

MOBIMART PLUS

Mobilità e bigliettazione intelligente mare terra

Composant T1
Analyse AS IS des systèmes tarifaires et de l'offre actuelle et
des prévisions_FR_CDG

Activités T.1.3
Rapport sur le cadre de référence réglementaire et
d'aménagement
Produit T1.3.1

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au cœur de la Méditerranée



Identification des contraintes réglementaires et urbanistiques

Liste des dispositions réglementaires et de planification utilisées pour la préparation du rapport en question selon le cadre établi dans le document Méthodologie de la composante T1. Cadre réglementaire relatif aux systèmes de passation des marchés pour les services de mobilité (tableau 1) Législation de référence sur la passation des marchés de services de mobilité terrestre :

- D.lgs. 19/11/ 1997 n. 422
- D.lgs. n. 112 /1998
- LR n 33/2013

Législation de référence sur les services d'achat de services de mobilité par mer

- D.lgs. 19/11/ 1997 n. 422
- D.L. 6 /12/ 2011 n. 201
- L. 22 /12/ 2011 n. 214

Cadre réglementaire relatif aux contrats de services (tableau 2)

- Reg UE 1370/2007
- L. 22 /12/2011 n. 214
- L. 7/8/2012 n 135
- D. Lgs. 422/97 et s.m.i
- L. 23 /7/2009 n.99
- L. 14 /9/2011 n. 148
- L.R. 7 /11/2013 n. 33
- L.R. 5/8/2014 n.18
- L.R. 9 /8/ 2016 n. 19
- D.L. 50/2017

Cadre réglementaire relatif aux contrats de services (niveaux de service et tarification)

- Reg UE 1370/2007
- L. 22 /12/2011 n. 214
- L. 7 /8/2012 n. 135
- D. Lgs. 422/97 et s.m.i.



- L. 23 /7/ 2009 n.99
- L. 14 /9/2011 n. 148
- L.R. 7 /11/2013 n.33
- L.R. 5 /8/2014 n.18
- L.R. 9 /8/ 2016 n. 19
- D.L. 50/2017

Cadre de planification existant à différentes échelles territoriales (tableau 3)

1. Européen:

Régulation (CE) n. 1370/07

Régulation (UE) 2016/2338

Livre blanc de l'UE sur les transports COM (2011) 144 COM (2009) 490

Des lignes directrices ELTIS (Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan)

Directive européenne 2010/40/UE

2. National:

D.lgs. 16 dicembre 2016, n. 257

D.M. n. 396/2019

D.L. 18 /10/2012 n 179

3. Regional:

L.R. 7/11/2013 n 33

Accords avec les entreprises de transport (tableau 4)

- Plan de Mobilité Urbaine
- Projet de renouvellement du système de transport public

Rapport sur le cadre de référence réglementaire et d'aménagement

Le traité de Rome de 1957 contient les premières règles au niveau européen pour une politique des transports.

Dans les années suivantes, toujours au niveau de la législation communautaire, des règlements ont été édictés pour établir les obligations inhérentes à la notion de service public (règlement CE 1191/1969 modifié et intégré par le règlement CE 1893/1991), les obligations de transport entreprises (Reg. 69/1191/CEE) et service public (Reg. 91/1893/CEE).



Au fil des ans, l'Italie a adapté sa législation à celle de la Communauté avec des directives et des lois à caractère à la fois général et sectoriel.

Après la réforme du cinquième titre de la Constitution (loi constitutionnelle n.3 / 2001), la compétence en la matière est passée aux régions.

