

MOBIMART PLUS

Mobilità e bigliettazione intelligente mare terra

Componente T1

Analisi AS IS dei sistemi tariffari applicati e della normativa di riferimento a livello di regioni dello spazio di cooperazione

Attività T.1.3

**Rapporto sul quadro normativo e pianificatorio di riferimento
Prodotto T1.3.1**

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



Identificazione dei vincoli normativi e pianificatori

Elenco delle disposizioni normative e pianificatorie utilizzate per la redazione del rapporto in oggetto secondo l'impostazione stabilita nel documento Metodologia della Componente T1.

Quadro normativo inerente ai sistemi di appalto dei servizi di mobilità (Tabella 1)

Normativa di riferimento in materia di appalto dei servizi di mobilità via terra:

- D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422
- D.Lgs. n. 112 del 1998
- LR n 33/2013

Normativa di riferimento in materia di servizi d appalto dei servizi di mobilità via mare

- D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422
- D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, L. 22 dicembre 2011, n. 214

Quadro normativo inerente ai contratti di servizio (Tabella 2)

- Reg UE 1370/2007
- L. 22 dicembre 2011, n. 214
- L. 7 agosto 2012, n 135
- D. Lgs. 422/97 e s.m.i.;
- L. 99 del 23 luglio 2009 ;
- L. 148 del 14 settembre 2011
- L.R. 33 del 7 novembre 2013 L.R. n°18 del 5 agosto 2014
- L.R. 19 del 9 agosto 2016
- D.L. 50/2017

Quadro normativo inerente ai contratti di servizio (livelli di servizio e tariffazione)

- Reg UE 1370/2007
- L. 22 dicembre 2011, n. 214
- L. 7 agosto 2012, n 135
- D. Lgs. 422/97 e s.m.i.;
- L. 99 del 23 luglio 2009 ;
- L. 148 del 14 settembre 2011
- L.R. 33 del 7 novembre 2013 L.R. n°18 del 5 agosto 2014



- L.R. 19 del 9 agosto 2016
- D.L. 50/2017

Quadro pianificatorio esistente alle diverse scale territoriali (Tabella 3)

1. Europeo:

Regolamento (CE) n. 1370/07

Regolamento (UE) 2016/2338

Libro bianco sui trasporti Ue COM(2011) 144 COM (2009) 490

Linee Guida ELTIS (Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan)

Direttiva europea 2010/40/UE

2. Nazionale:

D.lgs. 16 dicembre 2016, n. 257

D.M. n. 396/2019

D.L. 18 Ottobre 2012 n 179

Regionale:

LR 7 novembre 2013 n 33

Accordi con le aziende di trasporto (Tabella 4)

- Piano Urbano della Mobilità
- Progetto per il rinnovamento-del-sistema-del-transporto pubblico

Rapporto sul quadro normativo e pianificatorio di riferimento

Il Trattato di Roma del 1957 contiene le prime norme a livello europeo per una politica dei trasporti.

Negli anni seguenti, sempre a livello di legislazione comunitaria, sono stati emanati Regolamenti per stabilire gli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico (Reg. CE 1191/1969 modificato e integrato dal Reg. CE 1893/1991), gli obblighi delle imprese di trasporto (Reg. 69/1191/CEE) e il servizio pubblico (Reg. 91/1893/CEE).

L'Italia, nel corso degli anni, ha adeguato la propria normativa a quella comunitaria con direttive e leggi sia a carattere generale che settoriale.

Dopo la riforma del Titolo quinto della Costituzione (Legge costituzionale n.3/2001) la competenza sulla materia è passata alle regioni.



Ferma restando la competenza dello Stato nei trasporti pubblici di interesse nazionale ai sensi dell'articolo 104 del D.Lgs. 31 marzo 1998, n.112, e dell'articolo 3 del D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, nel settore del TPL sono di competenza dello Stato esclusivamente:

- a) la funzione legislativa e regolatoria nelle materie riservate allo Stato dall'articolo 117 della Costituzione per quanto applicabili al settore del TPL e il finanziamento integrativo e temporaneo del TPL in attesa della piena attuazione del federalismo fiscale di cui alla legge 5 maggio 2009, n. 42;
- b) l'istituzione e l'individuazione delle funzioni, dei compiti e dei principi in tema di organizzazione e funzionamento dell'Autorità;
- c) gli accordi, le convenzioni ed i trattati internazionali relativi a servizi transfrontalieri e internazionali per il trasporto di persone e merci;
- d) le funzioni in materia di sicurezza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 e al D.Lgs. 14 maggio 2019, n. 50, e di cui alle competenze anche autorizzatorie di ANSFISA ad essa attribuite dalla legislazione vigente.

