



**Regione Lombardia**  
*Infrastrutture e Mobilità*

**PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN LOMBARDIA**

**ACCORDO FRA REGIONE LOMBARDIA - PROVINCE - COMUNI CAPOLUOGO - ANCI LOMBARDIA - ASSOCIAZIONI E IMPRESE DI TPL - IMPRESE FERROVIARIE - GESTORI DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA - SINDACATI CONFEDERALI E DEL SETTORE DEI TRASPORTI - ASSOCIAZIONI DI UTENTI, CONSUMATORI E PENDOLARI.**

**Milano, 11 novembre 2008**

## ***Patto per il Trasporto Pubblico Locale in Lombardia***

***Accordo fra Regione Lombardia - Province - Comuni Capoluogo – ANCI Lombardia - Associazioni e imprese di TPL - Imprese ferroviarie - Gestori dell'infrastruttura ferroviaria - Sindacati Confederali e del settore dei trasporti - Associazioni di utenti, consumatori e pendolari***

L'anno 2008 il giorno 11 del mese di novembre in Milano,

### **tra i soggetti di seguito indicati:**

- REGIONE LOMBARDIA, rappresentata da Roberto Formigoni, Presidente, e Raffaele Cattaneo, Assessore alle Infrastrutture e Mobilità
- Amministrazione Provinciale di BERGAMO, rappresentata da Roberto Chiorazzi, Assessore agli Affari Generali e ai Trasporti
- Amministrazione Provinciale di BRESCIA, rappresentata da Valerio Prignachi, Assessore ai Trasporti Pubblici, Motorizzazione Civile, Cartografia e GIS
- Amministrazione Provinciale di COMO, rappresentata da Patrizio Tambini, Assessore ai Trasporti e Bilancio
- Amministrazione Provinciale di CREMONA, rappresentata da Agostino Alloni, Assessore ai Trasporti
- Amministrazione Provinciale di LECCO, rappresentata da Carlo Fumagalli, Assessore ai Trasporti e Mobilità
- Amministrazione Provinciale di LODI, rappresentata da Piero Luigi Bianchi, Assessore ai Trasporti, Viabilità Educazione Stradale e Sicurezza
- Amministrazione Provinciale di MANTOVA, rappresentata da Claudio Camocardi, Assessore ai Trasporti
- Amministrazione Provinciale di MILANO, rappresentata da Paolo Matteucci, Assessore alla Viabilità, Opere pubbliche stradali, Mobilità e Trasporti
- Amministrazione Provinciale di PAVIA, rappresentata da Romano Gandini, Assessore al Territorio e Trasporti
- Amministrazione Provinciale di SONDRIO, rappresentata da Aldo Faggi, Assessore ai Trasporti, Viabilità
- Amministrazione Provinciale di VARESE, rappresentata da Aldo Simeoni, Assessore alla Viabilità e Trasporti
- Amministrazione Comunale di BERGAMO, rappresentata da Maddalena Cattaneo, Assessore alle Politiche della Mobilità
- Amministrazione Comunale di BRESCIA, rappresentata da Nicola Orto, Assessore alla Mobilità e Traffico
- Amministrazione Comunale di COMO, rappresentata da Fulvio Caradonna, Assessore alla Viabilità
- Amministrazione Comunale di CREMONA, rappresentata da Daniele Soregaroli, Assessore all'Urbanistica, Mobilità Traffico e Trasporti
- Amministrazione Comunale di LECCO, rappresentata da Dario Pesenti, Assessore ai Trasporti, Ambiente, Ecologia e Agenda21

- Amministrazione Comunale di LODI, rappresentata da Leonardo Rudelli, Assessore all'Urbanistica, Viabilità e Trasporti
- Amministrazione Comunale di MANTOVA, rappresentata da Franco Bonaffini, Assessore ai Trasporti, Polizia Locale, Viabilità
- Amministrazione Comunale di MILANO, rappresentata da Mariolina Moiola, Assessore alla Famiglia, Scuola e Politiche Sociali
- Amministrazione Comunale di MONZA, rappresentata da Romeo Massimiliano, Assessore alla Mobilità
- Amministrazione Comunale di PAVIA, rappresentata da Roberto Portolan, Assessore alla Mobilità, Polizia Locale e Protezione Civile
- Amministrazione Comunale di SONDRIO, rappresentata da Fabio Colombera, Assessore ai Trasporti, Viabilità Polizia Locale
- Amministrazione Comunale di VARESE, rappresentata da Fabio Binelli, Assessore alla Pianificazione della Mobilità e al Trasporto Pubblico Locale
- ANCI LOMBARDIA, rappresentata da Lorenzo Guerini
- ATM S.p.A., rappresentata da Elio Catania, Presidente e Amministratore Delegato
- LeNord srl, rappresentata da Antonio Colombo, Presidente
- FERROVIENORD S.p.A., rappresentata da Vittorio Belingardi, Presidente
- TRENITALIA S.p.A., Divisione Passeggeri Regionale, rappresentata da Fiorenzo Martini, Direttore Regionale Lombardia
- R.F.I. S.p.a., rappresentata da Domenico Colombo, Direttore Compartimentale Movimento Milano
- ASSTRA, rappresentata da GianBattista Scarfone, Presidente regionale
- ANAV Lombardia, rappresentata da Sandro Laudi, Presidente regionale
- Navigazione Lago D'Iseo srl, rappresentata da Piergiuseppe Ziliani, Presidente
- Assolombarda, Gruppo Trasporti, rappresentata da Giuliano Asperti, Presidente, e da Luca Maria Pedrotti Dell'Acqua, Direttore del Settore Gruppo Trasporti
  
- CGIL regionale Lombardia, rappresentata da Oriella Savoldi
- UIL Milano e Lombardia, rappresentata da Stefano Franzoni e Walter Galbusera
- CISL - USR regionale, rappresentata da Roberto Benaglia
- O.R.S.A. , rappresentata da Adriano Coscia
- O.R.S.A. Trasporti, rappresentata da Carlo Pallini e Valter Volpi
- FAST-Ferrovie Lombardia, rappresentata da Italo Mainolfi
- CISAL Conf. Italiana Sindacati Autonomi Lavoratori, rappresentata da Giuseppe Cusano
- U.G.L. Unione regionale del lavoro, rappresentata da Antonio del Prete
- U.G.L. Trasporti Lombardia, rappresentata da Antonio del Prete
- FILT/CGIL, rappresentata da Nino Cortorillo
- FIT/CISL, rappresentata da Roberto Rossi
- FAISA-CISAL, rappresentata da Sergio Pattarini
- UIL Trasporti Lombardia, rappresentata da Marco Pecorari
- Assoutenti – Lombardia, rappresentata dal Presidente Roberto Brunelli, Delegato per trasporti pubblici CRCU

- Federconsumatori Lombardia, rappresentata dal Presidente Giacinto Brighenti, Delegato per i trasporti pubblici CRCU
- ACU – Associazione Consumatori Utenti, rappresentata da Gianni Cavinato, Delegato per trasporti pubblici CRCU
- Adiconsum Lombardia, rappresentata dal Segretario Angela Alberti, Delegata per trasporti pubblici CRCU
- Coordinamento del Comitato dei Pendolari Ferroviari della Lombardia, rappresentato da Giorgio Dahò

### **CONSIDERATO CHE:**

Il sistema del Trasporto Pubblico Locale (TPL) in Lombardia oggi non risponde in modo adeguato alle esigenze di mobilità dei cittadini lombardi in termini di qualità e quantità di servizi e pertanto necessita di un intervento straordinario, con il concorso di tutte le parti sopra indicate, volto ad apportare un significativo miglioramento all'intero sistema;

Lo scenario attuale, caratterizzato da uno stato di grave crisi dovuto, tra l'altro, alla scarsità delle risorse e al mancato adeguamento dei trasferimenti statali, prefigura per il sistema del TPL lombardo una possibile riduzione della quantità e il peggioramento della qualità dei servizi offerti, con la conseguente incapacità di far fronte all'aumento della domanda di mobilità e la progressiva perdita di competitività rispetto al mezzo privato;

Tutti i soggetti sottoscrittori del Patto ritengono che, per rendere più efficace il trasporto pubblico in Lombardia, è necessaria una riforma condivisa, che consenta di raggiungere e garantire l'equilibrio economico del sistema – oggi gravemente compromesso – e di ottenere una più adeguata ed efficace risposta alle esigenze di mobilità dei cittadini;

Regione Lombardia, di fronte a tale emergenza, ha proceduto con il metodo del confronto e partenariato, che ha permesso di istituire, già a partire dalla fine dell'anno 2007, il Tavolo per il Trasporto Pubblico Locale, al quale hanno attivamente partecipato tutti i soggetti sottoscrittori del presente Patto;

Il Tavolo, che si è avvalso dei contributi dei diversi partecipanti, ha svolto un'analisi del contesto di riferimento a livello nazionale ed europeo, sintetizzata all'Allegato 5, prendendo in considerazione le migliori pratiche degli operatori e dei sistemi di TPL. A seguito di tale analisi sono stati identificati i diversi scenari di evoluzione per il sistema di TPL lombardo. Sulla base del confronto con i partecipanti al tavolo, si è giunti alla definizione delle linee guida del modello di riforma del settore per la Regione Lombardia;

### **VISTO:**

Il contesto normativo di riferimento per la riforma del trasporto pubblico locale definito dalla legge n. 59 del 15 marzo 1997 e successive modificazioni;

Il D.Lgs. 19 novembre 1997 n. 422 "Conferimento alle Regioni ed agli Enti Locali di funzioni in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" e successive modifiche e integrazioni, con cui si è data applicazione a quanto previsto dalla citata legge n. 59 del 15 marzo 1997;

La successiva legge regionale 29 ottobre 1998 n. 22 "Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia" che ha definito il quadro normativo regionale, all'interno del regime nazionale;

#### **PREMESSO CHE:**

Tanto il quadro normativo nazionale quanto quello regionale prevedono oggi lo strumento della gara quale modalità ordinaria per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico, sia ferroviari sia automobilistici, tranviari e metropolitani in un regime di concorrenza per il mercato;

Il quadro normativo di settore è tuttora in fase di evoluzione, sia a seguito dell'approvazione del nuovo Regolamento europeo 1370/2007, sia per il dibattito a livello nazionale sulla necessità di un nuovo assetto di regole, che tuttavia ad oggi non si è ancora concretizzato in una revisione della normativa speciale di settore;

L'attuale modello di gestione dei servizi di TPL presenta caratteristiche poco governabili in modo unitario e non favorisce una programmazione coordinata della globalità dei servizi di trasporto automobilistici, tranviari, metropolitani e ferroviari, che molto spesso, per tale motivo, non contribuiscono in modo ottimale alle necessità di ridurre la congestione e l'inquinamento, attrarre nuove quote di utenza, aumentare la sicurezza, contribuire a un sistema di mobilità equo ed efficace;

Il livello dei "servizi minimi", di cui alla normativa nazionale e regionale, è stato sovente assimilato ai servizi storicamente garantiti dalle risorse regionali, senza considerare con il dovuto rilievo i criteri di tipo trasportistico e l'evoluzione della domanda di mobilità registrata negli ultimi anni;

Sul territorio della Regione Lombardia, pur in presenza di un sensibile deficit infrastrutturale, sono ormai completate o in via di completamento molte nuove infrastrutture attese da anni, come l'estensione della rete metropolitana e tranviaria di Milano, Brescia e Bergamo, il Passante ferroviario di Milano, i raddoppi delle linee storiche e le nuove linee ad Alta Capacità per Bologna e Torino, di prossima entrata in esercizio, oltre a quella per Verona. Tali interventi consentiranno in tempi rapidi un contestuale salto di qualità del trasporto regionale, suburbano e locale;

In parallelo, nella prima metà dell'anno 2008, il drammatico andamento del costo dei carburanti ha portato una nuova e significativa crescita nella domanda di mobilità pubblica, che prevedibilmente continuerà nel futuro;

Già nel corso del 2007, la Regione Lombardia, insieme alle altre Regioni, ha attivamente partecipato al Tavolo Interistituzionale per il TPL, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. L'esito di tale Tavolo, pur ancora insufficiente rispetto alle aspettative e alle reali esigenze del settore, ha comunque permesso di disporre di nuove risorse strutturali in spesa corrente, definite dalla Legge Finanziaria dello Stato per il 2008 (L. 244/2007) e quantificabili, per la Regione Lombardia, in circa 88 mln Euro all'anno;

Nel confronto con il Governo, tutte le Regioni hanno convenuto che il trasporto pubblico locale rappresenta un'emergenza a livello nazionale, che può essere risolta solo attraverso modifiche strutturali alle risorse e alle regole che governano il settore.



**TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO  
SI STIPULA IL SEGUENTE PATTO  
PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN LOMBARDIA**

articolato in due distinte sezioni di cui:

- la prima relativa al quadro delle risorse finanziarie disponibili, alla loro attribuzione e al superamento del contenzioso in atto,
  - la seconda relativa alla definizione delle regole e delle linee guida per la costruzione del modello evolutivo di riforma del trasporto pubblico locale,
- con l'obiettivo di raggiungere un significativo miglioramento della qualità dei servizi

**INDICE**

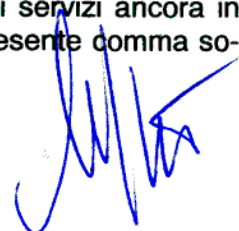
<b>SEZIONE 1. RISORSE PER IL TPL E IMPEGNI DELLE PARTI</b>	<b>7</b>	
Art. 1	Riparto delle risorse della Legge Finanziaria statale	7
Art. 2	Rinuncia alle pretese relative alle competenze per gli anni antecedenti al 2008	8
Art. 3	Rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro	9
Art. 4	Indicizzazione dei corrispettivi dei servizi in essere	9
Art. 5	Riconoscimento agli EE.LL. dell'Iva sui corrispettivi	9
Art. 6	Investimenti sul materiale rotabile	10
Art. 7	Efficientamento aziendale e di sistema	11
Art. 8	Riparto delle risorse aggiuntive regionali	11
<b>SEZIONE 2. MODELLO EVOLUTIVO DI RIFORMA PER IL TPL</b>	<b>12</b>	
Art. 9	Obiettivi e risultati attesi della riforma	12
Art. 10	Soggetti coinvolti e loro ruolo	13
Art. 11	Linee guida della riforma	14
Art. 12	Specificità del Servizio Ferroviario Regionale	14
Art. 13	Articolazione territoriale (bacini)	15
Art. 14	Agenzie	16
Art. 15	Modalità di affidamento del servizio	18
Art. 16	Contratti di servizio	18
Art. 17	Politiche tariffarie	19
Art. 18	Nuovi servizi	22
Art. 19	Tempi e fasi di attuazione	23
Art. 20	Disciplina del periodo transitorio	23
<b>SEZIONE 3. ALLEGATI AL PATTO</b>	<b>24</b>	
<i>Allegato 1</i>	<i>Elenco soggetti che rinunciano alle pretese per gli anni antecedenti al 2008</i>	<i>24</i>
<i>Allegato 2</i>	<i>Riparto risorse regionali per la copertura dell'IVA sui corrispettivi 2008</i>	<i>24</i>
<i>Allegato 3</i>	<i>Criteri per la progettazione di servizi integrati a sistema e per la remunerazione differenziata delle percorrenze integrate</i>	<i>24</i>
<i>Allegato 4</i>	<i>Linee guida per la redazione del Contratto di Servizio</i>	<i>24</i>
<i>Allegato 5</i>	<i>Materiale di sintesi dei lavori del Tavolo</i>	<i>24</i>



## Sezione 1. Risorse per il TPL e impegni delle parti

### Art. 1 Riparto delle risorse della Legge Finanziaria statale

1. Regione Lombardia destina agli operatori del Trasporto Pubblico Locale lombardo, quali risorse aggiuntive rispetto a quelle attualmente erogate dalla Regione e dagli Enti Locali, le risorse di cui ai commi 295 e 298 dell'Art. 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Legge Finanziaria dello Stato 2008). In particolare le parti prendono atto che le nuove risorse destinate al settore per la Lombardia sono:
  - a. l'importo in Tabella 1, prima colonna, della legge finanziaria citata, pari a 44.581.650 euro (comma 295);
  - b. l'importo derivante dall'applicazione dell'ulteriore quota dell'accisa sul gasolio, determinata nella misura di 0,00860 euro per l'anno 2008 per ogni litro di gasolio erogato sul territorio regionale (comma 298); per semplicità di esposizione, ai fini del presente Patto, questo importo è stimato al valore approssimativo di 43,8 milioni per l'anno 2008 e varia negli anni successivi, secondo la dinamica prevista dalla Legge Finanziaria e il trend di vendita del gasolio.
2. Le risorse della Legge Finanziaria 2008 non sono destinate ai servizi svolti da Trenitalia, in coerenza con quanto previsto dal comma 302 della stessa Legge; la stessa Trenitalia ha peraltro già beneficiato di specifiche ulteriori risorse con il decreto-legge 8 aprile 2008, n. 60 e, nell'ambito delle risorse destinate a far fronte alle esigenze complessive del gruppo Ferrovie dello Stato, con il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112.
3. Per l'anno 2008 le risorse sono ripartite tra gli operatori ferroviari (impresa LeNORD e gestore dell'infrastruttura Ferrovienord) e gli operatori dei servizi automobilistici, tranviari e metropolitani (per semplicità di seguito definiti "operatori di TPL su gomma") in proporzione alle risorse previste nel bilancio regionale per l'anno 2007, con riferimento ai capitoli 5537, 4922, 5978 e 7012 e comprendono anche l'indicizzazione delle risorse assegnate dalla Regione per l'anno 2008, fermo restando il rispetto degli impegni contrattuali vigenti.
4. La percentuale di risorse destinata agli operatori ferroviari, di cui al comma 3, è pari al 21,54% (indicativamente 19 mln Euro) ed è assegnata all'interno dei Contratti di servizio, secondo le regole ivi previste.
5. La percentuale destinata agli operatori di TPL su gomma è pari al 78,46% (indicativamente 69 mln Euro) ed è ripartita in base al parametro delle vetture\*km contribute dalla Regione (per servizi in concessione) o a contratto nell'anno 2008, pesando con un fattore 1.1 le vetture\*km urbane per tenere forfettariamente conto della minore velocità commerciale. Le quote per l'anno 2008, suddivise in base a tali percorrenze, sono assegnate direttamente dalla Regione alle aziende, quale contributo straordinario "una tantum" per il mantenimento dell'attuale livello dei servizi, con l'applicazione della ritenuta d'acconto del 4%.
6. Entro 30 giorni dalla sottoscrizione del Patto, la Regione liquida agli operatori di TPL su gomma un anticipo pari a 1/3 del totale. La quota restante sarà liquidata una volta realizzata la condizione sospensiva di cui al successivo Art. 2 e terrà conto dell'eventuale conguaglio, in difetto o in eccesso, una volta accertato l'esatto importo derivante dal comma 298 della citata Legge Finanziaria.
7. Per gli anni successivi al 2008, le risorse destinate agli operatori di TPL su gomma sono assegnate dalla Regione agli Enti Locali competenti o, qualora già costituite, alle Agenzie di cui al successivo Art. 14. Gli EE. LL. provvederanno a ripartirle tra gli operatori, previo recepimento all'interno dei relativi contratti di servizio, in base al parametro delle vetture\*km a contratto, nel rispetto dei criteri di cui al precedente comma 5. La quota parte relativa ai servizi ancora in concessione sarà ripartita direttamente dalla Regione. Le risorse di cui al presente comma so-



no da considerarsi aggiuntive rispetto a qualunque altra risorsa già erogata, a qualunque titolo, dagli stessi Enti.

8. Entro 30 giorni dalla sottoscrizione del Patto, la Regione liquida altresì le rimanenti quote a saldo, di propria competenza, relative all'anno 2007.
9. Le risorse assegnate al TPL ai sensi del presente Patto sanano i motivi di contenzioso pregresso tra gli operatori di TPL su gomma, la Regione e gli Enti Locali, nei termini espressi dal successivo Art. 2 e pertanto, null'altro è da ritenersi dovuto dalla Regione e dagli Enti Locali, anche per la revisione dei corrispettivi dei contratti di servizio del TPL gomma, relativamente ai servizi in essere, per il triennio 2008-2010, fatto salvo quanto previsto all'art. 4. Le parti prendono atto che la puntuale esecuzione di quanto previsto al precedente comma 7 è essenziale ai fini del presente comma. E' fatta salva l'assegnazione di eventuali ulteriori risorse derivanti dallo Stato a seguito dei Tavoli che le parti si impegnano ad attivare a livello nazionale, nel rispetto dei vincoli di destinazione o dei criteri previsti dalla legge.

## **Art. 2 Rinuncia alle pretese relative alle competenze per gli anni antecedenti al 2008**

1. L'efficacia degli impegni assunti da Regione Lombardia e dagli Enti Locali ai sensi della presente Sezione 1 del Patto (con l'eccezione dell'anticipo di cui al primo periodo del comma 6 dell'Art. 1 e della previsione di cui al comma 8 del medesimo Art. 1 ) è sospensivamente condizionata all'ottenimento - entro due mesi dalla sottoscrizione del presente patto - di una dichiarazione sottoscritta dagli operatori di cui all'Allegato 1, il cui diritto alla contribuzione non sia già stato accertato in via definitiva, in forma e sostanza soddisfacente per Regione Lombardia e per gli Enti Locali, contenente l'espressa, definitiva ed irrevocabile rinuncia a:
  - a. ogni e qualsiasi diritto, pretesa, domanda, richiesta di indennizzo, azione e/o eccezione, comunque denominati, che siano stati azionati o introdotti nei giudizi pendenti alla data di sottoscrizione del presente Patto relativamente all'erogazione da parte della Regione Lombardia e degli Enti Locali delle risorse per l'esercizio del servizio di TPL per gli anni di contribuzione fino al 31/12/2007;
  - b. ogni e qualsiasi diritto, pretesa, domanda, richiesta di indennizzo, azione e/o eccezione, comunque denominati, che possono spettare in relazione, diretta o indiretta, all'esercizio del servizio di TPL per gli anni di contribuzione fino al 31/12/2007, nei confronti della Regione e degli Enti Locali.
2. L'Allegato 1 contiene l'elenco di tutte le aziende esercenti nell'anno 2008 così suddiviso:
  - a. Parte 1: aziende associate o collegate alle associazioni delle imprese operatrici di TPL firmatarie del Patto;
  - b. Parte 2: aziende non associate o collegate alle predette associazioni.
3. Le Associazioni delle imprese operatrici di TPL, firmatarie del Patto, si impegnano a raccogliere le rinunce di tutti gli operatori loro associati o collegati di cui alla Parte 1 dell'Allegato 1) e danno atto che tutti gli impegni della Regione e degli Enti Locali previsti nella Sezione 1 del presente Patto saranno efficaci e vincolanti solo se le rinunce di cui al comma 1 corrispondano almeno al 95% dei corrispettivi e dei contributi regionali 2008 riferiti agli operatori di cui al comma 1. A tal fine la Regione si impegna a trasmettere il testo del presente Patto anche alle aziende di cui alla Parte 2 dell'Allegato 1).
4. Resta comunque inteso che nel caso in cui le rinunce raggiungano la quota sopra definita, l'efficacia degli impegni previsti nella Sezione 1 della Regione e degli EE.LL. si esplica solo nei confronti degli operatori che hanno sottoscritto la dichiarazione, ferme restando le modalità di riparto di cui all'Art. 1 .
5. Regione si riserva la facoltà di definire la destinazione della quota delle risorse non assegnate ad alcuna impresa in quanto non aderente al Patto nei tempi stabiliti nel presente articolo, nel rispetto di quanto previsto dall'art.1 commi 295 e 298 della Finanziaria 2008.





### **Art. 3 Rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro**

1. Le parti ribadiscono che il rapporto contrattuale tra imprese e lavoratori si svolge autonomamente nel suo contesto naturale, a partire dal rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro in essere. A tal proposito, Regione ed Enti Locali, nel richiamare il comma 301 dell'Art.1 della Legge Finanziaria 2008, ribadiscono che il predetto rinnovo contrattuale non potrà comportare alcun coinvolgimento finanziario dei suddetti Enti.

### **Art. 4 Indicizzazione dei corrispettivi dei servizi in essere**

1. Le parti condividono l'esigenza di riconoscere l'indicizzazione automatica dei corrispettivi e dei contributi, in misura coerente al tasso relativo al Patto di stabilità previsto dalle leggi finanziarie dello Stato. In particolare, Regione Lombardia garantisce l'incremento del 2,3% per l'anno 2009, rispetto a quanto impegnato nell'anno 2008.
2. L'indicizzazione di cui al comma precedente viene applicata annualmente a partire dall'anno 2009 fino alla data di attuazione della riforma di cui alla Sezione 2 del presente Patto e comunque per un periodo non superiore a 3 anni.
3. L'indicizzazione si applica ai contributi delle linee in concessione e ai corrispettivi dei contratti di servizio, per la quota parte erogata dalla Regione.
4. Le suddette risorse aggiuntive, se relative a servizi a contratto, sono assegnate agli Enti Locali, nel rispetto delle disposizioni contrattuali in essere, con le seguenti regole:
  - qualora la somma assegnata dovesse risultare inferiore a quella pattuita contrattualmente, l'Ente dovrà:
    - a) procedere alla copertura delle differenze, fino al valore dell'adeguamento contrattuale;
    - b) qualora non sia possibile procedere secondo quanto previsto alla lett. a), sentiti i soggetti interessati, avvalersi degli strumenti contrattuali disponibili volti alla razionalizzazione o rimodulazione di servizi e risorse fino alla compensazione di tale differenza;
  - qualora l'assegnazione prevista dovesse risultare superiore a quella pattuita contrattualmente, la somma verrà adeguata a quella prevista dal contratto.
5. Le risorse relative ai servizi ancora in concessione sono assegnate direttamente dalla Regione.
6. L'indicizzazione delle risorse relative a servizi finanziati dagli Enti Locali è a carico degli stessi.
7. Le parti danno atto che null'altro è dovuto dagli Enti Locali per l'indicizzazione dei corrispettivi dei servizi in essere.

### **Art. 5 Riconoscimento agli EE.LL. dell'Iva sui corrispettivi**

1. A parziale riconoscimento dell'aliquota Iva per i contratti di servizio degli operatori di TPL su gomma, Regione Lombardia rende disponibile agli Enti Locali competenti l'importo complessivo di 8 mln Euro per l'anno 2008, ripartiti come riportato nell'Allegato 2, 3.5 mln Euro per l'anno 2009 e di 1.5 mln Euro per l'anno 2010;
2. A partire dal 2009 la residua quota di IVA, relativa ai contratti di servizio ed alle risorse di cui all'Art. 1, è posta a carico degli Enti Locali sottoscrittori dei contratti di servizio, che potranno:
  - a) procedere alla copertura con risorse proprie;
  - b) avvalersi, sentiti i soggetti interessati ed acquisito il consenso dei soggetti firmatari, degli strumenti contrattuali disponibili volti alla razionalizzazione o rimodulazione di servizi e risorse fino alla compensazione di tale differenza.
3. Le parti concordano che null'altro è dovuto dalla Regione in materia di riconoscimento Iva agli Enti Locali.