Sans préjudice de la compétence de l'État en matière de transports publics d'intérêt national et conformément à l'article 104 du décret législatif du 31 mars 1998, n° 112, et à l'article 3 du décret législatif du 19 novembre 1997, n° 422, dans le secteur du transport public, l'Etat est exclusivement responsable de :

a) la fonction législative et réglementaire dans les matières réservées à l'Etat par l'article 117 de la Constitution dans la mesure où elle s'applique au secteur des LPT et au financement complémentaire e LPT temporaire dans l'attente de la pleine mise en œuvre du fédéralisme fiscal conformément à la loi

5 mai 2009, n. 42;

b) l'établissement et l'identification des fonctions, tâches et principes concernant l'organisation et le fonctionnement de l'Autorité ;

c) accords, conventions et traités internationaux relatifs aux services transfrontaliers e international pour le transport de personnes et de marchandises ;

d) les fonctions relatives à la sécurité, conformément au décret du Président de la République du 11 juillet 1980, n. 753 et décret législatif 14 mai 2019, n. 50, et conformément aux pouvoirs d'autorisation également attribués à l'ANSFISA par la législation en vigueur.

Dans l'exercice des missions de programmation, les Régions :

a) établir les plans régionaux de transport et leurs mises à jour, après avoir recueilli tous les éléments utiles auprès des autres autorités compétentes intervenant sur le territoire régional, y compris, le cas échéant, les régies des bassins, dans le cadre des prévisions d'aménagement et développement territorial et économique et dans le but d'assurer un réseau de transport privilégier les intégrations entre les différentes modalités favorisant notamment celles pour les mineurs impact environnemental;

b) sur la base des plans régionaux de transport, ils déterminent les bassins de mobilité et les entités relatives du gouvernement. La définition des bassins de mobilité est également pertinente à des fins de planification et financement d'interventions pour une mobilité urbaine durable ;

c) adopter, si nécessaire également avec des programmes triennaux, des lignes directrices pour l'organisation de

Services LPT et réseau, pour l'intégration modale et tarifaire, pour l'identification des ressources à allouer à l'exploitation et aux investissements, pour les modalités de définition et de révision



des contrats de service, pour surveiller les services et pour réduire la congestion et la pollution de l'environnement

En application de l'aménagement du territoire de la LPT, les Villes Métropolitaines réalisent activités de planification et d'organisation dans et dans les limites de la loi du 7 avril 2014, no. 56. Pour la détermination des obligations de service, la rémunération y afférente, pour la stipulation des contrats de service, pour la prestation de services et les procédures d'attribution dans le Le secteur LPT applique les dispositions dont :

- au règlement CE TPL n. 1370 sur 20 ;
- Article 37, paragraphes 2 et 3, du décret législatif 6 décembre 2011, n. 201, converti avec modifications par la loi 22 décembre 2011, n. 214 et ses modifications ultérieures, qui prévoient l'émission de mesures réglementaires par l'Autorité, ainsi que celles visées dans les mesures spécifiques émises par celle-ci.

Le D.M. 4 août 2017 du ministère des Infrastructures et des Transports ("Identification des lignes directrices pour les plans de mobilité urbaine durable, conformément à l'article 3, paragraphe 7, du décret législatif n° 257 du 16 décembre 2016") a en effet confié aux villes métropolitaines la définition de plans d'urbanisme pour une mobilité durable.

Dans la définition formulée dans le décret. Le SUMP est un outil de planification stratégique qui, sur un horizon temporel moyen-long terme (10 ans), développe une vision systémique de la mobilité urbaine - se référant de préférence à l'aire métropolitaine de la ville, là où elle est définie - proposant la réalisation d'objectifs environnementaux, sociaux et la durabilité économique à travers la définition d'actions visant à améliorer l'efficacité et l'efficience du système de mobilité. Les macro-objectifs à atteindre pendant la validité du PUMS (10 ans) répondent aux intérêts généraux d'efficacité et d'efficience du système de mobilité sociale.

