



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



CCI NICE CÔTE D'AZUR

PROGETTO MOBIMART PLUS

MODULO T1

MISSIONE T1.3

QUADRO DI RIFERIMENTO SUL PIANO NORMATIVO E DELLA
PROGRAMMAZIONE
TERRITORIO DELLE ALPI-MARITTIME

RAPPORTO DI ANALISI - DELIVERABLE T1.3.1

Versione del 29 novembre 2021



12 Avenue Didier Saurat
Bâtiment Socrate
CS10051
31702 Blagnac Cedex
conseil@2p2p.fr

06 15 48 09 02

SOMMARIO

1. Contesto normativo relativo ai sistemi di appalti pubblici dei servizi di mobilità - Quadro legislativo del trasporto di passeggeri	3
1.1 Contesto generale a livello europeo	3
1.2 Le principali leggi francesi	3
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.....	10
3.1 Le Autorità Organizzatrici della Mobilità (AOM)	10
3.2 Selezione della modalità di gestione del trasporto pubblico	11
4. Accordi con le aziende di trasporto	14
4.1 Accordi in vigore nelle Alpi Marittime	14
4.2 Gli operatori di trasporto	14
4.3 Un contesto idoneo a una tariffazione multimodale	15
5. Accordi a livello sovregionale.....	15
6. Allegati - 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 *CONTESTO GENERALE A LIVELLO EUROPEO*

La politica europea sui trasporti è regolata dal Titolo VI - articoli da 90 a 100 - del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). Tale politica si riferisce alla circolazione libera e sicura dei beni e delle persone tramite sistemi integrati che associano tutti i mezzi di trasporto (strada, binari, vie navigabili o marittime, vie aeree).

Le disposizioni dell'UE trattano tematiche estremamente varie: i diversi sistemi di trasporto, gli accordi transnazionali o transcontinentali, i diritti dei viaggiatori, la sicurezza e la protezione delle infrastrutture e il loro funzionamento, le infrastrutture strategiche (rete RTE-T), i sistemi di trasporto intelligenti e l'apertura dei dati, la logistica.

In accordo con i principi di liberalizzazione delle attività del settore tali disposizioni si interessano altresì agli Oneri di Servizio Pubblico e alla lotta contro il cambiamento climatico.

Il finanziamento delle infrastrutture di trasporto è inoltre garantito dal Meccanismo per Collegare l'Europa (MCE)¹, che ha un budget di 26 miliardi di euro per il settore, così come dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR). Tutti questi dispositivi di finanziamento sono complementari in termini di obiettivi e di target.

1.2 *LE PRINCIPALI LEGGI FRANCESI*

1.2.1 **LOTI**

La Legge sull'Organizzazione del Trasporto Interno (LOTI)² 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)³.

1.2.2 **Legge MAPTAM**

La legge sulla Modernizzazione dell'Azione Pubblica Territoriale e l'Affermazione delle Metropoli (Legge MAPTAM)⁴ del 27 gennaio 2014:

¹ [In inglese] CEF - Connecting Europe Facility

² [In francese] Loi d'orientation des transports intérieurs

³ [In francese] Plan de mobilité urbain

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

- 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.

1.2.3 Legge NOTRe

La Legge sulla Nuova Organizzazione Territoriale della Repubblica (Legge NOTRe)⁵ 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.

1.2.4 LOM

La Legge sull'Orientamento della Mobilità (LOM)⁶ 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'integralità

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 (TAD⁷), 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.

⁵ [In francese] *Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles*

⁶ [In francese] *Loi d'orientation des mobilités*

⁷ [In francese] *Transport à la demande*

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'URSSAF⁸, 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.
- La Regione e le Metropoli gestiscono le operazioni di apertura dei dati da parte degli operatori di trasporto e delle AOM.
- L'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART, ex ARAFER⁹ - 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.

⁸ Unioni di riscossione contributi sicurezza sociale e assegni familiari [In francese] *Unions de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales*

⁹ [In francese] *Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières*

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)¹⁰, incluso nei territori non interessati da un Piano di Protezione dell'Atmosfera (PPA)¹¹.

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

Infine, la LOM introduce il Bonus Mobilità Sostenibile¹², 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)¹³. Il bonus è stanziato nel limite di 500 €/anno/persona nel settore privato (200€/anno/persona nel settore pubblico).

¹⁰ [In inglese] *Low Emission Zone*

¹¹ [In francese] *Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)*

¹² [In francese] *Forfait Mobilités Durables (FMD)*

¹³ [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)¹⁴ 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 SCoT¹⁵, 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.

¹⁴ [In francese] *Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)*

¹⁵ [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.

