

PROGETTO MOBIMART + MODULO T1

MISSIONE T1.3

QUADRO DI RIFERIMENTO SUL PIANO NORMATIVO E DELLA
PROGRAMMAZIONE

TERRITORIO DEL VAR

RAPPORTO DI ANALISI - DELIVERABLE T1.3.1

SOMMARIO

1. Contesto normativo relativo ai sistemi di appalti pubblici dei servizi di mobilità - <i>Quadro legislativo del trasporto di passeggeri</i>	4
1.1 Le principali leggi francesi sul trasporto	4
2. Quadro di pianificazione attuale sul territorio - Schema e strumenti di pianificazione della mobilità	7
2.1 Lo SRADDET	7
2.2 Lo SCoT	7
2.3 Il Piano di Mobilità	8
2.4 Gli altri strumenti di pianificazione del trasporto	9
3. Quadro giuridico dei contratti di servizio	11
3.1 Le Autorità Organizzatrici della Mobilità (AOM)	11
3.2 Selezione della modalità di gestione del trasporto pubblico	12
4. Accordi con le aziende di trasporto	14
4.1 Accordi in Vigore nel Var	14
4.2 Les opérateurs de transport	14
4.3 Un contesto idoneo a una tariffazione multimodale	15
5. Accordi a livello sovregionale	16
6. Dati raccolti – bibliografia	16

1. CONTESTO NORMATIVO RELATIVO AI SISTEMI DI APPALTI PUBBLICI DEI SERVIZI DI MOBILITÀ - *QUADRO LEGISLATIVO DEL TRASPORTO DI PASSEGGERI*

1.1 LE PRINCIPALI LEGGI FRANCESI SUL TRASPORTO

1.1.1 LOTI

La Legge sull'Organizzazione del Trasporto Interno (LOTI)¹ del 30 dicembre 1982, è la legge istitutiva dell'organizzazione dei servizi pubblici di trasporto in Francia, così come esistono attualmente.

Questa legge include:

- La nozione di un diritto al trasporto accessibile a tutti,
- La separazione delle responsabilità tra i diversi enti territoriali,
- E la definizione dei Piani di Mobilità Urbani (PMU)².

1.1.2 Loi MAPTAM

La legge sulla Modernizzazione dell'Azione Pubblica Territoriale e l'Affermazione delle Metropoli (Legge MAPTAM)³ del 27 gennaio 2014:

- Precisa le competenze degli enti territoriali,
- Pone la Regione come leader del coordinamento delle politiche di trasporto e dell'intermodalità,
- E allarga le competenze delle Autorità Organizzatrici.

1.1.3 Loi NOTRe

La Legge sulla Nuova Organizzazione Territoriale della Repubblica (Legge NOTRe)⁴ del 2015 introduce una nuova suddivisione territoriale e conferisce alle Regioni nuovi poteri. In materia di trasporto, la Regione diviene l'unica autorità competente per l'organizzazione del trasporto collettivo non urbano sul suo territorio. Fino ad allora, tale competenza era affidata ai dipartimenti per i servizi scolastici e stradali.

1.1.4 LOM

La Legge sull'Orientamento della Mobilità (LOM)⁵ del 24 dicembre 2019 precisa, definisce e riorganizza numerosi aspetti della mobilità.

Nota: La LOTI ha creato le Autorità Organizzatrici di Trasporto (AOT), diventate Autorità Organizzatrici di Mobilità (AOM) con la MAPTAM. Il ruolo delle AOT, poi AOM, era riservato a due tipi di entità: le Regioni e gli Enti Pubblici di Cooperazione Intercomunale (EPCI) urbani (metropoli, centri urbani o agglomerazioni).

a) Evoluzione del territorio servito - ricerca d'integrità

¹ [In francese] *Loi d'orientation des transports intérieurs*

² [In francese] *Plan de mobilité urbain*

³ [In francese] *Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles*

⁴ [In francese] *Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles*

⁵ [In francese] *Loi d'orientation des mobilités*

La LOM stabilisce che tutti i territori (specie quelli rurali) siano dotati di un'**Autorità Organizzatrice della Mobilità (AOM)**, che possa proporre, insieme ai vari attori del territorio, delle soluzioni di mobilità adatte alle esigenze della popolazione: trasporto regolare (senza vincoli se non pertinenti per il territorio), Trasporto On Demand (TAD⁶), trasporto scolastico, bike-sharing, car-pooling, mobilità solidale...

