modalità e tempi di pagamento	Modalità e tempistiche per il pagamento dei corrispettivi: composizione rate, saldo, rispetto degli standard di qualità, definizione penalità e detrazioni.	
	Interessi di mora	Interessi da riconoscere in caso di ritardo pagamento. Gli interessi moratori nelle transazioni commerciali sono dovuti dal debitore per il ritardo nel pagamento del proprio debito (debito in mora) sulla base di un contratto stipulato con un fornitore di beni o servizi.	
	Canoni e altri costi di infrastruttura	In caso di beni/infrastrutture in locazione, disciplina di canoni e modalità di locazione, comprese le modalità di mantenimento in buono stato dei medesimi beni.	
	Pubblica tariffaria e misure antidevalutazione	Quadro tariffario vigente, compresi eventuali aumenti concordati dall'IA (programmi, agevolazioni e riduzioni tariffarie per specifiche categorie di utenti; meccanismi di aggiornamento previsti; modalità aggiornamento delle tariffe; condizioni e modalità di ripetizione tariffaria in presenza di legislazione integrata. Tali informazioni possono essere oggetto di specifico allegato al C&S. Descrizione delle modalità di contratto dell'azione tariffaria e i relativi obiettivi di recupero. Definizione dell'organizzazione delle modalità e dei canoni di vendita, oggetto di eventuale allegato.	
	Matrice dei rischi e misure di mitigazione	Matrice determinata dall'IA, contenente l'allocation dei rischi tra le parti, nonché eventuali misure di mitigazione previste per attenuare l'impatto al verificarsi dell'evento cui è associato il rischio. Descrizione nel C&S e relativo inventario.	
	Obiettivi di efficienza e meccanismi incentivanti	Obiettivi di miglioramento del servizio (economici, di sistema, di sostenibilità, ecc.) stabiliti dall'IA, espressi sotto forma di parametri ed indicatori tecnico-economici quantitativi, verificabili e confrontabili, da raggiungere nell'arco di durata del C&S. L'IA definisce inoltre il sistema di incentivi e penalità legati al raggiungimento degli stessi obiettivi.	
	Qualità economico-finanziaria e rinnovazione del PEF	Il Piano economico finanziario (PEF), oggetto di possibile allegato, deve dimostrare la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economico e sostenibilità finanziaria, nonché il rendimento per l'intero periodo di vigenza contrattuale. Il C&S prevede il processo di verifica ed eventuale rideterminazione dell'equilibrio economico-finanziario ad ogni periodo regolatorio, al fine di rilevare eventuali sovracompenzazioni e sottocompenzazioni e determinare le modalità di recupero delle sovracompenzazioni, al netto dei meccanismi incentivanti e della revisione della politica tariffaria ad ogni periodo di esercizio in caso di sottocompenzazioni. Termine individuato dall'IA per la predisposizione da parte della IA di un PEF aggiornato.	
	Pubblica investimenti per rinnovo del materiale rotabile, per innovazione tecnologica, ecc.	Disciplina del piano di sostituzione progressiva del materiale rotabile - Piano RMR (per età e classe ambientale) e del piano investimenti per innovazione tecnologica - Piano ICT (innovazione automatizzata carteggiamenti, Automatic Vehicle Monitoring, diagnosi a bordo, videosorveglianza, monitoraggio per PMR, etc., ecc.) - con i sensi previsti, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 27, comma 12-bisquinquies, del d.l. 50/2017, tenendo conto degli eventuali investimenti attuati direttamente dall'IA (o da altri enti territoriali) in materiale rotabile messo a disposizione dell'IA, nonché degli eventuali investimenti previsti a carico dell'IA nell'ambito dell'attuazione delle politiche di rinnovo del materiale rotabile e/o ai sensi della procedura di affidamento (e.g. criteri di aggiudicazione e contenuti dell'offerta tecnica dell'IA). Rispetto dei principi per i quali l'IA paga valore di investimenti realmente effettuati e non per quelli programmati. Piano sono possibile oggetto di specifico allegato.	
	Abitricivi	Disciplina della facoltà per l'affidatario di realizzare iniziative di valorizzazione commerciale del materiale rotabile, delle infrastrutture o altro, con riserva a favore dell'IA di spazi per divulgazione informazioni (in promozione del territorio o con carattere di utilità).	