## **Art. 6 Investimenti sul materiale rotabile**

1. Le parti riconoscono che il materiale rotabile ferroviario, tranviario, metropolitano ed automobilistico costituisce elemento fondamentale per erogare un servizio di qualità e pertanto si impegnano a concentrare gli sforzi economici per migliorarne la qualità e le performance.
2. Nell'obiettivo di ridurre le emissioni inquinanti, dando priorità all'eliminazione di tutti gli attuali veicoli Euro 0 ed Euro 1 anche in attuazione della Legge Regionale 24/2006, Regione Lombardia si impegna a proseguire il finanziamento volto al rinnovo ed al potenziamento del parco autobus rendendo disponibili le seguenti risorse:
  - 15 mln Euro in base al comma 1031, Art. 1 della Finanziaria 2007, di cui alla d.g.r. del 2/4/2008, n. VIII/6953, con riparto entro 30 giorni dalla sottoscrizione del Patto, ed inoltre, in seguito all'erogazione dello Stato:
  - 8 mln Euro come annualità 2008 ex lege 166/2002, con riparto entro 30gg dall'emanazione del decreto di assegnazione da parte dello Stato ed assegnazione dagli EE.LL. alle aziende entro i successivi 30 giorni,
  - 80 mln Euro come attualizzazione (mutuo) delle risorse assegnate ex lege 166/2002,
  - 15 mln Euro nell'ambito delle risorse previste dalla Legge n. 133/2008, di cui alla d.g.r. del 1° ottobre 2008, n. VIII/8132, con riparto entro 30 giorni dalla sottoscrizione del Patto.
3. Le risorse ex lege 166/02, che saranno erogate in annualità e attraverso l'assunzione del mutuo, vengono erogate a titolo di cofinanziamento anche in misura superiore, previa adozione dei necessari provvedimenti normativi, a quanto previsto dalla L.R. n. 34/78 e comunque non superiore al 70% del costo di acquisto (IVA esclusa) e sono assegnate dalla Regione agli Enti Locali in base alle percorrenze contribuite dalla Regione e ad adeguati meccanismi di premialità coerenti con le politiche regionali e locali di tutela ambientale. Gli EE.LL. riconoscono tali risorse agli operatori di TPL su gomma per garantire prioritariamente l'eliminazione degli autobus Euro 0 ed Euro 1, e, a coloro che hanno già realizzato i miglioramenti del parco eliminando gli Euro 0 ed Euro 1, un finanziamento non inferiore ad un autobus ogni 350.000 vetture\*km anno a contributo/corrispettivo.
4. Regione Lombardia conferma il seguente programma di acquisto di materiale rotabile:
  - a. 78 treni TSR per i servizi di LeNORD e del raggruppamento di imprese esercente la linea S5, per un valore di 653 mln Euro, con entrata in servizio dall'aprile 2007 alla fine del 2009;
  - b. 6 treni aeroportuali, per un valore di 35 mln Euro, con entrata in servizio entro gennaio 2010;
  - c. 8 treni per la linea Brescia-Iseo-Edolo e 6 treni per la linea Milano-Molteno-Lecco, per un valore di 60 mln Euro, in base al comma 1031, Art. 1 della Finanziaria 2007, di cui alla d.g.r. del 2/4/2008, n. VIII/6953, con entrata in servizio dal 2010.
5. Regione Lombardia si impegna, inoltre, a proseguire il programma di rinnovo della flotta ferroviaria, automobilistica, tranviaria e metropolitana, destinando 30 mln di Euro ad investimenti ferroviari nell'ambito delle risorse previste dalla Legge n. 133 del 2008, come previsto dalla D.G.R. 8132 dell'1° ottobre 2008, nonché quota parte delle risorse nazionali del Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS), in via di assegnazione; queste ultime ed eventuali ulteriori risorse che la Regione si impegna a richiedere al governo nazionale saranno destinate prioritariamente alle linee del SFR non ancora interessate dal piano di rinnovo di cui al comma precedente e che evidenziano le maggiori necessità, ed anche al rinnovo del parco rotabile della metropolitana di Milano.
6. Il materiale rotabile ferroviario di cui al presente articolo è acquistato dalla Regione Lombardia, anche avvalendosi del concessionario della rete regionale, previa apposita Convenzione, e resterà di proprietà della Regione o di un soggetto da essa indicato.



7. Regione Lombardia riconoscerà come criterio di premialità per l'erogazione di risorse per nuovi servizi di TPL, il cofinanziamento o l'acquisizione diretta da parte degli EE.LL. del materiale rotabile ferroviario e automobilistico.

#### **Art. 7 Efficientamento aziendale e di sistema**

Fatto salvo quanto previsto dall'art. 1467 del Codice Civile, gli operatori riconoscono che gli eventuali maggiori costi, rispetto a quelli maturati nel 2008, non coperti dalle risorse garantite dalla Regione, dagli Enti Locali e da altri soggetti pubblici, ivi compresa l'indicizzazione dei corrispettivi, devono essere compensati mediante adeguati processi di efficientamento aziendale e di sistema anche con la necessaria collaborazione degli EE.LL. sottoscrittori dei contratti di servizio.

#### **Art. 8 Riparto delle risorse aggiuntive regionali**

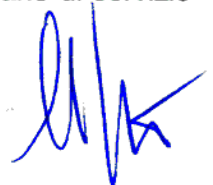
1. Regione Lombardia per il 2008 mette a disposizione per i servizi di Trasporto Pubblico Locale 17 mln di Euro di risorse aggiuntive regionali che saranno ripartite, tenendo in considerazione:
  - a) la specificità della tipologia di servizio del gestore dei servizi urbani e di area urbana di Milano, anche in considerazione dell'elevata percentuale di servizi effettuati con metropolitane e tranvie, per una quota massima di 7 mln di Euro;
  - b) la necessità di sanare il contenzioso tra le aziende e le Province relativo alla quota di spettanza degli EE.LL. del CCNL 2001, per una quota massima di 1 mln di Euro;
  - c) la necessità di riconoscere agli Enti Locali che hanno sottoscritto, a seguito di procedura di gara ex L.R. 22/98, un contratto di servizio che prevede per il 2008 un'indicizzazione del corrispettivo risorse finalizzate a garantire l'adeguamento, da suddividere proporzionalmente a quanto riconosciuto nei contratti, per un massimo di 4 mln di Euro;
  - d) la necessità di contribuire alla copertura degli oneri sostenuti dagli EE.LL. per l'esercizio di servizi aggiuntivi e innovativi, non contribuiti da Regione, o per altri interventi in attuazione delle politiche regionali della mobilità, ivi incluso, ove necessario, il sostegno per i maggiori costi sopportati dalle aziende a causa dell'ampliamento del periodo scolastico, per una quota massima pari a 5 mln di Euro.



## Sezione 2. Modello evolutivo di riforma per il TPL

### Art. 9 Obiettivi e risultati attesi della riforma

1. Al fine di apportare un significativo miglioramento alla qualità dei servizi, di sviluppare un servizio di trasporti integrato e maggiormente rispondente alle esigenze di mobilità dei cittadini e di garantire la sostenibilità economica del sistema, le parti concordano sulla necessità di avviare un processo complessivo di riforma dell'assetto del Trasporto Pubblico Locale lombardo, come di seguito specificato.
2. Gli obiettivi di tale riforma sono:
  - a) sviluppare il sistema del Trasporto Pubblico Locale in Lombardia affinché risponda alle esigenze crescenti di mobilità dei cittadini, e favorire, attraverso l'aumento e la razionalizzazione dell'offerta e l'integrazione tra le diverse tipologie di servizio, il trasferimento modale dal mezzo privato al mezzo pubblico;
  - b) migliorare la qualità del servizio in termini di regolarità, affidabilità, comfort, puntualità e accessibilità (ad es. interscambio, cadenzamento, servizi innovativi a chiamata...), definendo contratti di servizio che incentivino il raggiungimento di tali obiettivi, anche realizzando un adeguato sistema di monitoraggio della qualità e dei fattori di produzione del servizio;
  - c) migliorare la comprensibilità dell'offerta complessiva del sistema, mettendo a disposizione dei cittadini opportuni strumenti per la consultazione integrata, anche a livello regionale, di orari, percorsi, tariffe.
  - d) promuovere la tutela dei diritti dei cittadini utenti dei servizi di Trasporto Pubblico Locale e assicurare, anche in sede di stipula dei contratti di servizio, la qualità, l'universalità e l'economicità delle prestazioni, nel rispetto puntuale di quanto stabilito dall'art. 2 comma 461 Legge Finanziaria 2008 (Legge 244/2007);
  - e) assicurare al TPL regionale, con il contributo di tutti i portatori di interesse, il quadro normativo e organizzativo, le soluzioni e i finanziamenti necessari per colmare il gap tra risorse disponibili e risorse necessarie, stimato in oltre 500 mln di Euro al 2015, scongiurando il pericolo di una crisi strutturale del sistema;
  - f) ottimizzare reti e orari in un'ottica di integrazione modale e assicurare sistemi tariffari e di informazione integrati a beneficio dei cittadini;
  - g) creare le condizioni affinché il sistema di TPL sia facilmente comprensibile ed accessibile in termini di topologia della rete, tariffe, orari e luoghi di interscambio;
  - h) migliorare la governance di sistema con l'obiettivo di garantire il raggiungimento degli obiettivi strategici in maniera omogenea su tutto il territorio regionale;
  - i) supportare i processi di semplificazione del mercato e favorire la cooperazione pubblico-privato in vista delle future gare, sviluppando le opportune sinergie ed economie di scala;
  - j) favorire la creazione di operatori, anche in forma aggregata e consortile, capaci di operare reali politiche di marketing e investimenti destinati al concreto miglioramento della qualità del servizio;
  - k) migliorare l'informazione agli utenti, anche istituendo da parte della Regione Lombardia un sito web specifico e aggiornato, che riporti gli orari e le tariffe di tutto il Trasporto Pubblico Locale della Regione.
3. I risultati che la riforma intende conseguire sono:
  - a) incrementare, entro il 2015, i passeggeri complessivamente trasportati dal sistema del TPL lombardo per una quota pari ad almeno il 30% nell'area suburbana e il 20% a livello regionale;
  - b) sviluppare nuovi servizi di TPL, a partire dal 2009 e stimabili in 189 mln di euro al 2015, dando priorità a quelli che presentano elevati indici di affollamento ed un orario di servizio



- limitato, e, in particolare, incrementare l'offerta regionale di treni\*km del 20%, completando il sistema delle linee suburbane e regionali, così come stabilito in precedenti accordi condivisi e sottoscritti con gli Enti Locali lombardi;
- c) migliorare l'indicatore di puntualità del servizio ferroviario regionale di almeno 3 punti percentuali entro il 2010 e di ulteriori 5 punti percentuali entro il 2015, sia nelle ore di punta, sia nella media giornaliera;
  - d) migliorare la velocità commerciale dei servizi di TPL, incrementandola progressivamente a partire dal 2009 e fino al 10% nel 2011, anche grazie alla velocizzazione dei servizi ferroviari in conseguenza del completamento degli interventi infrastrutturali effettuati ed in corso;
  - e) migliorare l'affidabilità del servizio, riducendo del 50% le soppressioni rispetto al servizio programmato entro il 2011 e del 90% entro il 2015;
  - f) ridurre l'età media del parco mezzi di almeno il 20% e tendenzialmente fino al 40% entro il 2015;
  - g) per l'integrazione tariffaria:
    - entro il 2008, definire l'accordo di programma per l'integrazione tariffaria nell'area milanese servita dalle Linee S, dandone attuazione nel 2009;
    - entro il 2010 estenderla all'ambito regionale, anche attraverso l'attivazione, già a partire dal 2009, di integrazioni sperimentali in altre aree provinciali e l'introduzione di titoli integrati tra servizi ferroviari e servizi di TPL con priorità per quelli nei Comuni capoluogo e per forme di abbonamento anche annuali;
  - h) istituire, entro il 2010, tariffe differenziate e incentivanti l'utilizzo del mezzo pubblico per segmenti di utenza (es. gruppi familiari, ragazzi, studenti, anziani, categorie svantaggiate) e fasce di utilizzo (orari, festività, ...);
  - i) sperimentare, entro il 2010, forme innovative di bigliettazione (es. buoni/voucher per l'acquisto di beni e servizi legati alla mobilità sostenibile per i dipendenti delle aziende, titoli di viaggio integrati con servizi alberghieri, museali, ...) che incentivino la mobilità sostenibile e l'utilizzo del TPL nelle aree geografiche svantaggiate;
  - j) aumentare l'efficienza di sistema e realizzare economie di gestione mediante l'individuazione di costi standard per identificare fattori produttivi critici e l'introduzione di idonee forme di efficientamento;
  - k) ridurre l'evasione tariffaria ed incrementare i servizi a chiamata, ad integrazione degli ordinari servizi di linea.

## **Art. 10        Soggetti coinvolti e loro ruolo**

1. Sono soggetti attuatori della riforma:
  - la Regione Lombardia;
  - le Province lombarde;
  - i Comuni capoluogo;
  - i Comuni non capoluogo, rappresentati dall'ANCI;
  - gli operatori di trasporto pubblico rappresentati dalle associazioni di categoria e gli operatori dei gruppi FNM (LeNORD e Ferrovienord), FS (Trenitalia e RFI), ATM e Navigazione Lago d'Iseo;
  - le organizzazioni sindacali confederali e di categoria del settore dei trasporti;
  - le associazioni di utenti, consumatori e pendolari.
2. I soggetti attuatori della riforma, condividendone gli scopi, ne perseguono gli obiettivi e ne coadiuvano l'esecuzione mediante il rispetto, ciascuno per quanto di competenza, degli impegni definiti negli articoli che seguono.



## **Art. 11 Linee guida della riforma**

1. Al fine di raggiungere gli obiettivi e i risultati declinati al precedente Art. 9 , le parti condividono le seguenti linee guida della riforma:
  - a. individuare forme e strumenti che incentivino prioritariamente il miglioramento della qualità ed efficienza del servizio di Trasporto Pubblico Locale lombardo;
  - b. assicurare al sistema del TPL lombardo un adeguato quadro di risorse che tenga conto della dinamica dei costi, dei ricavi, della maggior produttività ed efficienza del servizio, dei miglioramenti qualitativi e dell'equilibrio attualmente raggiunto tra contributo pubblico ed introito tariffario;
  - c. riarticolare i bacini territoriali, secondo quanto meglio definito al successivo Art. 13 al fine di razionalizzare ed integrare maggiormente l'offerta su basi territoriali più ampie;
  - d. creare, per ciascuno dei suddetti nuovi bacini territoriali, un'Agenzia per l'esercizio associato delle funzioni in materia di programmazione, organizzazione, monitoraggio e controllo, promozione dei servizi di TPL, secondo quanto meglio definito al successivo Art. 14 ;
  - e. supportare i processi di aggregazione degli operatori, mediante apposite misure incentivanti, mantenendo fermo il principio della libera concorrenza;
  - f. realizzare un monitoraggio analitico del livello qualitativo del servizio offerto, dei fattori di produzione, dei ricavi e dei costi;
  - g. assicurare ai cittadini una corretta e completa informazione sul servizio offerto in Lombardia;
  - h. curare e sviluppare adeguate forme di pubblicizzazione e comunicazione dei servizi integrati, a supporto della collettività e dello sviluppo sostenibile del territorio.
2. Le linee guida di cui al precedente comma saranno oggetto di una apposita proposta di Legge regionale di riassetto del settore, che verrà adottata dalla Giunta e sottoposta all'approvazione del Consiglio regionale.
3. In questo contesto i compiti della Regione Lombardia, in coordinamento con gli Enti Locali e con le Agenzie, di cui al successivo Art. 14 saranno quelli di:
  - a. garantire il governo complessivo del sistema e coordinare l'attuazione della riforma;
  - b. definire le linee strategiche della mobilità regionale, anche attraverso la redazione del Piano Regionale dei Trasporti, del Programma Triennale dei Servizi ferroviari e di linee guida per l'applicazione di specifiche iniziative di governo della mobilità;
  - c. definire il quadro delle politiche di integrazione tariffaria regionale, ivi compreso lo sviluppo della Carta Regionale dei Trasporti quale supporto tecnologico;
  - d. programmare gli investimenti in relazione alle risorse statali e regionali destinate al settore;
  - e. elaborare le linee guida del sistema tariffario integrato regionale, dei modelli di controllo e monitoraggio, degli schemi di contratto di servizio e della carta dei servizi, dell'informazione all'utenza, sulla base delle quali dovranno essere elaborati i Piani di Bacino.