Le AOM possono altresì contribuire allo sviluppo della mobilità attraverso i finanziamenti, al di fuori dell'organizzazione "in proprio".

La LOM comprende inoltre la possibilità di estendere il ruolo di AOM ad altre istituzioni, ampliando quindi l'accesso alle Comunità di Comuni. Queste ultime sono incoraggiate ad appropriarsi di questa nuova competenza. In caso di mancato posizionamento delle Comunità di Comuni, è la Regione che assume il ruolo di AOM locale.

b) Potenziamento del coordinamento tra i vari attori

La LOM ridefinisce il ruolo di ogni Autorità e le loro relazioni.

La Regione, in qualità di leader dell'intermodalità, ha come missione quella di stabilire la **zona di mobilità** previa consultazione con le altre AOM, i Sindacati Misti del Trasporto (SMT), gli EPCI e i dipartimenti.

Gli accordi operativi di mobilità conclusi tra le AOM e la Regione sono definiti in base alle zone di mobilità. Sono pluriennali. Includono indicatori di monitoraggio e prevedono controlli intermedi. Sono uno strumento che consente di dinamizzare la cooperazione territoriale e determinare soluzioni adatte alle esigenze degli abitanti.

Occorre instaurare dei **Comitati dei Collaboratori** composti, come minimo, dai rappresentanti delle aziende e delle associazioni di utenti o di abitanti.

c) Riequilibrio dei dispositivi di finanziamento

La LOM trasforma il Versamento di Trasporto (VT) in Versamento di Mobilità (VM).

Si tratta di un contributo locale versato dai direttori di aziende e volto a finanziare gli investimenti e il funzionamento del trasporto pubblico. È incassato dall'URSSAF⁷, che lo trasferisce alle Autorità Organizzatrici di Mobilità destinatarie. L'importo è prelevato da ogni tipo di impresa pubblica e privata, che abbia almeno undici dipendenti, e la cui sede sia situata nel perimetro di una determinata AOM.

In seguito alla LOM, il ricavato di questo contributo finanziario può essere assegnato ai servizi di mobilità previsti dalla legge (oltre ai servizi di trasporto pubblico).

Apertura dei dati e dei servizi digitali - MaaS

La LOM permette l'applicazione del regolamento europeo del 2017, relativo all'apertura dei dati informativi delle offerte di trasporto collettivo, confermando alcune opzioni e precisandone le disposizioni:

- Tutti i servizi di mobilità sono interessati.

⁶ [In francese] *Transport à la demande*

⁷ Unioni di riscossione contributi sicurezza sociale e assegni familiari [In francese] *Unions de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales*

- La Regione e le Metropoli gestiscono le operazioni di apertura dei dati da parte degli operatori di trasporto e delle AOT.
- L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART, ex ARAFER⁸ - Autorità di Regolazione delle Attività Ferroviarie e Stradali) controlla la corretta applicazione del regolamento europeo.

La LOM prevede inoltre la semplificazione delle procedure di rimborso: pubblicazione delle informazioni riguardanti i ritardi o le cancellazioni che potrebbero condurre ad un risarcimento.

Per quanto riguarda i servizi digitali di mobilità (più noti come piattaforme o applicazioni Maas - Mobility as a Service), la LOM definisce gli obblighi che tali piattaforme devono rispettare: non discriminazione, motivazione dei criteri di selezione delle offerte...

Infine, la LOM include l'obbligo per ogni AOM di mettere la propria piattaforma digitale di vendita a disposizione del Servizio Digitale di Mobilità che ne faccia richiesta (le condizioni di disponibilità vanno integrati in un contratto).

Ad esempio: se un ente come oui.sncf o Google intende distribuire i titoli di trasporto di una rete A, l'AOM della rete A DEVE mettere a disposizione di tali organismi l'interfaccia tecnica che consenta di vendere i rispettivi titoli di viaggio. L'AOM definisce all'interno di un contratto le condizioni di accesso all'interfaccia tecnica, e mantiene il controllo sulle questioni relative alla tariffazione della propria rete di trasporto.

d) Punti Vari

La LOM rafforza le condizioni di **accessibilità** dei servizi e la diffusione delle informazioni relative all'evoluzione della predisposizione e all'accesso alle infrastrutture e i servizi.