Nelle Alpi Marittime, sono stati elaborati e approvati lo SCoT Ovest (CACPL + CAPG), lo SCoT CASA, lo SCoT CARF e lo SCoT des Paillons. La Metropoli NCA non dispone di uno SCoT ma di un PLU[add ref] intercomunale, nel quale è integrato il Piano di Mobilità (ex PDU) del suo territorio.

- Qui di seguito sono presentati alcuni esempi di orientazioni definite negli SCoT dello 06
 - **SCOT CARF:** ottimizzare l'offerta di trasporto pubblico attraverso le infrastrutture ferroviarie già esistenti.
 - **SCOT Ovest (CACPL + CAPG)**
 - Memorizzare in anticipo i flussi di automobili domicilio-lavoro in provenienza dai territori vicini (Var Est, Pays de Fayence) e trasferirli verso sistemi di trasporto collettivo.
 - Conformare le due reti di Trasporto Pubblico, interagendo con le reti urbane della CASA e la rete regionale di bus intorno ai poli di scambio intermodali al fine di moltiplicare le soluzioni di mobilità.

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 stationamento 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 integrate 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).

- **Nelle Alpi Marittime**

NCA, la CASA, la CACPL e la CAPG 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)¹⁶ 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**

Un Piano Clima-Aria-Energia Territoriale (PCAET)¹⁷ 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. Nelle Alpi Marittime, ritroviamo i seguenti PCAET:

- Un piano comune per le CAPG/CACPL/CASA,
- Un PCAET per la MNCA,
- Un PCAET condiviso per le CCPP/CARF

Inoltre, la CC Alpes d'Azur ha elaborato un PCAET autoimposto e il Dipartimento delle Alpi Marittime ha avviato una strategia di Piano Clima Energia.

- **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 PPA06 (in fase di revisione) è elaborato dalla DREAL¹⁸ PACA sotto l'autorità del Prefetto delle Alpi Marittime. Il perimetro del progetto del PPA06 comprende 69 comuni situati sulla fascia costiera delle Alpi Marittime su una superficie larga 20 km, dal confine con il Var alla frontiera italiana. Questi due ultimi documenti (PCAET e PPA) devono essere compatibili con gli altri dispositivi di pianificazione (SRADDET, SCOT, PDM...).

¹⁶ [In francese] *Plan de Déplacements Entreprise /Administration*

¹⁷ [In francese] *Plan climat-air-énergie territorial*

¹⁸ 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 delle Alpi Marittime

- La Metropoli Nizza Côte d'Azur e tutte le comunità di agglomerazioni sono AOM incaricate della mobilità pubblica del loro territorio (responsabilità territoriale).
- La Regione Sud è un'AOM regionale, a capo di quattro reti interurbane.
- Nel 2021, dopo le nuove disposizioni della LOM, la comunità di comuni Alpes d'Azur ha deciso di farsi carico della competenza relativa ai trasporti ed è diventata quindi un'AOM.
- La Comunità di Comuni des Paillons ha rifiutato di assumere tale incarico. La Regione Sud resta quindi AOM su questo territorio.

Territorio	AOM
Metropoli Nizza Côte d'Azur	Metropoli Nizza Côte d'Azur
CA della Riviera Francese	CA della Riviera Francese
CA di Sophia Antipolis	CA di Sophia Antipolis
CA Cannes Pays de Lérins	CA Cannes Pays de Lérins
CA del Pays de Grasse	CA del Pays de Grasse
CC del Pays des Paillons	Regione Sud
CC Alpes d'Azur	CC Alpes d'Azur
Territorio dello 06	Regione Sud

NB: Due comuni della CC del Pays de Paillons (Drap et Châteauneuf Villevieille) hanno richiesto l'annessione alla Metropoli NCA. Il trasferimento dovrebbe essere effettivo a partire dal 01/01/2022.

Tabella riassuntiva delle AOM nelle Alpi Marittime al 01/10/2021

Si può altresì notare l'esistenza del **polo metropolitano Cap Azur**, che riunisce i quattro EPCI ad ovest del dipartimento (CACPL, CAPG, CASA e CC Alpes d'Azur). Il polo metropolitano ha come obiettivo l'introduzione di azioni comuni per consolidare il dialogo tra i collaboratori, la condivisione di esperienze e di buone pratiche. Facilitare il trasporto nei quattro EPCI è una delle tematiche principali trattate nell'ambito di questa struttura.

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 EPIC¹⁹, 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”**.

Nelle Alpi Marittime, le reti di Nizza, Cannes e Grasse, così come le Ferrovie di Provenza (Chemins de Fer de Provence) sono in gestione diretta.

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 SEM²⁰ 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.