## **Art. 12 Specificità del Servizio Ferroviario Regionale**

1. Le parti prendono atto delle specificità del Servizio Ferroviario Regionale, che assolve alle funzioni di collegamento di tipo interregionale, interpolo e locale. La complessità del sistema ferroviario, considerando la capacità limitata dell'infrastruttura, necessita di una programmazione unitaria delle diverse tipologie di servizio e, conseguentemente, dell'indispensabile coordinamento con i servizi su scala nazionale.
2. Nel contesto della riforma, i servizi ferroviari si configurano come dorsale del sistema della mobilità su cui far convergere, all'interno di un progetto integrato di sistema, le linee dei servizi automobilistici, razionalizzate e riorganizzate, eliminando sovrapposizioni e parallelismi non funzionali all'ottimizzazione dell'impiego di una rete integrata di servizi.



3. Nell'ottica di garantire la miglior qualità del servizio, Regione Lombardia, in stretto coordinamento con le Province e i Comuni Capoluogo e con il supporto e il coinvolgimento delle Agenzie, di cui al successivo Art. 14 , provvederà alla programmazione e allo sviluppo del servizio ferroviario regionale, anche attraverso l'affidamento dei servizi tramite gara, la stipula dei contratti di servizio, il monitoraggio e il controllo.
4. Le parti riconoscono altresì la specifica situazione di Trenitalia, comune anche alle altre Regioni e dovuta al mancato riconoscimento, da parte dello Stato, delle risorse necessarie a coprire i costi aziendali di produzione del servizio. In coerenza con le posizioni già espresse in sede di Conferenza delle Regioni, le parti si impegnano a fare tutto ciò che è in loro potere affinché, a completamento delle risorse già anticipate nel corso del 2008, richiamate all'Art. 1 comma 2, lo Stato garantisca la strutturalità delle risorse per Trenitalia, assegnandole per il tramite delle Regioni in modo tale da favorire una rapida sottoscrizione dei nuovi contratti di servizio e scongiurare ogni possibile taglio dei servizi attuali.
5. Regione, Trenitalia e LeNord si impegnano ad avviare da subito la negoziazione per definire il nuovo contratto di servizio valido a partire dal 2009, nel rispetto delle linee guida di cui al successivo Art. 16 , con durata coerente con quanto previsto dalla legislazione vigente e tenendo in considerazione gli effettivi costi di produzione, dei ricavi e della qualità del servizio erogato.

#### **Art. 13 Articolazione territoriale (bacini)**

1. Al fine di ottenere una maggiore razionalizzazione ed integrazione dei servizi su basi territoriali più ampie, le parti prendono atto della necessità di una nuova definizione dei bacini territoriali su cui articolare il sistema del TPL.
2. La Regione Lombardia, in coordinamento con le Province e i Comuni Capoluogo, stabilirà l'articolazione effettiva dei bacini nella redigenda legge regionale di riforma del TPL, di cui al comma 2 del precedente Art. 11 , nel rispetto dei seguenti principi:
  - a. creazione, sulla base dei confini amministrativi e considerando i flussi di origine e destinazione della mobilità, di bacini provinciali o sovra provinciali che per dimensione e caratteristiche siano in grado di garantire un significativo miglioramento dell'organizzazione dei servizi;
  - b. integrazione, all'interno del singolo bacino, delle diverse tipologie di servizi classificati come urbani, di area urbana ed interurbani, comprensivi di quelli dei Comuni cosiddetti regolatori, in coerenza con i servizi ferroviari attuali e prospettici.
3. In ogni bacino i servizi dovranno essere messi a gara sulla base di lotti "contendibili", nel rispetto di quanto previsto dall'Art. 15 comma 2.
4. L'ipotesi di riferimento, che verrà inserita come proposta nella prima bozza di Legge di riforma del TPL, consiste nella ripartizione del territorio lombardo nei seguenti 7 bacini, corrispondenti ai confini amministrativi delle Province di seguito elencate:
  - Bergamo,
  - Brescia,
  - Como e Varese,
  - Cremona e Mantova,
  - Lecco e Sondrio,
  - Lodi e Pavia,
  - Milano e Monza.

Tale ipotesi potrà essere modificata in sede di discussione, da accordi specifici tra gli Enti Locali che non potranno comunque aumentare il numero dei bacini.



## Art. 14 Agenzie

1. Al fine di perseguire le migliori forme di coordinamento e di pianificazione dei servizi sul territorio, in ciascun bacino verrà istituita, una "Agenzia per il TPL" con oneri a carico del sistema (ad esempio con riferimento agli introiti tariffari e/o ai corrispettivi per i servizi), nonché degli Enti partecipanti (in ragione delle economie e dell'efficientamento conseguenti all'attuazione della riforma).
2. Nel rispetto delle funzioni di indirizzo politico e di programmazione che la legge attribuisce a Regione ed Enti Locali, le Agenzie sono soggetti dotati di personalità giuridica e di autonomia amministrativa, contabile e tecnica, con compiti di programmazione attuativa, organizzazione, promozione del sistema, monitoraggio e controllo dei servizi di TPL per l'intero bacino.
3. Le Agenzie, fatta salva la sussistenza di particolari ragioni territoriali, economiche o tecniche, saranno improntate sul modello dell'agenzia "leggera", e non saranno pertanto proprietarie di infrastrutture, beni strumentali e rotabili.
4. Le Agenzie potranno essere partecipate dalla Regione, oltre alle Province competenti per territorio, ai Comuni capoluogo ed ad una rappresentanza dei Comuni non capoluogo. La partecipazione avverrà con modalità ed in ragione di quanto definito dalla Legge Regionale tenendo conto:
  - della proporzionalità con le funzioni e l'entità dei servizi attualmente svolte in materia di TPL;
  - della necessità di garantire l'esercizio associato delle funzioni in materia di programmazione, organizzazione, gestione e controllo dei servizi di TPL;
  - della necessità di assicurare un'adequata rappresentanza a tutti i livelli istituzionali.
5. In ragione della peculiarità e delle caratteristiche dell'area milanese nonché per la rilevanza e l'entità del traffico origine-destinazione che investe il Capoluogo, nell'attribuzione delle quote di rappresentanza dell'Agenzia del relativo bacino, si terrà conto in modo adeguato delle funzioni specifiche svolte dal Comune di Milano.
6. Per garantire che le politiche strategiche regionali vengano correttamente implementate in ogni bacino ed assicurare la coerenza tra la programmazione del servizio ferroviario regionale con quella delle altre modalità di trasporto, la Regione potrà stabilire con le Agenzie Accordi di Programma o altre forme idonee di programmazione negoziata.
7. Per garantire il rispetto degli indirizzi politici e della programmazione degli Enti Locali, gli atti fondamentali delle Agenzie dovranno essere assunti a maggioranza qualificata in modo tale da garantire la più ampia forma di partecipazione e tutela dei soggetti componenti l'Agenzia.
8. Nel rispetto delle funzioni di indirizzo politico e di programmazione che la legge attribuisce a Regione ed Enti Locali, nonché degli standard minimi definiti a livello regionale, i compiti della Agenzie saranno:
  - a. la programmazione, regolazione e controllo dei servizi, in particolare attraverso la redazione e l'approvazione del Piano di bacino, il quale conterrà il ridisegno della rete dei servizi su gomma, tranviari e metropolitani ricordata con quella dei servizi ferroviari e delle altre modalità di trasporto, con l'obiettivo di:
    - garantire un'ottimizzazione degli orari e delle frequenze;
    - razionalizzare i servizi minimizzando le sovrapposizioni;
    - assicurare la migliore qualità del servizio, in ottica intermodale in conformità con i criteri esposti nell'Allegato 3 e coinvolgendo i principali poli attrattori di traffico (es. istituzioni scolastiche, aziende ospedaliere, ...);
    - sviluppare modelli di integrazione tariffaria, coerenti con le linee guida regionali;
  - b. la collaborazione, da disciplinarsi con idonee modalità, nella definizione dei servizi ferroviari regionali, anche mediante l'elaborazione di proposte da trasmettere alla Regione, con l'obiettivo di massimizzare l'integrazione nei bacini con i servizi automobilistici e le altre



modalità;

- c. la gestione delle gare per l'intero bacino con funzione di stazione appaltante, secondo criteri di terzietà, indipendenza e imparzialità;
- d. la determinazione degli standard gestionali (qualitativi, tecnici ed economici);
- e. la programmazione operativa e la gestione delle risorse sia in conto esercizio sia in conto capitale;
- f. la gestione e la verifica del rispetto dei Contratti di servizio, inclusa la somministrazione dei premi e delle penali;
- g. la definizione delle politiche di promozione del sistema di TPL incluse le informazioni all'utenza e il coordinamento dell'immagine presso l'utenza e l'istituzione di un proprio sito web costantemente aggiornato che riporti orari, tariffe e notizie del servizio di TPL di propria competenza;
- h. lo sviluppo operativo e l'applicazione del sistema tariffario integrato, ivi compreso il controllo sulla ripartizione degli introiti, ;
- i. la definizione di momenti istituzionalizzati di consultazione anche preventiva con le associazioni dei pendolari, le associazioni degli utenti e dei consumatori riconosciute dalla Regione ai sensi della L.R. n.6 del 2003, i mobility manager, le organizzazioni sindacali e le imprese e le loro associazioni, in particolare sui temi riguardanti:
  - contratti di servizio;
  - qualità, carta dei servizi, livello di soddisfazione;
  - programmazione dei servizi;
  - aspetti tariffari;

la consultazione è effettuata sin dalle fasi di studio preliminare degli atti riguardanti i temi sopra riportati;

- j. il monitoraggio della qualità dei servizi, attraverso l'utilizzo di tutti gli strumenti che possano favorire l'acquisizione dei dati e di tutte le informazioni necessarie, ivi compresi quelli relativi alla domanda, all'offerta, ai parametri economici ed alla soddisfazione dell'utenza (Customer Satisfaction).
9. Nel rispetto degli indirizzi formulati dalla Regione e dagli Enti Locali, le Agenzie programmano i servizi essenziali di TPL sulla base delle risorse complessive attualmente disponibili nel sistema. Gli Enti Locali possono programmare, coordinandosi con l'Agenzia, ulteriori servizi di TPL a completamento di quelli previsti dai piani di bacino, con risorse a carico dei propri bilanci.
  10. In attesa dell'operatività delle Agenzie, verranno istituiti dei tavoli di lavoro, ai quali parteciperanno i soggetti sottoscrittori del presente Patto, finalizzati ad individuare le maggiori criticità della rete e dei servizi in ottica intermodale, per definire piani di intervento in grado di far fronte alle maggiori problematiche.
  11. E' fatta salva la facoltà degli Enti Locali di affidare ulteriori competenze alle Agenzie quali ad esempio:
    - a) gestione delle gare e dei contratti per i servizi scolastici, disabili, anziani;
    - b) gestione delle gare e dei contratti per servizi innovativi di trasporto es. car sharing, bike sharing ecc.;
    - c) progettazione integrazione dei sistemi di trasporto pubblico con i sistemi innovativi;
    - d) progettazioni di sistemi di informazione all'utenza integrati;
    - e) partecipazione a bandi di gara per l'ottenimento di contributi su diversi ambiti (regionale, nazionale, europeo).

## **Art. 15      Modalità di affidamento del servizio**

1. Le modalità di affidamento dei servizi saranno definite dalle Agenzie e dovranno concorrere al conseguimento degli obiettivi di efficienza del sistema, di gestione imprenditoriale del servizio improntata al miglioramento della qualità e alla reale competizione tra gli operatori. A tal fine le parti condividono che le modalità più adeguate per il conseguimento di tali obiettivi sono l'affidamento con gara e, di norma, l'utilizzo del modello di remunerazione net cost. Qualora particolari ragioni territoriali, economiche o tecniche richiedano il ricorso a modelli di remunerazione gross cost, tale scelta dovrà comunque garantire, mediante adeguati meccanismi incentivanti, il conseguimento degli obiettivi sopra indicati.
2. I servizi saranno messi a gara in ciascun bacino, in coerenza con quanto previsto dai relativi Piani di Bacino, nel rispetto delle condizioni che consentono di individuare lotti contendibili, con l'obiettivo di garantire lo sviluppo efficiente ed efficace del sistema dei servizi offerti. Per ciascun bacino la gara potrà essere realizzata anche sulla base di più lotti contendibili, di norma nel rispetto di entrambe le seguenti condizioni:
  - ciascun lotto non sia inferiore a 10 milioni di vetture km;
  - ciascun bacino sia suddiviso al massimo in 3 lotti.Eventuali eccezioni a quanto indicato dovranno essere adeguatamente motivate con riferimento a particolari esigenze derivanti dalla specificità della densità abitativa, della morfologia del territorio, nonché della domanda di mobilità.
3. La Legge di riforma del TPL disciplinerà le linee guida per la definizione dei requisiti degli operatori ai fini della partecipazione alle gare per l'affidamento del servizio, ispirandosi ai seguenti principi:
  - a) favorire forme reali di competizione tese al miglioramento della qualità del servizio;
  - b) permettere l'aggiudicazione delle gare ad associazioni temporanee di imprese introducendo, clausole incentivanti all'interno dei bandi di gara che favoriscano processi di aggregazione degli operatori ivi compresa la trasformazione comunque non obbligatoria delle A.T.I. stesse in società;
  - c) garantire la possibilità di concorrere alle gare prevedendo requisiti minimi di partecipazione tali da non escludere gli operatori già presenti sul territorio, che intendono parteciparvi direttamente o in raggruppamenti, anche facendo ricorso all'avvalimento;
  - d) prevedere che le imprese indichino, qualora intendano ricorrere al subaffidamento, la quota massima e le condizioni dello stesso in sede di offerte di gara;
  - e) favorire la creazione di consorzi misti pubblico-privati in vista delle gare in modo da garantire il consolidamento della cooperazione tra pubblico e privato, allineando i requisiti di partecipazioni alle gare;
  - f) prevedere nei bandi di gara e nei contratti di servizio, ai sensi e per gli effetti delle vigenti leggi e CCNL, clausole atte a garantire il mantenimento dei livelli occupazionali, il rispetto del CCNL di settore e le condizioni economiche e normative della contrattazione integrativa.