Per quanto riguarda i **veicoli elettrici**, la LOM ne facilita il "diritto alla ricarica". Tale diritto stabilisce che qualsiasi individuo residente in un condominio possa usufruire di una stazione di ricarica per il proprio veicolo elettrico. L'interessato può dunque, a proprie spese, far installare un punto di ricarica in prossimità del suo posto macchina.

La LOM semplifica l'applicazione e lo sviluppo delle Zone a Basse Emissioni (LEZ)⁹, incluso nei territori non interessati da un Piano di Protezione dell'Atmosfera (PPA)¹⁰.

La legge comprende altresì le norme **a favore della mobilità ciclabile**: servizi e infrastrutture.

Infine, la LOM introduce il Bonus Mobilità Sostenibile¹¹, a destinazione di lavoratori/tirocinanti che abbiano acquistato una bici/bici elettrica, o usufruito di servizi di free-floating, car-pooling, di trasporto pubblico (abbonamento escluso) o di condivisione di Veicoli a Basse Emissioni (LEV)¹².

⁸ [In francese] *Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières*

⁹ [In inglese] *Low Emission Zone*

¹⁰ [In francese] *Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)*

¹¹ [In francese] *Forfait Mobilités Durables (FMD)*

¹² [In inglese] *Low Emission Vehicle*

2. QUADRO DI PIANIFICAZIONE ATTUALE SUL TERRITORIO - SCHEMA E STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ

Tutte le disposizioni legislative descritte in precedenza hanno gli stessi obiettivi, ovvero agevolare i mezzi di trasporto detti alternativi, ridurre l'uso dell'auto e lottare contro le emissioni di gas serra.

Per conseguire tali obiettivi, sono stati introdotti diversi dispositivi:

2.1 Lo SRADDET

Lo Schema Regionale di Assetto, Sviluppo Sostenibile ed Equità dei Territori (SRADDET)¹³ è stato creato dalla Legge NOTRe (2015).

Elaborato a livello regionale, la sua novità consiste nel carattere giuridico *dell'opponibilità ai terzi*.

▪ Obiettivi

Lo SRADDET fissa gli obiettivi a medio-lungo termine in relazione a diverse tematiche, tra cui: l'equilibrio e l'equità dei territori, l'introduzione di infrastrutture d'interesse regionale, la rottura dell'isolamento delle zone rurali, **l'intermodalità e lo sviluppo dei trasporti**, la lotta contro il cambiamento climatico.

▪ Lo SRADDET Regione Sud

La Regione Sud PACA è stata una delle prime regioni a adottare il proprio SRADDET, nel luglio del 2019. In materia di mobilità, lo SRADDET si propone di pervenire **al trasferimento modale dall'auto** verso altri mezzi di trasporto collettivi e sostenibili dell'ordine **di 15% nel 2030**.

Occorre notare in particolare:

- *Obiettivo n°7*: Consolidare le relazioni con i territori limitrofi e rafforzare l'arco mediterraneo.
- *Obiettivo n°38*: sviluppare un'informazione facilmente accessibile, una bigliettazione semplificata, **una tariffazione uniforme e multimodale**.

2.2 Lo SCoT

Lo SCoT¹⁴, lo Schema di Coerenza Territoriale, è uno strumento di pianificazione a livello intercomunale che promuove la riflessione sulla mobilità e l'urbanizzazione per ottimizzare la qualità dei trasporti.

▪ Obiettivi

In termini di gestione della mobilità,

- lo SCoT definisce i principali progetti d'installazione di impianti e collegamenti relativi al trasporto collettivo.

¹³ [In francese] *Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)*

¹⁴ [In francese] *Schéma de cohérence territoriale*

- lo SCoT precisa le condizioni che permettono di ridurre l'isolamento dei settori urbanizzati grazie al trasporto collettivo.