¹⁹ Ente Pubblico a Carattere Industriale o Commerciale. [In francese] *Etablissement Public à Caractère Industriel ou Commercial*

²⁰ Società a Economia Mista, società per azioni il cui capitale è detenuto da uno o più enti pubblici. [In francese] *Société à Economie Mixte*

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.

Nelle Alpi Marittime, il dispositivo Zest della CARF e le linee Zou 06 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 Pubblica²¹.

Nelle Alpi Marittime, la rete Enibus della CASA e le linee Zou LER sono gestite tramite appalto pubblico.

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

Nel 2002, la legge SRU²² (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.

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.

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.

²¹ Codice che regge i contratti di ordine pubblico. [In francese] *Code de la commande publique*

²² Legge sulla Solidarietà e il Rinnovo Urbani. [In francese] *Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains*

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.

- **E per i titoli multimodali?**

Per definizione, un titolo multimodale è valido su diversi sistemi di trasporto, spesso gestiti da diverse Autorità Organizzatrici. Queste sono comproprietarie del titolo di trasporto multimodale: conservano i privilegi definiti dalla legge (la gestione tariffaria è di loro competenza) ma devono cooperare per definire le condizioni di commercializzazione e di utilizzo dei titoli multimodali. Di conseguenza, l'applicazione dei prodotti multimodali si concretizza grazie ad accordi tariffari conclusi tra le AOM, le quali formalizzano il risultato della loro cooperazione. Tali convenzioni sono spesso accompagnate da accordi di funzionamento, conclusi tra le AO e gli operatori implicati, e che permettono di illustrare la gestione operativa delle tariffe (distribuzione dei ruoli operativi, gestione del Servizio Clienti, ecc..).

Gli accordi tra i collaboratori includono anche tutto ciò che riguarda la “gestione e ripartizione degli incassi derivati dalla vendita dei titoli di trasporto”. Le differenze tra le varie modalità contrattuali di gestione dei dispositivi possono essere un ostacolo all'applicazione delle tariffe multimodali (definizione delle entrate - pubbliche o private - e regole di esecuzione spesso rigide).

La tariffazione multimodale transfrontaliera rientra negli stessi principi di contrattualizzazione collaborativa. Ai contenuti indicati in precedenza si possono aggiungere altri elementi che è necessario prevedere per l'introduzione di un simile tipo di tariffazione: gestione e imposizione dell'IVA, tasso di conversione in caso di valute diverse tra due Paesi, ...

4. ACCORDI CON LE AZIENDE DI TRASPORTO

4.1 ACCORDI IN VIGORE NELLE ALPI MARITTIME

Nelle Alpi Marittime ritroviamo tutte le tipologie di contratto:

- Le reti stradali di Nizza, Cannes e Grasse, e le CP sono in gestione diretta.
- La rete urbana di Mentone e le linee Zou 06 sono in gestione delegata tramite DSP.
- La rete urbana della CASA e le linee LER sono gestite tramite appalto pubblico.

Nome commerciale della rete	AOM	Operatore	Modalità di contratto	Periodo di contratto
Ligne d'Azur	Metropoli Nizza Côte d'Azur	Régie Ligne d'Azur	Contratto di Servizio Pubblico	2019 - 2024 (2027)
Zest	CA della Riviera Francese	Keolis Menton Riviera	DSP	2019-2025
Envibus	CA di Sophia Antipolis	Keolis Sophia Antipolis	Appalto pubblico	2019-2023 (2026)
Palmbus	CA Cannes Pays de Lérins	Régie Réseau Palm Bus	Contratto di Servizio Pubblico	<i>nd</i>
Sillages	CA del Pays de Grasse	Régie des Transports Sillages	Contratto di Servizio Pubblico	<i>nd</i>
Zou 06	Région Sud PACA	Transdev/Kéolis	DSP (5 contratti)	2012-2021
Zou LER		Diversi operatori privati	Appalto pubblico	<i>nd</i>
Zou TER		SNCF	Accordo di funzionamento	2019-2023
Zou CP		Régie régionale des transports PACA	Contratto OSP	2017-2027

Quadro riassuntivo degli accordi in vigore nelle Alpi Marittime

4.2 GLI OPERATORI DI TRASPORTO

I sistemi in gestione delegata sono amministrati dai grandi operatori privati francesi (Transdev/Kéolis) e da alcune aziende locali per quanto riguarda le LER.

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. E si traduce, come abbiamo osservato per la tariffazione multimodale attuale, 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.

Ciononostante, data la prossimità delle Alpi Marittime con due altri Paesi, il territorio è soggetto a diversi accordi sovranazionali.