## **Art. 16      Contratti di servizio**

1. Le parti condividono che i contratti di servizio dovranno perseguire i seguenti obiettivi:
  - a) incentivare lo sviluppo della qualità, l'incremento dei passeggeri, l'ottimizzazione e il coordinamento della rete;
  - b) fissare sistemi premianti (bonus-malus) incentivanti per gli operatori e comunque tali da ottimizzarne i comportamenti;
  - c) prevedere le forme di partecipazione delle associazioni di consumatori e utenti di cui all'art. 2 comma 461 Legge 244/2007.



2. Le parti preposte si impegnano a redigere e sottoscrivere contratti di servizio, in grado di tutelare i viaggiatori in un corretto rapporto tra Ente affidante e soggetto gestore. I contratti di servizio, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 19 del DLgs 422/97 e in coerenza con quanto previsto al precedente art.15 ed ai contenuti dell'Allegato 4, dovranno tra l'altro:
- a) contenere un programma di esercizio dettagliato e le relative modalità di aggiornamento periodico;
  - b) definire il corrispettivo complessivo del contratto e il corrispettivo unitario (riferito ad uno o più parametri del programma di esercizio) da aggiungere o sottrarre in caso di variazioni al programma di esercizio, contingenti o permanenti;
  - c) definire le regole operative per la progettazione e la successiva gestione dei servizi, in particolare nel caso di variazioni del servizio, programmate e non programmate;
  - d) indicare i nuovi progetti orario da attuare nel periodo di vigenza, definirne la copertura economica e le regole per assicurare il coordinamento con altri servizi, anche facenti capo ad altri contratti;
  - e) nel caso di servizi operanti su un'infrastruttura gestita da terzi (ad esempio ferroviaria), definire i rapporti tra le parti e il gestore dell'infrastruttura, in particolare per quanto riguarda lo scambio di informazioni e la fornitura di dati sull'esercizio;
  - f) normare le attività accessorie, quali la manutenzione e la pulizia e definirne adeguati standard di qualità;
  - g) impostare, implementare e mantenere aggiornato un sistema di monitoraggio delle principali grandezze del servizio, eventualmente assicurato da società terze (indipendenti dagli affidatari del servizio) e comprendente a titolo di esempio i dati a consuntivo dei servizi effettuati (puntualità, soppressioni, posti offerti), la qualità (pulizia, stato di efficienza dei rotabili), la rete di vendita, l'informazione al pubblico, l'utilizzo del servizio (frequentazione delle corse);
  - h) definire gli obblighi derivanti dall'esistenza di sistemi integrati di informazione al cittadino;
  - i) prevedere la fornitura, da parte dell'azienda esercente, di dati aggiornati sulla produzione del servizio (parco rotabili, consistenza del personale) e sui corrispondenti valori economici (costi di produzione, ricavi da traffico, conto economico), curando che questi ultimi siano specificatamente riferiti ai servizi oggetto del contratto, assicurando la salvaguardia dei dati aziendali e industriali sensibili, nel rispetto delle norme vigenti;
  - j) definire ed attivare penali e premi analitici, relativamente all'adempimento delle obbligazioni contrattuali, sulla base dei dati risultanti dal monitoraggio;
  - k) prevedere per tutto il sistema del TPL forme di indennizzo diretto ai viaggiatori, in particolare per il mancato rispetto dei parametri più importanti (quali ad esempio la puntualità e le soppressioni);
  - l) garantire la massima trasparenza sui dati rilevati dal sistema di monitoraggio e su penali e premi conseguenti;
  - m) definire le caratteristiche del sistema tariffario e normare gli obblighi di integrazione all'interno della complessiva politica tariffaria regionale.

## **Art. 17 Politiche tariffarie**

1. Le parti condividono la necessità di promuovere un deciso miglioramento della qualità e della quantità dei servizi. Per raggiungere tale obiettivo è necessario intervenire non solo in termini di risorse pubbliche aggiuntive ed efficientamento del sistema, ma anche attraverso un adeguamento delle tariffe.
2. Le parti concordano che a partire dal 2010, attraverso apposite norme inserite nella legge di riforma, la dinamica tariffaria sarà calcolata in funzione di un meccanismo automatico di adeguamento annuale costruito attraverso un algoritmo matematico che tenga conto di due parametri fondamentali:

- a) la dinamica inflattiva dei costi generalizzati e di settore opportunamente ponderati;
- b) l'incremento della quantità e qualità dei servizi misurato attraverso la definizione di idonei indicatori.

3. L'algoritmo matematico è così definito:

- a) l'inflazione di riferimento come media ponderata tra il FOI generale e di settore;
- b) numero definito di indicatori di qualità da scegliere tra quelli più idonei a valutare i seguenti aspetti: puntualità, velocità commerciale, frequenza, quantità di servizio offerto, regolarità, età media del materiale rotabile, integrazione modale e tariffaria, sicurezza, customer satisfaction, qualità percepita, ecc...;

L'adeguamento sarà riconosciuto in una misura compresa tra lo 0% e il 150% dell'indice definito al punto a), in funzione del grado di raggiungimento dei parametri di qualità di cui al punto b); in particolare:

- lo 0% in caso di mancata disponibilità dei dati sulla qualità o qualora tutti gli indici di qualità siano peggiori rispetto all'anno precedente,
- il 50% in caso i livelli di qualità rimangono sostanzialmente invariati;
- fino al 150% in caso di raggiungimento del valore obiettivo massimo per ciascuno degli indicatori prescelti.

Gli incrementi tariffari saranno calcolati sulla base di indicatori riferiti al singolo bacino da individuarsi nelle sedi di confronto previste dal Patto, garantendo, comunque, la salvaguardia delle tariffe uniche regionali.

Le modalità di definizione e di verifica periodica dell'algoritmo matematico saranno oggetto di confronto nel Tavolo TPL di cui al successivo art. 19 comma 3 il cui esito costituirà la proposta normativa regionale.

4. Le parti condividono l'obiettivo di semplificare ed incentivare l'accesso ai servizi di TPL realizzando un sistema tariffario integrato, sulla base di un modello unico regionale che sappia anche tener conto delle specificità locali. Le parti danno atto che l'integrazione tariffaria verrà attivata progressivamente dal corrente anno 2008, a partire dall'area milanese, sulla base dei contenuti dell'Accordo di Programma tra Regione, Comune e Provincia di Milano promosso con d.g.r. del 2 aprile 2008 n. 6920. Le parti si impegnano a realizzare entro il 2009 quanto già previsto dal sistema SBME, vale a dire un sistema tariffario ed informativo integrato tra le linee ferroviarie di gestori diversi (ora Trenitalia e LeNord), rendendo così possibile in ogni stazione o punto vendita l'acquisto di biglietti o abbonamenti validi su percorsi tra località servite da gestori diversi. Questa forma di servizio ferroviario integrato verrà introdotta nei rispettivi siti Internet dei gestori, al fine di dare la massima informazione ai cittadini lombardi su possibilità di trasporto esistenti ma di difficile visualizzazione.
5. Le Agenzie fissano le tariffe da applicare nei bacini e le sottopongono alla Regione che ne verifica la coerenza con le linee guida regionali di cui all'art. 11. Gli enti locali possono definire tariffe inferiori a quelle stabilite dall'Agenzia di bacino, con l'impegno di corrispondere i mancati introiti ai gestori, la cui entità, nel caso di titoli integrati, dovrà essere definita in accordo con le stesse Agenzie e gli altri enti locali interessati. La gestione degli introiti da tariffa è di competenza dei gestori dei servizi e dovrà essere improntata al principio di massima trasparenza nel rapporto tra i gestori e tra gestori ed agenzia.
6. In coerenza con le indicazioni programmatiche della Regione e degli Enti Locali, le Agenzie svilupperanno e promuoveranno, anche sulla base delle consultazioni previste dall'Art. 14 c. 8, forme innovative di utilizzo e promozione del TPL quali ad esempio:
  - a) forme di fidelizzazione all'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico, anche verso particolari segmenti di utenti (es. studenti, giovani, turisti, ecc.);
  - b) nuove forme di tariffazione integrata dei servizi accessori alla mobilità che comprendano in un'unica tariffa anche altri servizi accessori a quelli di trasporto, quali, ad esempio, parcheggi, car-sharing e bike-sharing;

- c) nuove politiche di segmentazione della domanda volte a favorire l'accesso ai servizi di trasporto pubblico di particolari fasce sociali, la fidelizzazione dell'utenza e l'utilizzo del trasporto pubblico nelle fasce di morbida;
  - d) forme innovative di incentivo (es. buoni per i dipendenti delle aziende per i servizi di mobilità sotto forma di benefits);
  - e) forme di trasporto flessibili o a chiamata e servizi a valore aggiunto dedicati alle aziende (es. personalizzazione del servizio, politiche di corporate mobility);
  - f) iniziative innovative di partnership mirate ad incrementare la domanda (es. con catene di alberghi, musei, ...);
  - g) sistemi di bigliettazione elettronica compatibili con la Carta Regionale dei Servizi;
  - h) forme di comunicazione innovativa agli utenti (es. utilizzo della comunicazione mobile per l'informazione in tempo reale ai clienti, utilizzo della tecnologia mobile per la consultazione di tutte le informazioni riguardanti il servizio);
  - i) sistemi innovativi di vendita improntati ai criteri di accessibilità, capillarità e diversificazione (es. biglietterie automatiche, biglietterie fisiche, corner per abbonati, portali web ...);
  - j) politiche commerciali e di incentivazione al consumo (es. carte prepagate, dilazionamento pagamento abbonamenti annuali, ...) che non sviluppino l'improprio indebitamento delle famiglie.
7. Al fine di concorrere immediatamente al raggiungimento degli obiettivi del presente Patto e di far fronte al fabbisogno crescente di risorse, ma anche in considerazione della situazione particolare di crisi economica che impone di non gravare eccessivamente sui bilanci delle famiglie, le parti condividono la necessità di prevedere un adeguamento tariffario congruo e sostenibile anche per l'anno 2009. Tale adeguamento sarà, quindi, così calcolato:
- indice di inflazione pari al 75% del FOI generale secondo quanto stabilito dal Regolamento Regionale vigente;
  - ulteriori incrementi saranno riconosciuti in funzione di obiettivi di qualità che le parti, una tantum per il 2009, concordano di individuare come di seguito:
    - a) quale primo passo per la realizzazione del nuovo sistema tariffario integrato di ambito regionale, l'avvio concreto dell'integrazione tariffaria, attraverso la commercializzazione, entro il 30 giugno 2009, di titoli integrati nell'area metropolitana milanese servita dalle Linee S nonché la sperimentazione di almeno un altro titolo di viaggio mensile integrato tra i servizi ferroviari e quelli di TPL urbani degli altri Comuni capoluogo (escluso Milano); il raggiungimento di tale obiettivo comporterà un ulteriore incremento differenziato e, rispettivamente, pari allo 0,90% per l'area milanese e lo 0,1% per i titoli ferroviari integrati con l'urbano;
    - b) il miglioramento della qualità, del comfort e delle performance del materiale rotabile, attraverso l'entrata in servizio di nuovi mezzi, dal 1 luglio 2008 ed entro il 30 giugno 2009; il maggior incremento sarà pari a:
      - o 0,5% per almeno n.75 nuove vetture ferroviarie e n.100 nuovi autobus;
      - o 0,75% per almeno n.100 nuove vetture ferroviarie e n.150 nuovi autobus;
      - o 1% per almeno n.150 nuove vetture ferroviarie e n.200 nuovi autobus.
    - c) Il miglioramento e la riduzione delle situazioni di criticità del servizio ferroviario regionale, calcolati attraverso l'analisi degli indicatori di puntualità e regolarità; il maggior incremento sarà pari a:
      - o 0,5% nel caso in cui la percentuale dei treni in arrivo con ritardo entro i 15' sia superiore a 98%;
      - o 1% nel caso in cui la percentuale dei treni in arrivo con ritardo entro ai 15' sia superiore al 99%.

Per tale indicatore, la verifica del raggiungimento dell'obiettivo sarà riferita al primo semestre 2009.

I livelli tariffari dei nuovi titoli di viaggio del sistema tariffario integrato relativo all'area metropolitana milanese servita dalle Linee S terranno già conto ed assorbiranno l'adeguamento tariffario previsto per il 2009.

Prima dell'adeguamento tariffario, entro il 30 giugno 2009, la Regione convocherà il Tavolo del TPL per verificare l'andamento dei parametri indicati, il risultato in termini di percentuale di aumento delle tariffe e la sua applicazione in considerazione della ricaduta sociale dell'attuale crisi, la cui portata è oggetto di monitoraggio al Tavolo appositamente istituito da parte della Regione.

8. Anche per il 2009 qualora gli enti locali decidano di non procedere agli adeguamenti tariffari di cui al precedente comma 7, resta l'obbligo per gli stessi enti di corrispondere ai gestori i mancati introiti, in coerenza con il principio di compensazione di cui al precedente comma 5.