Può inoltre:

- determinare i settori nei quali l'urbanizzazione di nuovi territori è subordinata ai collegamenti di trasporto collettivo.
- promuovere l'uso di mezzi di trasporto attivi e migliorare l'intermodalità al fine di sviluppare una mobilità alternativa al trasporto in auto.

▪ **Alcuni esempi di orientazioni definite negli SCoT dell'83**

○ **SCOT Tolone Provenza Mediterraneo:**

- Alleggerire tramite il trasporto collettivo alcuni settori (come la zona aeroportuale e le aree turistiche)
- Promuovere il "RER Tolonense"
- Sviluppare linee di autobus interurbani a transito rapido
- Strutturare una rete di trasporto collettivo urbano presso l'area Sud Sainte Beame

○ **SCOT Provence Verte:**

- Identificare/valorizzare i poli di scambio multimodali
- Riaprire una linea ferroviaria nei pressi dei poli di lavoro limitrofi ad Aix-Marsiglia-Tolone

○ **SCOT Cœur du Var:**

- Creare tre poli di scambio strutturanti a Cannet-des-Maures, Carnoules, e Flassans-sur-Issole.

○ **SCOT Dracénie:**

- Ottimizzare l'offerta di mobilità pubblica con l'introduzione di poli di scambio più strutturati.

○ **SCOT Var Est (CAVEM):**

- Ridurre la quota modale della mobilità motorizzata individuale al 60% del totale degli spostamenti nel 2035.

2.3 IL PIANO DI MOBILITÀ

Il Piano di Trasporto Urbano (PDU), diventato Piano di Mobilità (PDM) grazie alla LOM, è un documento obbligatorio per le AOM che gestiscono agglomerazioni di più di 100 000 abitanti. La Regione e le comunità di comuni AOM ne sono dispensate.

Per le AOM che non ne siano vincolate, la LOM prevede la creazione di un PDM semplificato e l'abrogazione del Piano di Mobilità Rurale.

Il PDM fissa i principi alla base dell'organizzazione del trasporto di persone e di merci, la circolazione e lo stazionamento e mira all'ottimizzazione della qualità della vita.

▪ **Obiettivi**

Lo scopo del PDM è di assicurare un equilibrio sostenibile tra le esigenze degli abitanti in merito alla mobilità e la protezione dell'ambiente e della loro salute.

Per raggiungere tale obiettivo, la legge propone ai PDM diversi strumenti che includono ad esempio:

- La riduzione del traffico stradale e lo sviluppo del trasporto collettivo e della mobilità sostenibile;
- L'introduzione di una tariffazione e una bigliettazione globali per tutti gli spostamenti
- L'incentivazione per le imprese e gli enti pubblici ad applicare un sistema di trasporto impresa/amministrazione (PDE/PDA)

Il PDM è sottoposto ad un controllo, anche sul piano ambientale, e ad una revisione ogni cinque anni.

I PDM devono essere compatibili con i Piani Clima-Aria-Energia Territoriali (PCAET).

▪ **Nel Var**

La Metropoli TPM, la CAVEM e Sanary-sur-Mer possiedono un proprio piano di trasporto urbano.

2.4 GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DEL TRASPORTO

▪ **PDE / PDA (Piano di Mobilità Imprese)**

Il Piano di Trasporto Impresa/Amministrazione (PDE/PDA)¹⁵ può definirsi come una strategia di analisi e d'azione per ottimizzare il trasporto di individui legati ad un'impresa o ad un ente pubblico: trasporto domicilio-lavoro e trasporto professionale degli impiegati. In teoria tale piano avrebbe come target i fornitori, i clienti e i visitatori, ma in pratica i PDE/PDA si rivolgono essenzialmente ai dipendenti/funzionari.

È istituito dall'impresa/ente pubblico, spesso con il sostegno e l'assistenza dell'AOM.

▪ **II PCAET**

¹⁵ [In francese] *Plan de Déplacements Entreprise /Administration*

Un Piano Clima-Aria-Energia Territoriale (PCAET)¹⁶ è un progetto territoriale di sviluppo sostenibile finalizzato a lottare contro il cambiamento climatico. Gli EPCI con più di 20 000 abitanti devono avviare un PCAET.

Tutte le intercomunalità del Var hanno avviato il proprio PACET. Il piano è stato adottato dalla CC Golfe de ST Tropez e dalla CAVEM.