La linea TER tra Nizza e Ventimiglia è gestita secondo i termini previsti dalla convenzione intergovernativa del 29 gennaio 1951. La sezione italiana, che va dalla frontiera francese alla stazione di Ventimiglia, è gestita esclusivamente dalla SNCF e il tratto della linea è amministrato da *SNCF Réseau*.

A Monaco, il Principato e la Francia hanno firmato un accordo il 9 gennaio 1968 (completato da alcune note nel 1970) relativo al trasporto stradale. Tale accordo stabilisce che la regolamentazione monegasca in materia di trasporto stradale è identica a quella francese, e permette dunque di elaborare un piano di mobilità transfrontaliera.

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. ALLEGATI - DATI RACCOLTI - BIBLIOGRAFIA

▪ Dati demografici

Fonte INSEE - Evoluzione e struttura della popolazione - Dati in dettaglio - Base censimento nazionale 2017

▪ Flussi Domicilio - Lavoro

Fonte INSEE - Mobilità professionale e mobilità scolastica - Base censimento nazionale 2016

Fonte IMSEE - Monaco in cifre, 2017

▪ Flussi turistici

Fonte Comitato Regionale Costa Azzurra Francia - Dati chiave 2019

▪ Dati chiave delle reti di trasporto

Tre fonti complementari

- Dati forniti dalle AOM
- Dati chiave 2016 del trasporto pubblico pubblicati dall'Unione dei Trasporti Pubblici (UTP)
- Rapporto d'attività degli EPCI (Metropoli NCA, CACPL)

▪ Descrizione delle offerte di mobilità

Fonte: siti internet delle diverse reti

▪ Descrizione della tariffazione

<https://zou.maregionsud.fr/>

<https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur>

<https://www.lignesdazur.com/>

<https://sillages.paysdegrasse.fr/>

<https://www.envibus.fr/>

<https://www.zestbus.fr/>

<https://www.cpzou.fr/>

<https://www.deplacementspros.com/transport/trajet-domicile-travail-ticket-mobilite-edenred-teste-sur-assistant-sncf>

▪ Dati di utilizzo

I dati di utilizzo dei diversi sistemi di trasporto sono forniti dalle AOM. I dati di utilizzo dei titoli multimodali sono forniti dalla Regione Sud.

Per le modalità di ripartizione delle entrate, convenzioni firmate tra i diversi interlocutori

- CONVENZIONE RELATIVA ALL'INTRODUZIONE DI UNA TARIFFAZIONE MULTIMODALE SUL PERIMETRO DELLE ALPI MARITTIME E DI MONACO Giugno 2019
- CONVENZIONE RELATIVA AL VERSAMENTO DEGLI INCASSI DELLA TARIFFAZIONE MULTIMODALE A ZONE, SUL PERIMETRO DELLA METROPOLI DI AIX-MARSIGLIA-PROVENZA Ottobre 2017

- **Quadro normativo del trasporto collettivo**

Fonte: www.legifrance.gouv.fr

<https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000037646678/>

- **Quadro di Pianificazione della mobilità**

Collezione Connaissances del CEREMA - Volume n°38 - Settembre 2020: La LOM, Quali evoluzioni in materia di pianificazione della mobilità?

SRADDET Regione Sud Sintesi – Giugno 2019

SCoT del Pays du Paillon – Giugno 2019

SCoTCdc Alpes d'Azur – Ottobre 2019

SCoT CARF – Settembre 2019

Scot'Ovest Alpi Marittime – Maggio 2021

SCoT CASA – Maggio 2008

PLUm NCA Piano Locale Urbanistico metropolitano che include il piano di mobilità - Ottobre 2019

PDU CAPG – Giugno 2019

- **Quadro giuridico dei contratti di servizio**

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".: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32007R1370>

Codice sugli appalti pubblici: <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGITEXT000037701019/>

Codice generale degli enti territoriali:

<https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGITEXT000006070633/>

- **Accordi sovra regionali**

Accordo di Roma Francia – Italia: <http://www.espaces-transfrontaliers.org/ressources/territoires/frontieres/frontieres-en-europe/frontiere-france-italie-monaco/frontiere-france-italie-monaco-3/>

Schema di cooperazione transfrontaliera Metropoli NCA - Rapporto di orientamento strategico 2020 - 2030: http://www.nicecotedazur.org/uploads/media_items/fr-diagnostictransfrontalier-sct-mnca.original.pdf

Decreto n°70-1150 del 7 dicembre 1970 SULLA PUBBLICAZIONE DELL'ACCORDO TRA LA FRANCIA E IL PRINCIPATO DI MONACO RELATIVO AL TRASPORTO SU STRADA, FIRMATO A PARIGI IL 9 LUGLIO 1968 E DELLO SCAMBIO DI NOTE ANNESSO DELL'8 E 15 APRILE 1970:
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000306502>