Nell'esercizio dei compiti di programmazione, le Regioni:

- a) redigono i piani regionali dei trasporti e loro aggiornamenti, avendo acquisito ogni elemento utile dalle altre autorità competenti che operano nel territorio regionale, ivi compresi, ove previsti, gli enti di governo dei bacini, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale;
- b) sulla base dei piani regionali dei trasporti determinano i bacini di mobilità e i relativi enti di governo. La definizione dei bacini di mobilità rileva anche ai fini della pianificazione e del finanziamento degli interventi della mobilità urbana sostenibile;
- c) adottano, se del caso anche con programmi triennali, indirizzi per l'organizzazione dei servizi TPL e della rete, per l'integrazione modale e tariffaria, per l'individuazione delle risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti, per le modalità di definizione e revisione dei contratti di servizio, per il monitoraggio dei servizi e per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale

In applicazione della programmazione regionale del TPL, le Città metropolitane svolgono attività di pianificazione e organizzazione nell'ambito e nei limiti delle funzioni di cui all'articolo 1, comma 44, della legge 7 aprile 2014, n. 56

Per la determinazione degli obblighi di servizio, delle relative compensazioni, per la stipula dei contratti di servizio, per la fornitura dei servizi e le procedure di affidamento nel settore del TPL si applicano le disposizioni di cui:



-al Regolamento CE TPL n. 1370 del 20;

-all'articolo 37, commi 2 e 3, del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni, che prevedono l'emanazione di misure di regolazione da parte dell'Autorità, nonché di cui alle specifiche misure da essa emanate.

Il D.M. 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ("Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257") ha infatti affidato alle Città metropolitane la definizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile.

Nella definizione formulata nel Decreto. Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana – preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita - proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità I macro-obiettivi, da raggiungere entro la validità del PUMS (10 anni) rispondono a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale.

Essi sono individuati dal Decreto MIT del 4 agosto 2017 ed appartenenti a quattro aree di interesse:

Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità

Sostenibilità energetica ed ambientale

Sicurezza della mobilità stradale

Sostenibilità socio-economica

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è stato approvato dalla Città Metropolitana di Genova con Deliberazione del Consiglio Metropolitan n. 20 del 31 Luglio 2019

La fornitura dei servizi TPL, la realizzazione e la gestione di reti, impianti e altre infrastrutture funzionali ai predetti servizi, nonché la dotazione di patrimonio strumentale, rientrano tra le finalità istituzionali delle amministrazioni pubbliche e costituiscono per esse produzione di un servizio di interesse generale ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4 del D. Lgs.19 agosto 2016, n. 175.

I contratti di servizio del TPL prevedono un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35. Con decreto del Ministro, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata, la soglia minima del rapporto di cui al precedente periodo può essere rideterminata per tenere conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali.



Le tariffe dei servizi di TPL sono determinate dalle autorità competenti, con propria deliberazione in conformità a specifiche misure di regolazione dell'Autorità e si applicano ai contratti di servizio. Le predette misure applicano i principi della semplificazione, della correlazione con i livelli di servizio, del rapporto corretto tra tariffe e abbonamenti ordinari, prevedendo l'applicazione dell'ISEE e tenendo conto della media dei livelli tariffari europei. Le Regioni possono adottare provvedimenti in materia di integrazione tariffaria tra più servizi e di agevolazioni per specifiche categorie di utenti; in tal caso, determinano contestualmente le compensazioni per i gestori di servizi TPL della minore entrata che per essi ne risulta.

La legge regionale n 33/2013, con le integrazioni avvenute nel tempo, è conforme sia alla normativa nazionale sia a quella comunitaria.

In generale la Regione ha una competenza diretta (art. 6 LR) nella gestione amministrativa dei servizi ferroviari mentre per tutti gli altri servizi la Regione esercita solo funzioni di controllo. Unica eccezione (art. 13 LR) è rappresentata dal caso di impianti di trasporto a fune, tranvie, filovie e metropolitane se interessano più Comuni facenti parte di diversi territori provinciali.

Nello specifico per ciò che riguarda la tariffazione la LR all'art. 6 al c. 4 prevede che Regione approvi Il Programma dei Servizi di Trasporto Pubblico Regionale e Locale e che nell'ambito di questo definisca le modalità di determinazione delle tariffe, di integrazione tariffaria e di indicizzazione. Lo stesso comma prevede che Regione sia competente anche per l'individuazione delle risorse necessarie per finanziare i servizi minimi da destinare al trasporto pubblico di interesse regionale e locale.

L'art. 7 della LR prevede poi che la Città Metropolitana di Genova stipuli un Accordo di Programma, il cui contenuto è disciplinato dall'art. 12 della LR, con i Comuni dell'area vasta per reperire le eventuali risorse necessarie a finanziare i servizi aggiuntivi richiesti dal territorio.

L'art. 14 norma l'affidamento del servizio prevedendo nello specifico al comma 2 che gli Enti ricorrono a procedure di affidamento secondo il modello di remunerazione a costo netto (cosiddetto contratto *net cost*) per almeno l'80% del servizio.

Si ricorda a tale proposito che il contratto *net cost* attribuisce al concessionario del servizio anche la gestione degli incassi. Quindi se in futuro si volesse attribuire la gestione degli incassi ad una società diversa dal gestore del servizio (cosiddetto contratto *gross cost*), sarebbe necessaria una modifica della LR, ma non solo, infatti ricordando che l'attuale affidamento *in house* ad AMT è *compliance* all'art 5 del Reg. UE 1370/2007 che si rifà al sistema delle concessioni, un eventuale passaggio ad un contratto *gross cost* comporterebbe il riavvio della procedura di affidamento del servizio che dovrebbe avvenire sulla base dell'art 192 del Codice appalti.