▪ II PPA

Il Piano di Protezione dell'Atmosfera (PPA) consente di pianificare delle azioni per risanare e preservare la qualità dell'aria sul territorio. Tale documento obbligatorio è retto dal codice dell'ambiente. Interessa le agglomerazioni con più di 250 000 abitanti e le zone in cui i valori di soglia sono superati o rischiano di esserlo.

Il PPA83 è elaborato dalla DREAL¹⁷ PACA sotto l'autorità del Prefetto del Var. Il perimetro del PPA83 comprende 32 comuni situati a sud-ovest del dipartimento.

Questi due ultimi documenti (PCAET e PPA) devono essere compatibili con gli altri dispositivi di pianificazione (SRADDET, SCOT, PDM...).

¹⁶ [In francese] *Plan climat-air-énergie territorial*

¹⁷ Direzione Regionale dell'Ambiente, del Territorio e dell'Alloggio. [In francese] *Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement*

3. QUADRO GIURIDICO DEI CONTRATTI DI SERVIZIO

3.1 LE AUTORITÀ ORGANIZZATRICI DELLA MOBILITÀ (AOM)

L'AOM è l'attore pubblico competente in materia di organizzazione della mobilità su un determinato territorio, la responsabilità territoriale. Essa opera organizzando i vari servizi di mobilità ma anche contribuendo allo sviluppo di tipologie di mobilità più sostenibili e solidali.

Questa competenza è esercitata dagli EPCI a fiscalità propria: metropoli, centri urbani, comunità di agglomerazioni, comunità di comuni. La Regione, AOM regionale (AOMR) è competente per i servizi ad interesse regionale (e.g. tutti i servizi di trasporto che eccedono la responsabilità territoriale di un'AOM).

NB: La Regione può divenire AOM in sostituzione di una comunità di comuni (vedi paragrafo 1.1.4 sulla LOM).

- **Le AOM del Var**

Il Var possiede sei AOM urbane e una AOM regionale, la Regione Sud PACA.

NB: il presente rapporto analizza esclusivamente le reti di trasporto che abbiano una particolare rilevanza nell'ambito della mobilità intermodale.

Territorio	AOM	Rete
Metropoli Tolone Provenza Mediterraneo	Metropoli Tolone Provenza Mediterraneo	Rete urbana Mistral
CA Var Estérel Méditerranée (CAVEM)	CA Var Estérel Méditerranée (CAVEM)	Rete urbana Agglobus Cavem
Agglomerazione Dracénie Provence Verdon	Agglomerazione Dracénie Provence Verdon	Rete TedBus
CA de la Provence Verte	CA de la Provence Verte	Rete Mouv'en bus
Comune di Sanary sur Mer	CA Sud Ste Baume	3 navette in centro città
Comuni di Le Luc-en-Provence e Cannet-des-Maures	Sindacato Intercomunale del trasporto pubblico dell'agglomerazione di Le Luc-en-Provence – Le Cannet-des-Maures	1 linea gratuita tra Le Cannet des Maures e Le Luc en Provence
Territorio del Var	Regione Sud	Reti interurbane Zou TER, Zou Var e Zou LER

Quadro riassuntivo delle AOM del Var al 01/10/2021

3.2 SELEZIONE DELLA MODALITÀ DI GESTIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO

La normativa affida alle AOM la scelta del modo di gestione dei servizi di trasporto pubblico. Esistono due opzioni: la gestione diretta e la gestione delegata.

3.2.1 La gestione diretta

Nei casi della gestione diretta, il servizio è amministrato direttamente dall'ente pubblico da cui dipende, mediante:

- Una cassa semplice o una cassa dotata di personalità giuridica e autonomia finanziaria.
- O un EPIC¹⁸, creato a tal fine e dotato di una specifica personalità giuridica di diritto pubblico e di un'autonomia finanziaria totale.

In questo caso, l'AOM conferisce la gestione del servizio di trasporto alla tesoreria o all'EPIC mediante affidamento diretto, senza procedura concorrenziale con altri operatori.

Si conclude quindi **un contratto di servizio pubblico** tra l'AOM e l'operatore pubblico: tale contratto definisce i ruoli, le responsabilità e le missioni di ogni parte, così come gli obiettivi dell'AOM per la gestione della rete di trasporto.