## **Art. 18 Nuovi servizi**

1. Fermo restando che l'attuale livello di servizio costituisce base di riferimento per lo sviluppo dei nuovi servizi, Regione Lombardia e gli Enti Locali, mediante stipula di specifici accordi di programma o convenzioni, si faranno carico di contribuire agli oneri derivanti dall'attivazione dei nuovi servizi, considerati necessari per garantire gli obiettivi della riforma al 2015, con particolare riferimento a quelli:
  - a) sulle nuove infrastrutture ferroviarie dedicate al trasporto regionale, nonché sulle infrastrutture ferroviarie esistenti, che dispongono di nuova capacità libera anche a seguito dell'attivazione delle linee ad Alta Capacità. Inoltre le attuali linee percorse dai treni del Trasporto Regionale dovranno continuare a rimanere a disposizione anche del SFR;
  - b) sulle nuove infrastrutture metropolitane e tranviarie, nonché su quelle esistenti;
  - c) finalizzati a mettere a regime i sistemi suburbani e la contestuale riorganizzazione dei servizi regionali.
2. In particolare Regione Lombardia si impegna, direttamente o per il tramite di nuove maggiori risorse ottenute dal livello statale, ad assicurare la disponibilità dei finanziamenti necessari per realizzare i nuovi servizi a partire dallo sviluppo delle Linee S verso Treviglio, Lecco e Lodi nel corso dell'anno 2009 con contestuale attivazione del nuovo servizio ferroviario regionale, secondo le esigenze progressivamente emergenti e comunque nel limite massimo quantificato, sulla base delle analisi presentate al Tavolo per il Trasporto Pubblico Locale, nell'importo complessivo al 2015 di 189 mln €.
3. Poiché i finanziamenti di cui al comma precedente sono al momento soggetti al vincolo ed agli equilibri previsti dal Patto di stabilità della Finanziaria Statale, Regione ed Enti Locali, qualora tali vincoli dovessero limitarne la capacità di contribuzione, chiederanno al Governo la possibilità di derogare a tali vincoli. Qualora tale possibilità non dovesse essere concessa, Regione ed EE.LL. sottoscrittori del Patto si impegnano a individuare le modalità più idonee per rendere comunque disponibili tali risorse, ivi compresa la possibilità di istituire forme apposite ed aggiuntive di finanziamento a ciò destinate.
4. Regione Lombardia, inoltre, si impegna, nell'ambito della Conferenza delle Regioni e della Conferenza Stato-Regioni, a proseguire il confronto con il Governo per ottenere misure strutturali di finanziamento per il Trasporto Pubblico Locale in grado di sopperire alla carenza di risorse del settore.
5. I criteri di progettazione dei servizi, in un'ottica di sinergia e integrazione tra i vari modi di trasporto, sono definiti nell'Allegato 3. Tali criteri sono vincolanti per tutti i firmatari del Patto. In particolare gli Enti regolatori si impegnano a definire opportuni meccanismi incentivanti principalmente rivolti a premiare:

- a) l'acquisizione e l'incremento dei viaggiatori che interscambiano con il servizio ferroviario regionale;
  - b) l'attivazione di servizi ad orario cadenzato integrato;
  - c) l'incremento di forme di trasporto flessibile o a chiamata.
6. I criteri così definiti, per la parte ferroviaria, saranno recepiti all'interno del Programma triennale dei servizi ferroviari 2008-2010, che Regione Lombardia si impegna ad approvare entro giugno 2009.
7. Analoghi criteri, per quanto concerne i servizi di TPL gomma, saranno recepiti all'interno dei Programmi triennali dei servizi degli enti locali, in fase di rinnovo, ovvero dai nuovi strumenti di programmazione che la Legge di riforma del TPL porrà in capo alle Agenzie.

#### **Art. 19      Tempi e fasi di attuazione**

1. Le parti concordano che la riforma si svilupperà nei tempi e nelle fasi di attivazione così riassumibili:
  - a) approvazione, nel più breve tempo possibile, da parte della Giunta Regionale della proposta di Legge di riforma del TPL in coerenza con quanto previsto nel presente Patto, da presentare al Consiglio Regionale;
  - b) entro 8 mesi dall'approvazione della Legge di riforma del TPL da parte del Consiglio Regionale, costituzione delle Agenzie;
  - c) entro 8 mesi dalla costituzione di ciascuna Agenzia, redazione e approvazione dei relativi Piani di Bacino;
  - d) entro 8 mesi dall'approvazione dei relativi Piani di Bacino, espletamento delle gare per l'affidamento della gestione dei servizi.
2. Le parti condividono l'obiettivo programmatico di portare a regime la riforma indicativamente a partire dal gennaio 2011, ivi compreso lo svolgimento delle gare per i servizi ferroviari.
3. Nelle fasi di attuazione del presente patto e della riforma ivi contenuta, le parti condividono l'opportunità di identificare nel presente Tavolo del TPL la sede istituzionale di confronto e gestione delle problematiche inerenti il settore e contenute nel presente Patto.

#### **Art. 20      Disciplina del periodo transitorio**

1. Durante il periodo transitorio che precede la piena attuazione della riforma, è previsto il mantenimento dei contratti di servizio in essere.
2. La Regione si impegna a presentare apposita proposta di modifica normativa alla L.R. n° 22/1998 che consenta di effettuare affidamenti di durata anche inferiore all'attuale limite di anni 6, fino all'affidamento dei nuovi servizi del Bacino da parte dell'Agenzia.
3. Gli affidamenti che saranno disposti dalle Agenzie dovranno garantire la progressiva inclusione dei servizi oggetto dei contratti di cui ai commi 1 e 2, all'atto della relativa scadenza.
4. Le Agenzie, nel periodo transitorio e sino all'approvazione dei Piani di Bacino, adotteranno come riferimento i piani triennali dei servizi elaborati da Province e Comuni Capoluogo, cui potranno essere apportate varianti finalizzate a garantire l'adeguato coordinamento tra le nuove e le vecchie reti e, soprattutto, l'integrazione modale ferro-gomma.

### Sezione 3. Allegati al Patto

I seguenti allegati costituiscono parte integrante del presente Patto.

**Allegato 1** Elenco soggetti che rinunciano alle pretese per gli anni antecedenti al 2008

**Allegato 2** Riparto risorse regionali per la copertura dell'IVA sui corrispettivi 2008

**Allegato 3** Criteri per la progettazione di servizi integrati a sistema e per la remunerazione differenziata delle percorrenze integrate

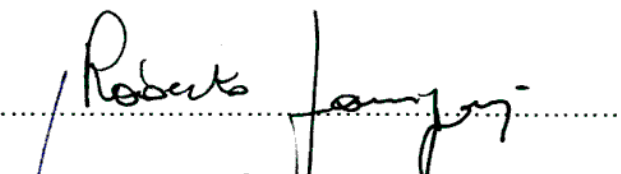
**Allegato 4** Linee guida per la redazione del Contratto di Servizio

**Allegato 5** Materiale di sintesi dei lavori del Tavolo

Milano, 11 novembre 2008

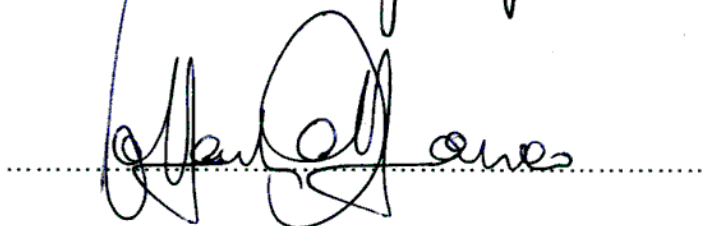
#### Regione Lombardia

Il Presidente Roberto Formigoni,



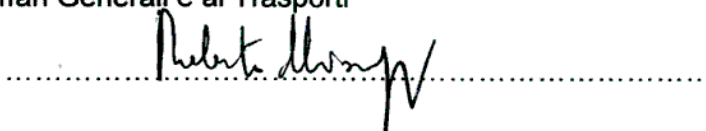
L'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità

Raffaele Cattaneo,



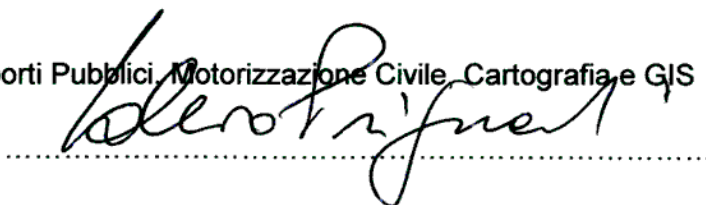
Provincia di Bergamo, l'Assessore agli Affari Generali e ai Trasporti

Roberto Chiorazzi,



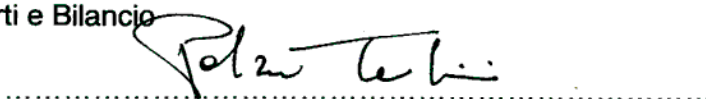
Provincia di Brescia, l'Assessore ai Trasporti Pubblici, Motorizzazione Civile, Cartografia e GIS

Valerio Prignachi,



Provincia di Como, l'Assessore ai Trasporti e Bilancio

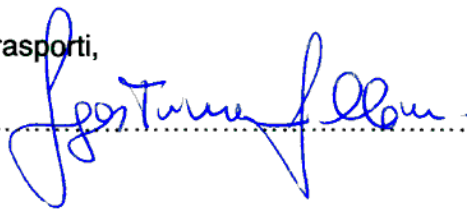
Patrizio Tambini,





**Provincia di Cremona, l'Assessore ai Trasporti,**

Agostino Alloni,



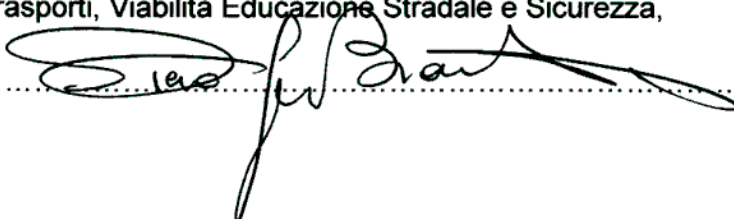
**Provincia di Lecco, l'Assessore ai Trasporti e Mobilità,**

Carlo Fumagalli,



**Provincia di Lodi, l'Assessore ai Trasporti, Viabilità Educazione Stradale e Sicurezza,**

Piero Luigi Bianchi,



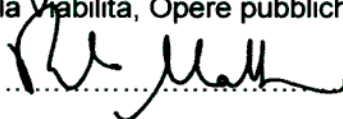
**Provincia di Mantova, l'Assessore ai Trasporti,**

Claudio Camocardi,



**Provincia di Milano, l'Assessore alla Viabilità, Opere pubbliche stradali, Mobilità e Trasporti,**

Paolo Matteucci,



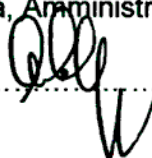
**Provincia di Pavia, l'Assessore al Territorio e Trasporti,**

Romano Gandini,



**Provincia di Sondrio, l'Assessore ai Trasporti, Viabilità, Amministrazione**

Aldo Faggi,



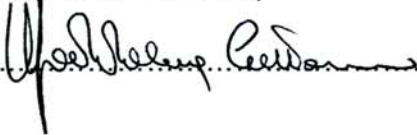
**Provincia di Varese, l'Assessore alla Viabilità e Trasporti,**

Aldo Simeoni,



**Comune di Bergamo, L'Assessore alle Politiche della Mobilità,**

Maddalena Cattaneo,



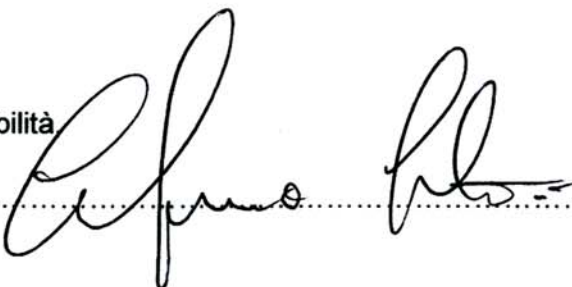
**Comune di Brescia, L'Assessore alla Mobilità e Traffico,**

Nicola Orto,

.....

**Comune di Como, L'Assessore alla Viabilità,**

Fulvio Caradonna,




**Comune di Cremona, L'Assessore all'Urbanistica, Mobilità Traffico e Trasporti,**

Daniele Soregaroli,



**Provincia di Lecco, L'Assessore ai Trasporti, Ambiente, Ecologia e Agenda21,**

Dario Pesenti,



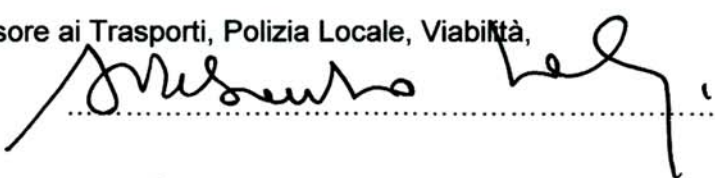
**Comune di Lodi, L'Assessore all'Urbanistica, Viabilità e Trasporti,**

Leonardo Rudelli,



**Comune di Mantova, L'Assessore ai Trasporti, Polizia Locale, Viabilità,**

Franco Bonaffini,



**Comune di Milano, L'Assessore alla Famiglia, Scuola e Politiche Sociali**

Mariolina Moioli,



MARCO MARIANI  
SINDACO  
per per

**Comune di Monza, L'Assessore alla Mobilità,**

Romeo Massimiliano,



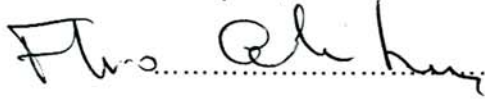
**Comune di Pavia, L'Assessore alla Mobilità, Polizia Locale e Protezione Civile,**

Roberto Portolan,

.....

**Comune di Sondrio, l'Assessore ai Trasporti, Viabilità Polizia Locale,**

Fabio Colombera,



**Comune di Varese, l'Assessore alla Pianificazione della Mobilità e al Trasporto Pubblico Locale,**

Fabio Binelli,

.....


**ANCI Lombardia, Il Presidente**

Lorenzo Guerini,



**ATM s.p.a, Il Presidente e Amministratore Delegato,**

Elio Catania,



**LeNord s.r.l., Il Presidente**

Antonio Colombo,



**Ferronienord s.p.a. Il Presidente**

Vittorio Belingardi,



**UIL Milano e Lombardia**

Stefano Franzoni,



**UIL Milano e Lombardia**

Walter Galbusera,

.....