**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]	<b>Rischio basso</b> [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.	<b>NORD</b>	<b>Venezia</b>	578
2.	<b>NORD</b>	<b>Genova</b>	360
3.	<b>NORD</b>	<b>Milano</b>	357
4.	<b>CENTRO</b>	<b>Roma</b>	343
5.	<b>NORD</b>	<b>Trieste</b>	265
6.	<b>NORD</b>	<b>Bologna</b>	202
7.	<b>CENTRO</b>	<b>Firenze</b>	193
8.	<b>NORD</b>	<b>Torino</b>	189
9.	<b>NORD</b>	<b>Brescia</b>	181
10.	<b>SUD</b>	<b>Cagliari</b>	151

## OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

In Km per vettura per abitante

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

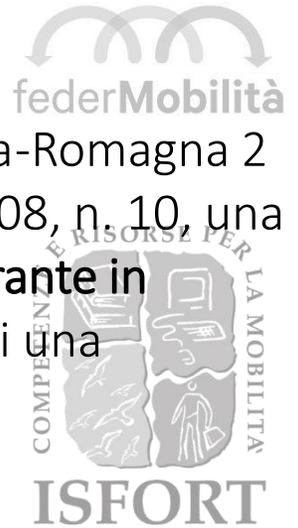
[...]

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  
(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
<b>Titolo III – FASE ESECUTIVA DEL CONTRATTO DI SERVIZIO .....</b>	<b>21</b>
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.

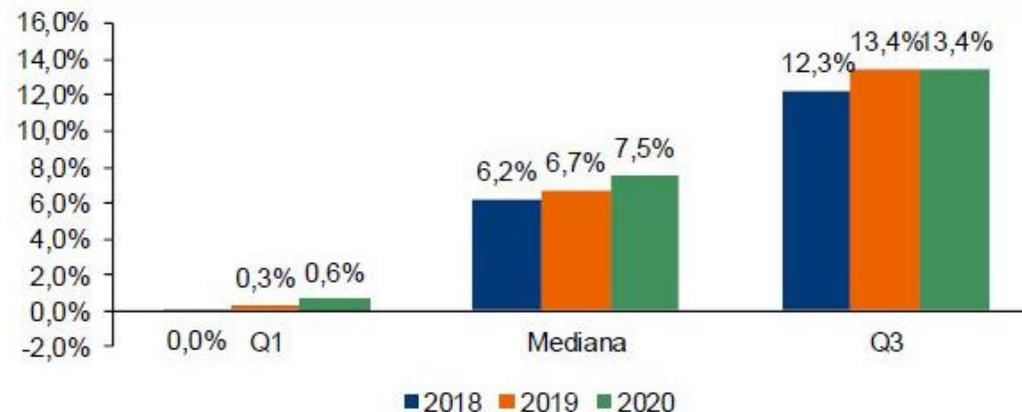
Delibera n. 244/2022

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.**

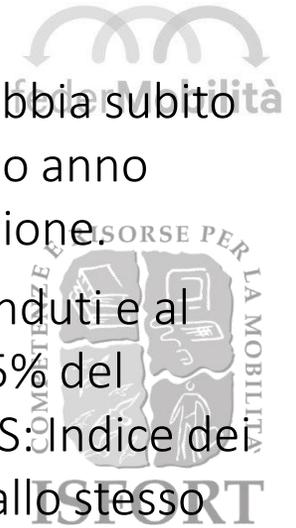
## Contratto di servizio SRM-TPB. ART. 12bis – ADEGUAMENTO DELLE TARIFFE.

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*).

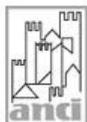


Tommaso BONINO, SRM – Reti e Mobilità

[tommaso.bonino@srbologna.it](mailto: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](mailto:mobilitaparma@pec.it)  
Agenzia Mobilità Romagna  
[amr@pec.amr-romagna.it](mailto:amr@pec.amr-romagna.it)  
SRM BOLOGNA  
[srm-bologna@pec.it](mailto:srm-bologna@pec.it)  
AMI FERRARA  
[amiferrara@pec.it](mailto:amiferrara@pec.it)  
AMO MODENA  
[amo.mo@legalmail.it](mailto:amo.mo@legalmail.it)  
AMR REGGIO EMILIA  
[am.re@pec.am.re.it](mailto:am.re@pec.am.re.it)  
TEMPI PIACENZA  
[amministrazione@pec.tempiagenzia.it](mailto: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](mailto:teppa@pec.it)  
SETA SpA  
[segreteria@pec.setaweb.it](mailto:segreteria@pec.setaweb.it)  
TPB Scarl  
[tpbscarl@legalmail.it](mailto:tpbscarl@legalmail.it)  
TPF Scarl  
[tperspa@legalmail.it](mailto:tperspa@legalmail.it)  
METE SpA  
[mete@pec.mete.ra.it](mailto:mete@pec.mete.ra.it)  
AUTOSERVIZI GUALTIERI EMILIO & C. Snc  
[autoservizigualtieri@pec.it](mailto:autoservizigualtieri@pec.it)  
Consorzio ATG (Adriatic Transport Group) S.p.a.  
[consorzioatg@legalmail.it](mailto:consorzioatg@legalmail.it)  
C.A.I.P.E.T. ER  
[caipet.emiliaromagna@gmail.com](mailto: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