Il contratto di servizio pubblico è retto dal regolamento europeo CE n° 1370, del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, detto "**Regolamento OSP**".

Nel Var, questo tipo di gestione non è ancora stato applicato.

3.2.2 La gestione delegata

Nel caso della gestione delegata, l'AOM affida la gestione del servizio di trasporto ad un organo indipendente ma ne mantiene il controllo.

Il servizio pubblico può essere delegato ad un ente privato, un organo misto (una SEM¹⁹ ad esempio) o persino un ente pubblico (organo pubblico che non dipende dall'ente che delega).

L'AOM deve rispettare le norme degli appalti pubblici e deve applicare una procedura concorrenziale per attribuire il servizio.

Esistono due opzioni di contratto che corrispondono a due diversi livelli di delega:

- **La delega del servizio pubblico (DSP)**

In questo caso, l'AOM affida in gran parte l'esecuzione del servizio di mobilità al suo delegato. Quest'ultimo ne assume il rischio finanziario legato alla gestione del servizio, e riscuote il suo compenso, in toto o in parte, sugli incassi.

Il contratto DSP è soggetto al codice generale degli enti territoriali e si contraddistingue per il suo sistema di retribuzione legato essenzialmente ai risultati della gestione del servizio.

¹⁸ Ente Pubblico a Carattere Industriale o Commerciale. [In francese] *Etablissement Public à Caractère Industriel ou Commercial*

¹⁹ Società a Economia Mista, società per azioni il cui capitale è detenuto da uno o più enti pubblici. [In francese] *Société à Economie Mixte*

NelVar, i dispositivi della Metropoli di Tolone e della CAVEM funzionano in questo modo.

- **Appalto pubblico**

In questo caso, l'AOM affida ad un organismo privato solo il funzionamento del servizio e non l'intera gestione. L'operatore assume i rischi legati al funzionamento (rischio industriale) ma in nessun caso il rischio relativo agli incassi (rischio commerciale), che resta a carico dell'AOM. L'appalto pubblico è soggetto alle regole del Codice della Commissione Pubblica²⁰.

Nel Var, le reti di Draguignan e della Provence Verte così come le linee Zou Var e Zou LER sono gestite tramite appalto pubblico.

- **Casi particolari: le convenzioni TER Regione/SNCF**

Nel 2002, la legge SRU²¹ (che modifica la LOTI) assegna alle Regioni le competenze relative all'organizzazione dei servizi ferroviari regionali dei passeggeri. A tal fine, le Regioni decidono il contenuto del servizio pubblico di trasporto regionale: i collegamenti, le tariffe (in conformità con il sistema tariffario nazionale), la qualità del servizio, l'informazione dell'utenza, con la SNCF come gestore unico.

Le Regioni, quindi, concludono con la SNCF degli accordi di gestione, per i quali la legge non prevede un modello precostituito, ma che seguono uno schema comune: la SNCF assume i rischi industriali sulle spese, i rischi commerciali sugli incassi e sulla qualità.

Gli accordi TER si avvicinano di più alla DSP che al sistema di appalti.

Il ruolo di gestore unico della SNCF subirà senz'altro dei mutamenti a causa dell'apertura alla concorrenza sulla gestione del TER. Nella Regione Sud, 2 lotti sono già stati implicati in questa procedura concorrenziale. Uno di essi è stato affidato ad una società terza (Transdev) per un lancio previsto nel 2025.

3.2.3 Zoom sulla tariffazione e gli incassi commerciali nei contratti di trasporto pubblico

- **La tariffazione: una prerogativa delle AOM**

Indipendentemente dal modo di gestione, la competenza relativa alla tariffazione dei trasporti è affidata all'AOM. Quest'ultima fissa la gamma tariffaria e decide le eventuali evoluzioni, come ad esempio gli incrementi annuali.

- **Una gestione delle entrate diversa a seconda del tipo di contratto**

In compenso, la gestione delle entrate commerciali provenienti dall'utenza varia in base alle modalità contrattuali:

- **Nella gestione diretta e nella DSP**, le entrate dei passeggeri formano parte integrante della retribuzione del delegato che si impegna a raggiungere un certo livello di introiti.