**CISL-USR Regionale**

Roberto Benaglia,



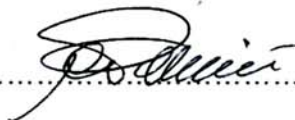
**O.R.S.A**

Adriano Coscia,



**O.R.S.A.Trasporti**

Carlo Pallini,



**O.R.S.A.Trasporti**

Valter Volpi,



**FAST- Ferrovie Lombardia**

Italo Mainolfi,



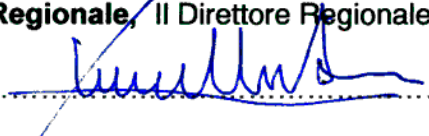
**CISAL Conf. Italiana Sindacati Autonomi Lavoratori**

Giuseppe Cusano



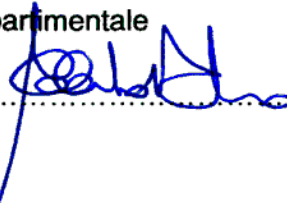
**Trenitalia s.p.a.- Divisione Passeggeri Regionale, Il Direttore Regionale Lombardia**

Fiorenzo Martini,



**Movimento Milano, R.F.I. s.p.a, Il Direttore Compartimentale**

Domenico Colombo,



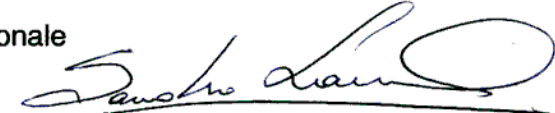
**ASSTRA , Il Presidente Regionale**

GianBattista Scarfone,



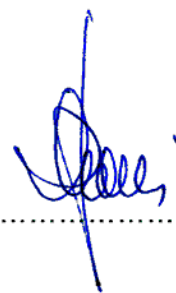
**ANAV Lombardia, Il Presidente Regionale**

Sandro Laudi,



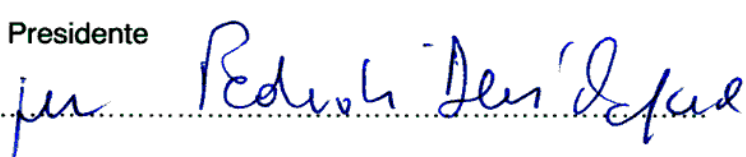
**Navigazione Lago D'Iseo s.r.l., Il Presidente,**

Piergiuseppe Ziliani,



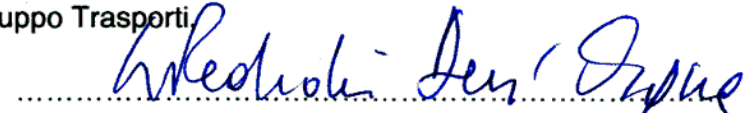
**Assolombarda, Gruppo Trasporti, Il Presidente**

Giuliano Asperti,



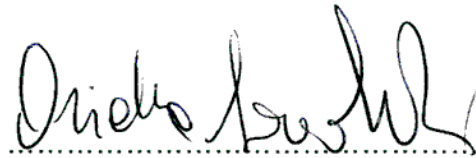
**Assolombarda, Il Direttore del Settore Gruppo Trasporti**

Luca Maria Pedrotti Dell'Acqua,



**CGIL Regionale Lombardia**

Oriella Savoldi,



**U.G.L. Unione regionale del lavoro**

Antonio del Prete



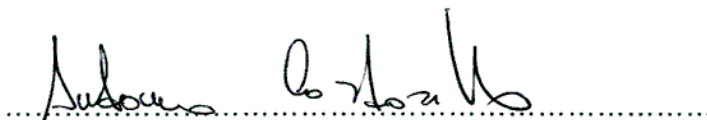
**U.G.L. Trasporti Lombardia**

Antonio del Prete



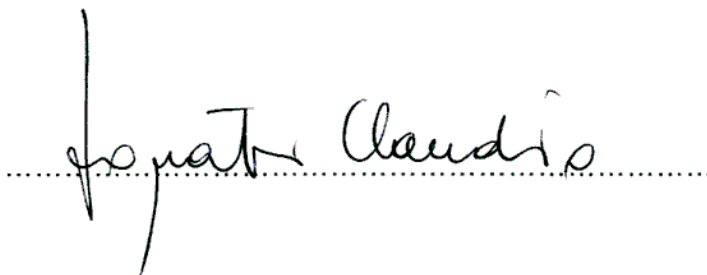
**FILT/CGIL**

Nino Cortorillo,



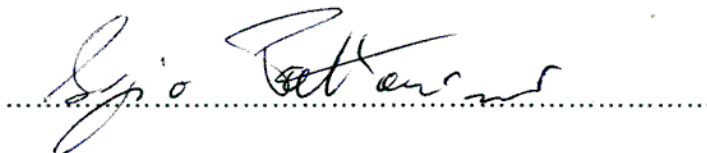
**FIT/CISL**

Roberto Rossi



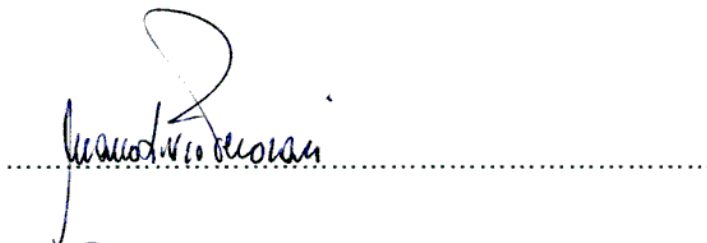
**FAISA-CISAL**

Sergio Patarini,



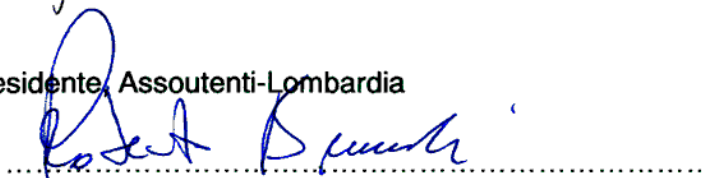
**UIL Trasporti Lombardia**

Marco Pecorari



**CRCU, il Delegato per trasporti pubblici Presidente, Assoutenti-Lombardia**

Roberto Brunelli,



**CRCU, Delegato per i trasporti pubblici, Presidente, Federconsumatori Lombardia**

Giacinto Brighenti,

.....

**CRCU, ACU- Associazione Consumatori Utenti, Delegato per trasporti pubblici**

Gianni Cavinato, .....

**CRCU, Delegata per trasporti pubblici, Segretario, Adiconsum Lombardia**

Angela Alberti

*Angela Alberti*  
.....

**Coordinamento del Comitato dei Pendolari Ferroviari della Lombardia**

Giorgio Dahò, .....

---

**ALLEGATO 1**  
**ELENCO SOGGETTI CHE RINUNCIANO ALLA PRETESE PER GLI ANNI**  
**ANTECEDENTI AL 2008**

---

**AZIENDE ASSOCIATE**

N.	DENOMINAZIONE AZIENDALE
1	AIR PULLMAN SPA
2	A.M.P. SNC
3	A.P.A.M. ESERCIZIO SRL
4	A.T.I.N.O.M. SPA
5	A.T.M. MILANO SPA
6	A.T.M. SERVIZI SPA
7	BELTRAMINI & GIANOLI SRL
8	BERGAMO TRASPORTI SUD SCRL
9	BERGAMO TRASPORTI EST SCRL
10	BERGAMO TRASPORTI OVEST SCRL
11	BONOMI SRL
12	BRESCIA TRASPORTI SPA
13	BROGGI CARLO AUTOSERVIZI
14	CERVI ATTILIO
15	CONSORZIO ATB SCARL
16	CONSORZIO INSUBRIA
17	DELLA VALLE GIORGIO
18	F.N.M.A. SPA
19	FORTI AUTOSERVIZI SAS
20	FRIGERIO UGO DI F. GIANCARLO SAS
21	GARBARINI SRL
22	G.L.C. AUTOSERVIZI DI GIULIANI E LAUDI SPA
23	GRANATA AUTOLINEE SRL
24	GRUGNI AUTOSERVIZI SNC
25	G.T.M. SPA
26	K.M. SPA
27	LA VALLE SNC AUTOSERVIZI
28	L.I.N.E. SPA
29	LECCO TRASPORTI SCARL
30	LOMELLINA TRASPORTI SCARL
31	MOVIBUS SRL
32	PEREGO AUTOMOBILISTICA SPA
33	RAINOLDI & C. SRL
34	RESTELLI MARTINO SRL
35	S.A.B. AUTOSERVIZI SRL





36	S.A.B.B.A. SNC
37	S.A.C.O. SRL
38	S.A.I. TREVIGLIO SRL
39	S.A.P.O. SPA
40	SILA SPA
41	A.S.F. AUTOLINEE SRL
42	S.T.A.R. SPA
43	S.T.I.E. SPA
44	S.T.P.S. SPA
45	STUMP F.LLI SRL
46	TRASPORTI BRESCIA SUD
47	TRASPORTI BRESCIA NORD
48	S.A.V. VISINONI SRL
49	ZANI EVARISTO AUTOSERVIZI SRL



## AZIENDE NON ASSOCIATE

N.	DENOMINAZIONE AZIENDALE
50	ADDA TRASPORTI SCARL
51	A.GE.S.P. TRASPORTI SPA
52	A.G.I. SPA AUTO GUIDOVIE ITALIANE
53	ALMICI FRATELLI SRL
54	A.M.S.C. IMPIANTI E SERVIZI SPA
55	ARFEA SPA
56	A.S.M. SONDRIO SPA
57	BASSI & C. SAS
58	BRESCIA TOURS SAS
59	BRIANZA TRASPORTI SCARL
60	CARONTE SRL
61	COMINARDI MARIO
62	CREMA MOBILITA'
63	CREMONA TRASPORTI SCARL
64	C.T.B. BORMIO SCRL
65	EREDI CALDANA DOMENICO SRL
66	ERNA 94 SRL
67	GELMI SERGIO & C. SNC
68	I.T.A. SPA
69	N.E.T. - NORD EST TRASPORTI SRL
70	MICCOLIS SPA
71	MONTAGNA DOMANI SCRL
72	MORENICA HOLIDAYS G.SRL
73	PIERSIGILLI PEPPINO
74	RIGHINI SNC
75	S.A.C. DI MAZZINA SNC
76	SAF FONTANETO SRL
77	SPLUGA DOMANI SPA

N.	COMUNI NON ASSOCIATI
78	COMUNE DI GAGGIANO
79	COMUNE DI GORGONZOLA
80	COMUNE DI MONTE ISOLA
81	COMUNE DI PIGRA
82	COMUNE DI VENDROGNO

## ALLEGATO 2

### Riparto risorse regionali per la copertura dell'IVA sui corrispettivi 2008

ENTI	Inizio Contratto	Fine Contratto	Corrispettivo TPL quota Regione anno 2008	IVA 10%	Quota IVA versata da Regione	Quota pre-patto 2008 (7,5414% del 10%)	Residuo da assegnare
COMUNE DI BERBENNO	01/07/2004	30/06/2011	8.044,85	804,49	341,80	60,67	281,13
COMUNE DI BERGAMO	01/01/2005	31/10/2011	12.324.575,00	1.232.457,50	523.624,36	92.944,55	430.679,81
COMUNE DI BORMIO	2005 Comunitario in Regione nel 2006	30/06/2012	46.919,00	4.691,90	1.993,41	353,83	1.639,58
COMUNE DI BRESCIA	01/07/2004	30/06/2011	13.080.600,11	1.308.060,01	555.744,99	98.646,04	457.098,95
COMUNE DI CAMPODOLCINO (otto anni)	01/01/2005	31/12/2012	122.889,37	12.288,94	5.221,10	926,76	4.294,34
COMUNE DI COLICO (sei anni)	01/07/2006	30/06/2012	31.776,04	3.177,60	1.350,04	239,64	1.110,41
COMUNE DI COMO	01/07/2005	30/06/2012	4.914.386,52	491.438,65	208.793,61	37.061,35	171.732,25
COMUNE DI CREMA	01/07/2005	30/06/2012	426.362,04	42.636,20	18.114,50	3.215,37	14.899,14
COMUNE DI CREMONA	01/08/2004	04/07/2011	2.286.418,84	228.641,88	97.141,25	17.242,80	79.898,45
COMUNE DI GROSIO (cinque anni)	01/11/2005	31/12/2010	27.102,00	2.710,20	1.151,46	204,39	947,07
COMUNE DI LECCO	01/07/2005	30/06/2012	3.206.025,12	320.602,51	136.211,82	24.177,92	112.033,91
COMUNE DI MANTOVA	01/01/2004	31/12/2010	2.760.976,63	276.097,66	117.303,41	20.821,63	96.481,78
COMUNE DI PAVIA	13/09/2004	12/09/2011	4.583.680,21	458.368,02	194.743,15	34.567,37	160.175,79
COMUNE DI SONDRIO (sei anni)	01/01/2005	31/12/2010	121.908,11	12.190,81	5.179,41	919,36	4.260,05
COMUNE DI SONDRIO	01/01/2003	31/12/2009	124.965,95	12.496,60	5.309,33	942,42	4.366,91
COMUNE DI TEGLIO	01/01/2003	31/12/2009	9.795,13	979,51	416,16	73,87	342,29
COMUNE DI TIRANO	01/01/2003	31/12/2009	14.657,55	1.465,76	622,74	110,54	512,21
COMUNE DI VARESE	01/01/2007	31/12/2013	3.974.938,96	397.493,90	168.880,05	29.976,60	138.903,45
PROVINCIA DI BERGAMO	01/01/2005	31/12/2011	22.844.771,55	2.284.477,16	970.587,53	172.281,56	798.305,97
PROVINCIA DI BRESCIA	01/01/2005	31/12/2011	22.768.063,97	2.276.806,40	967.328,52	171.703,08	795.625,44
PROVINCIA DI BRESCIA x Desenzano del Garda	01/08/2004	31/07/2011	102.040,01	10.204,00	4.335,29	769,52	3.565,77
PROVINCIA DI BRESCIA x Gardone Val Trompia	01/01/2004	31/12/2010	32.998,84	3.299,88	1.402,00	248,86	1.153,14