Ils sont identifiés par le décret MIT du 4 août 2017 et appartiennent à quatre domaines d'intérêt :

Efficacité et efficience du système de mobilité

Durabilité énergétique et environnementale

Sécurité de la mobilité routière

Durabilité socio-économique

Le Plan de Mobilité Urbaine Durable (PUMS) a été approuvé par la Ville Métropolitaine de Gênes avec la Résolution du Conseil Métropolitain n. 20 du 31 juillet 2019

La fourniture de services LPT, la construction et la gestion de réseaux, d'usines et d'autres infrastructures fonctionnelles aux services susmentionnés, ainsi que la fourniture d'immobilisations, font partie des objectifs institutionnels des administrations publiques et constituent pour elles la production d'un service d'intérêt général en vertu et aux fins de l'article 4 du décret législatif 19 août 2016, n. 175.



Les contrats de service LPT prévoient une augmentation progressive du rapport entre les recettes du trafic et les coûts d'exploitation, rapport qui, net des coûts d'infrastructure, doit être au moins égal à 0,35. Par arrêté du ministre, en accord avec le ministre de l'économie et des finances, après avis de la conférence unifiée, le seuil minimal de la relation visée à la période précédente peut être redéterminé pour tenir compte du niveau de la demande de transport et de la conjoncture économique et les conditions sociales. .

Les tarifs des services LPT sont déterminés par les autorités compétentes, avec leur propre résolution conformément aux mesures réglementaires spécifiques de l'Autorité et s'appliquent aux contrats de services. Les mesures précitées appliquent les principes de simplification, de corrélation avec les niveaux de service, de juste rapport entre les tarifs et les abonnements ordinaires, prévoyant l'application de l'ISEE et tenant compte des niveaux tarifaires européens moyens. Les Régions peuvent adopter des mesures d'intégration tarifaire entre plusieurs services et concessions pour des catégories spécifiques d'usagers ; dans ce cas, ils déterminent en même temps la compensation pour les opérateurs de services LPT de la baisse de revenus qui en résulte pour eux.

La loi régionale n° 33/2013, avec les ajouts apportés au fil du temps, est conforme à la législation nationale et européenne.

D'une manière générale, la Région a une compétence directe (art. 6 LR) dans la gestion administrative des services ferroviaires alors que pour tous les autres services la Région n'exerce que des fonctions de contrôle. La seule exception (art. 13 LR) est représentée par le cas des transports par câble, tramway, trolleybus et métro s'ils concernent plusieurs Communes appartenant à des territoires provinciaux différents.

Spécifiquement en matière de tarification, la LR à l'art. 6 à c. 4 prévoit que la Région approuve le Programme de Services Publics Régionaux et Locaux de Transport et définit les modalités de détermination des tarifs, d'intégration tarifaire et d'indexation dans ce cadre. Le même alinéa prévoit que la Région est également chargée d'identifier les ressources nécessaires au financement du service minimum à allouer aux transports publics d'intérêt régional et local.

Art. 7 de la LR prévoit ensuite que la ville métropolitaine de Gênes stipule une convention de programme dont le contenu est régi par l'art. 12 de la LR, avec les communes du périmètre élargi pour trouver les ressources nécessaires au financement des services complémentaires requis par le territoire.

Art. 14 régit la cession de la prestation, prévoyant notamment au paragraphe 2 que les Entités recourent à des procédures de cession selon le modèle de rémunération en coût net (appelé contrat en coût net) pour au moins 80 % de la prestation.



A cet égard, il convient de noter que le contrat en coût net confie également la gestion des encaissements au concessionnaire du service. Donc si dans le futur vous vouliez confier la gestion des encaissements à une société autre que le gestionnaire de services (contrat dit en coût brut), une modification du LR serait nécessaire, mais pas seulement, en effet en rappelant que le courant en -l'affectation de la maison à l'AMT est conforme à l'article 5 du règlement UE 1370/2007 qui fait référence au régime des concessions, une éventuelle transition vers un contrat au coût brut entraînerait le redémarrage de la procédure d'attribution du service qui devrait avoir lieu sur le base de l'article 192 du code des marchés.