²⁰ Codice che regge i contratti di ordine pubblico. [In francese] *Code de la commande publique*

²¹ Legge sulla Solidarietà e il Rinnovo Urbani. [In francese] *Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains*

Il delegato si vede imporre una tariffazione stabilita dall'AOM, ma è libero di negoziare con l'AOM le evoluzioni della gamma tariffaria, al fine di definire nuovi obiettivi commerciali.

Nota bene: in alcuni casi, gli incassi sono considerati come fondi pubblici e soggetti quindi alle norme della contabilità pubblica. Ciò può rendere più difficile la distribuzione delle entrate tra le AOM per quanto riguarda i titoli multimodali.

- **Nell'appalto pubblico**, gli incassi appartengono all'AOM e non vengono immessi quindi nella retribuzione dell'operatore. Le modificazioni della gamma tariffaria non vanno ad incidere sul contratto.

4. ACCORDI CON LE AZIENDE DI TRASPORTO

4.1 ACCORDI IN VIGORE NEL VAR

Due tipi di contratto si applicano nel Var: la Delega del Servizio Pubblico (DSP) e l'appalto pubblico.

Nom e commerciale della rete	AOM	Operatore	Modalità di contratto
Mistral	Metropoli Tolone-Provenza-Mediterraneo	RMTT (Transdev)	DSP
Agglobus CAVEM	CA Var Esterel Méditerranée (CAVEM)	Estérel Cars / Rafael Bus	DSP
TedBus	Agglomerazione Dracénie Provence Verdon	ABV (Gruppo Beltrame)	Appalto pubblico
Zou Var	Regione Sud PACA	18 trasportatori	Appalto pubblico
Zou LER		3 operatori	Appalto pubblico
Zou TER		SNCF	Accordo di funzionamento

Quadro riassuntivo degli accordi in vigore nel Var

4.2 LES OPÉRATEURS DE TRANSPORT

I grandi operatori privati francesi (Transdev/Kéolis) sono presenti sulle reti di trasporto del Var: Transdev a Tolone, Keolis sulle LER...

Tuttavia, numerosi servizi urbani e interurbani sono gestiti da aziende indipendenti locali: Estérel Car sulla CAVEM, Beltrame sulla Tedbus

Il sistema TER è, ad oggi, gestito maggiormente dalla SNCF, ma un'apertura alla concorrenza è stata avviata dalla Regione Sud. Quest'ultima ha appena affidato la gestione della linea TER Marsiglia-Nizza all'operatore privato Transdev, a partire dal 2024.

4.3 UN CONTESTO IDONEO A UNA TARIFFAZIONE MULTIMODALE

La presenza di molteplici schemi contrattuali non è un freno all'applicazione di nuovi prodotti tariffari multimodali. Nel contesto attuale, ciò è perfettamente realizzabile: ciò si traduce nella firma di un accordo tra le varie parti (AOM e altri operatori).

Salvo nel caso degli appalti pubblici, l'introduzione di titoli multimodali dovrà essere sottoposta ad una serie di negoziazioni tra le AOM e i suoi delegati, con conseguente firma di una clausola aggiuntiva.

Inoltre, la presenza di titoli multimodali può avere un impatto sui sistemi di emissione dei biglietti e sulle modalità di distribuzione. Tali elementi dovranno essere altresì inseriti nei contratti conclusi con gli operatori di trasporto.

5. ACCORDI A LIVELLO SOVRAREGIONALE

Come abbiamo potuto osservare nei capitoli precedenti, la gestione del trasporto pubblico in Francia è affidata agli enti locali, alle intercomunalità e alle Regioni. Inoltre, la maggior parte degli accordi relativi al trasporto pubblico si inseriscono in un contesto territoriale.

Riguardo i prezzi, esiste una tariffazione sociale nazionale, fissata dallo Stato, e che si applica a tutti i tipi di treni: TGV, INTERCITÉS e TER.

Ne fanno parte:

- Biglietto ferie annuali
- Tariffa Guide disabili civili
- Invalidi o Pensionati di guerra
- Accompagnanti per disabili civili

6. DATI RACCOLTI – BIBLIOGRAFIA

La bibliografia è riportata alla fine del Modulo T.1.2.