ENTI	Inizio Contratto	Fine Contratto	Corrispettivo TPL quota Regione anno 2008	IVA 10%	Quota IVA versata da Regione	Quota pre-patto 2008 (7,5414% del 10%)	Residuo da assegnare
PROVINCIA DI BRESCIA x Toscolano Maderno	01/01/2005	31/12/2011	26.486,71	2.648,67	1.125,32	199,75	925,57
PROVINCIA DI BRESCIA x Vobarno	01/01/2004	31/12/2010	27.883,79	2.788,38	1.184,68	210,28	974,39
PROVINCIA DI COMO	01/07/2005	31/12/2011	16.465.884,60	1.646.588,46	699.572,87	124.175,82	575.397,04
PROVINCIA DI COMO x Pigna	01/01/2006	30/06/2012	56.691,47	5.669,15	2.408,61	427,53	1.981,07
PROVINCIA DI CREMONA	01/07/2004	30/06/2011	11.558.191,59	1.155.819,16	491.063,64	87.164,95	403.898,69
PROVINCIA DI LECCO	01/07/2005	30/06/2012	4.555.758,48	455.575,85	193.556,87	34.356,80	159.200,07
PROVINCIA DI MANTOVA	01/01/2004	31/12/2010	6.791.376,25	679.137,63	288.539,77	51.216,48	237.323,28
PROVINCIA DI MILANO x Bussero	01/04/2007	31/03/2014	91.906,08	9.190,61	3.904,74	693,10	3.211,64
PROVINCIA DI MILANO x Besana Brianza	01/01/2003	31/12/2009	85.678,65	8.567,87	3.640,16	646,14	2.994,02
PROVINCIA DI MILANO x Cernusco sul Naviglio	01/01/2006	31/12/2012	281.398,26	28.139,83	11.955,54	2.122,14	9.833,41
PROVINCIA DI MILANO x Giussano	01/09/2002	31/08/2009	39.963,95	3.996,40	1.697,92	301,38	1.396,53
PROVINCIA DI MILANO x Melzo	01/02/2003	31/12/2009	36.500,59	3.650,06	1.550,77	275,27	1.275,51
PROVINCIA DI MILANO x Seregno	01/03/2005	29/02/2012	265.497,24	26.549,72	11.279,97	2.002,22	9.277,75
PROVINCIA DI MILANO x Sottorete Nord lotto 2 + urb. Monza	01/11/2007	31/10/2014	9.871.697,00	987.169,70	419.410,89	74.446,42	344.964,48
PROVINCIA DI MILANO x Sottorete Sud Est lotto 4	01/07/2007	30/06/2014	5.977.004,00	597.700,40	253.940,19	45.074,98	208.865,21
PROVINCIA DI MILANO x Sottorete Nord Est lotto 3	01/01/2008	31/12/2014	10.082.000,00	1.008.200,00	428.345,87	76.032,39	352.313,47
PROVINCIA DI MILANO x Sottorete Ovest lotto 6 iva quota regionale calcolata sul valore contrattuale da luglio a dicembre	01/07/2008	01/07/2015	4.752.835,00	475.283,50	201.925,85	35.843,03	166.082,82
PROVINCIA DI MILANO x Legnano -(contenzioso in corso)	01/01/2008	31/12/2014	726.743,69	72.674,37	30.876,58	5.480,66	25.395,91
PROVINCIA DI PAVIA x Area Lomellina	01/11/2006	01/11/2013	3.336.345,08	333.634,51	141.748,62	25.160,71	116.587,91
PROVINCIA DI PAVIA x Area Pavese	01/11/2006	01/11/2013	4.204.241,68	420.424,17	178.622,25	31.705,87	146.916,38
PROVINCIA DI PAVIA x Vigevano	01/12/2003	30/11/2010	464.541,58	46.454,16	19.736,61	3.503,29	16.233,31
PROVINCIA DI PAVIA x 3° Lotto (aprile 2007 nota provincia di inizio validità contratto dal 1 giugno 2008 - differimento contratto al 1 agosto 2008 - iva calcolata dal mese di agosto al mese di dicembre)	01/06/2008	01/06/2015	4.145.542,51	414.554,25	176.128,35	31.263,19	144.865,15
PROVINCIA DI SONDRIO (sei anni)	01/01/2005	31/12/2010	5.195.499,67	519.549,97	220.737,04	39.181,34	181.555,70
PROVINCIA DI VARESE x Lotto Nord	01/01/2007	31/12/2013	5.442.966,77	544.296,68	231.250,97	41.047,59	190.203,39
<b>TOTALE</b>			<b>188.296.530,44</b>	<b>18.829.653,04</b>	<b>8.000.000,00</b>	<b>1.420.019,45</b>	<b>6.579.980,55</b>

---

## Allegato 3

### Criteria per la progettazione di servizi integrati a sistema e per la remunerazione differenziata delle percorrenze integrate

---

I soggetti sottoscrittori danno atto che quanto previsto all'Art. 18 del presente Patto (integrazione modale) sarà recepito nell'ambito della Legge di riforma del TPL attraverso l'introduzione di un meccanismo incentivante delle percorrenze integrate, cioè quelle che contribuiscono in modo univocamente determinato alla realizzazione di un sistema di trasporto collettivo unitario.

Ai fine di realizzare gli impegni previsti nel Patto, i futuri corrispettivi erogati da Regione Lombardia agli Enti o Agenzie responsabili della programmazione, per lo sviluppo dei servizi, saranno pesati con un coefficiente  $>1$  per le percorrenze integrate e con un coefficiente  $<1$  per quelle non integrate.

Da tale norma sono escluse le linee che offrono intervalli tra corse con medesime destinazioni inferiori ai 15' per l'intero arco di servizio.

Si assume come definizione univoca di percorrenza integrata la seguente espressione, che determina una regola di progettazione unitaria per tutti gli orari dei servizi di trasporto collettivo, indipendentemente dalla modalità di effettuazione (gomma, ferro, acqua, fune):

**Una percorrenza è definita integrata se realizzata da un servizio di trasporto collettivo secondo un orario cadenzato e coordinato in modo simmetrico.**

La percorrenza integrata, come qui definita, non è un requisito necessariamente da soddisfare nei territori a domanda debole. In tali aree l'offerta minima dovrà comunque garantire l'accesso ai servizi. La remunerazione differenziata, in questi casi, sarà correlata all'attivazione di servizi innovativi flessibili.

La tecnica del coordinamento tramite il cadenzamento simmetrico è la sola condizione geometrica di un orario che ne garantisce l'inserimento in un sistema unitario. Costituisce cioè

**l'unica condizione necessaria e sufficiente per l'integrazione totale tra due o più servizi.**

Non entra dunque nella definizione l'aspetto quantitativo dell'offerta, che attiene invece alle decisioni degli Enti programmatori in merito alle necessità territoriali espresse e alle risorse di gestione disponibili.

Anche un'offerta di servizio ridotta, ad esempio, ad una coppia di corse al giorno, deve essere simmetrica per poter essere considerata integrata nel sistema.

La remunerazione differenziata dei servizi sarà applicata indipendentemente dall'attestamento della linea ad una stazione, essendo la condizione espressa necessaria anche per l'interscambio ferro/gomma di servizi in transito in uno o più punti o per il coordinamento tra più autolinee o tra ulteriori differenti sistemi di trasporto.

Per quanto attiene al servizio ferroviario, Regione Lombardia si impegna entro l'anno 2010 alla riprogettazione di tutta l'offerta regionale secondo le due condizioni esplicitate.

---

## Allegato 4

### Linee guida per la redazione del Contratto di servizio

---

#### **Programma di esercizio**

Il Programma di Esercizio costituisce la quantificazione fondamentale del servizio oggetto del Contratto. Deve essere espresso in km e, preferibilmente, anche in ore di servizio, per tener presenti le ricadute economiche dell'evoluzione della velocità commerciale, elemento sostanziale della economicità del servizio e obiettivo che tutte le parti coinvolte si impegnano a perseguire.

Il Programma di Esercizio precisa inoltre tutte le caratteristiche tecniche del servizio, quali la frequenza, i tempi di percorrenza e gli orari di ciascuna relazione.

I servizi oggetto del contratto devono avere una denominazione chiara per l'utente, diversificata e identificativa della missione/segmento di offerta che svolgono.

Il Programma di esercizio può inoltre prevedere elementi di flessibilità, al fine di favorirne l'adattamento alle reali esigenze di mobilità. Può essere opportuno prevedere che la prestazione programmata oscilli in un intervallo predeterminato rispetto al servizio oggetto del contratto (es. +/- 5%), al fine di consentire adattamenti ad eventuali nuove necessità.

Il soggetto affidante e affidatario devono essere in possesso di un sistema di misurazione condiviso che consenta:

- la rendicontazione del prodotto offerto, di norma al livello di dettaglio della corsa
- l'analisi degli scostamenti, come percorrenze (es. soppressioni) e come qualità (es. puntualità)
- la possibilità di individuare le responsabilità degli scostamenti per calcolare i conseguenti effetti sui corrispettivi contrattuali.

Le modifiche al servizio si classificano sulla base del tempo (definitive o temporanee) e della motivazione (programmata o imprevista). Il Contratto disciplina le modalità di attuazione di ciascun tipo di modifica, le autorizzazioni che vanno obbligatoriamente richieste al soggetto affidante, i tempi minimi di preavviso (fatte salve le modifiche impreviste) e le procedure di comunicazione all'utenza.

Le modifiche definitive, generalmente decise per motivi di pubblica utilità o per necessità di trasporto non considerate al momento dell'indizione della gara, possono dare luogo alla rinegoziazione dei corrispettivi, considerando anche gli effetti sugli introiti commerciali.

#### **Standard di qualità**

La soddisfazione del cliente/utente è il primo obiettivo da perseguire nello svolgimento dei servizi di trasporto.

Pertanto il rispetto degli standard di qualità deve avere una valenza sostanziale e non solo formale, dato che il mero rispetto della norma può non essere sufficiente a garantire l'effettiva qualità del servizio.

Gli obiettivi di qualità devono essere realistici, sulla base di un'oggettiva valutazione dei valori di partenza del servizio e di una condivisa valutazione degli obiettivi di miglioramento.

Fra i principali fattori da monitorare vi sono:

- regolarità/puntualità
- affollamento
- comfort del viaggio, pulizia ed efficienza dei mezzi

- capillarità, completezza e fruibilità delle informazioni (sia di carattere generale, sia erogate in tempo reale)
- capillarità e adeguatezza della rete di vendita, nonché, in genere, dei servizi al cliente
- attrattività del trasporto pubblico rispetto al mezzo privato (tempi di percorrenza delle relazioni e tariffe)

Il Contratto fissa obiettivi di miglioramento della puntualità e di omogeneizzazione dei suoi valori su tutta la rete, definendo un obiettivo di scostamento massimo dei servizi e delle fasce orarie con prestazioni peggiori. I miglioramenti degli indici di puntualità non possono andare a scapito della velocità commerciale.

Per gli standard di qualità si potrà far riferimento alla norma UNI EN ISO 13816 "Trasporto pubblico di passeggeri – definizione, obiettivi e misurazione della qualità del servizio".

Le indagini di customer satisfaction (qualità percepita) devono essere svolte da soggetti qualificati, terzi rispetto al soggetto affidante e affidatario del servizio; devono essere concordate fra le parti e devono riguardare, al minimo, i fattori qualitativi richiamati dalla norma suddetta. Le modalità con cui vengono effettuate tali indagini vengono presentate e condivise con le associazioni di riferimento.

fronti degli utenti, anche in attuazione di quanto disposto dal comma 461 della Legge 244/2007.

I dati oggetto di pubblicazione, anche su internet, riguardano prioritariamente gli indici di puntualità, le soppressioni, il rispetto delle composizioni programmate, i risultati delle verifiche sulla pulizia e sull'efficienza della flotta, il consuntivo statistico dei reclami presentati e della frequentazione delle corse. La pubblicazione di tali dati è, di norma, a cura del soggetto affidante.

Le parti si rendono disponibile a effettuare, anche in intesa con le associazioni consumatori, eventuali analisi specifiche per migliorare il servizio.

### **Rapporti economici**

Il Contratto di Servizio deve mantenere nel tempo un concreto equilibrio economico che preveda anche la remunerazione del capitale investito, in funzione della durata dell'affidamento. Potranno essere previste modalità di indicizzazione dei corrispettivi nonché clausole di adeguamento degli stessi nel caso di variazioni straordinarie dei costi rispetto all'andamento storico.

Il soggetto affidante e affidatario si impegnano a rispettare la puntualità dei pagamenti e di tutti gli obblighi contrattuali (fornitura dati, monitoraggio, comunicazioni...).

### **Premi, Penali e Indennizzi**

Poiché l'obiettivo da raggiungere è la massima soddisfazione del cliente, il sistema premiante e sanzionatorio deve essere concepito per raggiungere tale finalità, mantenendo un corretto equilibrio rispetto agli standard contrattuali.

Il soggetto affidante e affidatario si impegnano a definire le modalità di utilizzo delle eventuali penali, tenendo prioritariamente conto delle richieste degli utenti; il Contratto può disporre la costituzione di un fondo del soggetto affidante in cui confluiscono tutte le penali maturate.

Le penali devono andare a vantaggio degli utenti e, nei casi definiti dal Contratto, come indennizzo diretto agli utenti per i disservizi subiti.

Ogni Contratto prevede almeno una forma di indennizzo diretto agli utenti, realizzato come rimborso ovvero come sconto sull'acquisto di un titolo di viaggio successivo. Le parti definiscono da subito un indennizzo valido almeno per i titoli di viaggio mensili e annuali e si impegnano a verificare la possibilità di ulteriori indennizzi adeguati anche alle specificità degli altri titoli di viaggio.

L'indennizzo si basa sui parametri di qualità misurati dal sistema di monitoraggio, tenendo conto della differente applicabilità pratica di ciascuno di essi, anche in funzione del tipo di servizio (ferro/gomma, urbano/interurbano, ecc.).

Di norma l'indennizzo è stabilito ed erogato con cadenza mensile. Lo sconto/rimborso non può essere inferiore a una soglia minima del 20% rispetto al costo pieno del titolo di viaggio mensile (10% per titolo annuale).

Il sistema premiante, previsto dal Contratto, deve prevedere l'erogazione a favore del Gestore di risorse aggiuntive rispetto a quelle ordinarie. In tal caso, queste risorse possono essere destinate anche alla realizzazione di progetti innovativi che consentano un ulteriore miglioramento della performance.



---

**Allegato 5**

**Materiale di sintesi dei lavori del Tavolo**

***“La Lombardia nel contesto italiano ed europeo  
Principali evidenze e conclusioni”***

---

