



Deliberazione n. 34

**ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI
DELL'ASSEMBLEA CAPITOLINA**

Anno 2015

VERBALE N. 70

Seduta Pubblica del 3 luglio 2015

Presidenza: BAGLIO – AZUNI

L'anno duemilaquindici, il giorno di venerdì tre del mese di luglio, alle ore 15,15, nel Palazzo Senatorio, in Campidoglio, si è adunata l'Assemblea Capitolina in seduta pubblica, in seconda convocazione, ai sensi dell'art. 35, comma 3 del Regolamento, per i soli oggetti già iscritti all'ordine dei lavori della seduta del 2 luglio, tolta per mancanza del numero legale, per i quali non si è fatto luogo a deliberazioni.

Partecipa alla seduta il sottoscritto Vice Segretario Generale, dott. Luigi MAGGIO.

Assume la presidenza dell'Assemblea Capitolina la Presidente Valeria BAGLIO la quale dichiara aperta la seduta e dispone che si proceda, ai sensi dell'art. 35 del Regolamento, all'appello dei Consiglieri.

Eseguito l'appello, la Presidente comunica che sono presenti i sottoriportati n. 20 Consiglieri:

Azuni Maria Gemma, Baglio Valeria, Battaglia Erica, Battaglia Immacolata, Celli Svetlana, De Luca Athos, Fannunza Cecilia, Ferrari Alfredo, Magi Riccardo, Mannocchi Liliana, Mennuni Lavinia, Nanni Dario, Panecaldo Fabrizio, Parrucci Daniele, Peciola Gianluca, Piccolo Ilaria, Policastro Maurizio, Proietti Cesaretti Annamaria, Rossin Dario e Tiburzi Daniela.

Assenti l'on. Sindaco Ignazio Roberto Maria Marino e i seguenti Consiglieri:

Alemanno Giovanni, Belviso Sveva, Bordoni Davide, Cantiani Roberto, Cochi Alessandro, Corsetti Orlando, Cozzoli Poli Ignazio, De Palo Gianluigi, De Vito Marcello, Di Biase Michela, Di Liegro Luigina, Dinoi Cosimo, Frongia Daniele, Ghera Fabrizio, Giansanti Luca, Grippo Valentina, Marchini Alfio, Marino Franco, Onorato Alessandro, Palumbo Marco, Paris Giovanni, Paris Rita, Pomarici Marco, Quarzo Giovanni, Raggi Virginia, Stampete Antonio, Stefano Enrico e Tempesta Giulia.

La PRESIDENTE, constatato che il numero degli intervenuti è sufficiente per la validità della seduta agli effetti deliberativi, comunica che i Consiglieri Bordoni e Di Biase hanno giustificato la propria assenza.

Partecipa alla seduta, ai sensi dell'art. 46 del Regolamento, l'Assessore Improta Guido.

(O M I S S I S)

La PRESIDENTE pone quindi in votazione, con procedimento elettronico, la 13^a proposta nel sotto riportato testo risultante dall'accoglimento, da parte della Giunta Capitolina, di alcune delle richieste formulate dai Municipi e dall'Agenzia per il Controllo e la qualità dei servizi pubblici locali, nonché dall'approvazione di emendamenti:

13^a Proposta (Dec. G.C. del 30 dicembre 2014 n. 103)

Aggiornamento delle linee guida approvate con la deliberazione di Assemblea Capitolina n. 47 del 15 novembre 2012 per la predisposizione e stipula del nuovo Contratto di Servizio tra Roma Capitale ed ATAC S.p.A. relativo alla gestione del trasporto pubblico di superficie e di metropolitana e delle attività complementari.

Premesso che con la deliberazione di Consiglio Comunale n. 20 del 15 febbraio 2007 è stato approvato il documento recante le linee guida per la predisposizione dei Contratti di Servizio tra il Comune di Roma ed i soggetti erogatori di servizi pubblici;

Nella citata deliberazione è previsto che, nell'ambito del procedimento preordinato alla stipula dei singoli Contratti di Servizio, sia predisposto e sottoposto all'approvazione dell'Assemblea Capitolina un documento propedeutico che indichi i punti fondamentali dello stipulando Contratto di Servizio;

In particolare, per quanto concerne il servizio di trasporto pubblico locale, con la deliberazione n. 36 del 30 marzo 2009 il Consiglio Comunale ha ravvisato la necessità di operare un riordino organizzativo e societario del sistema del TPL del Comune di Roma;

In forza della Convenzione Metrebus stipulata nel 1994 e modificata nel 1997 tra ATAC S.p.A., CO.TRA.L. S.p.A. e Ferrovie dello Stato, ATAC S.p.A. gestisce l'integrazione tariffaria ed incassa i ricavi da traffico nel territorio urbano di Roma e nella Regione Lazio;

Con la deliberazione di Consiglio Comunale n. 125 del 21 dicembre 2009, è stato disposto l'affidamento tramite gara per otto anni del servizio di gestione di una rete periferica del servizio di TPL di superficie e che conseguentemente è stato stipulato il relativo contratto del tipo gross cost con l'aggiudicatario Roma TPL Scarl con decorrenza dal primo giugno 2010: risulta quindi già operativo l'affidamento di una quota dei servizi urbani di superficie superiore al 10% imposto dal Decreto Legge n. 78 del 1° luglio 2009 convertito dalla legge n. 102 del 3 agosto 2009;

A seguito della Decisione n. 199/2012 della Corte Costituzionale sulla illegittimità della disciplina in materia di servizi pubblici locali pubblicata in data 25 luglio 2012, la normativa del settore del trasporto pubblico locale e regionale trova compiuto fondamento nelle seguenti disposizioni:

1. Regolamento Comunitario n. 1370/2007, in materia di servizi di trasporto pubblico;
2. Decreto Legislativo n. 422 del 19 novembre 1997 e s.m.i.;
3. art. 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99;
4. art. 4 bis del Decreto Legge 1° luglio 2009, convertito dalla legge 3 agosto 2009, n. 102;
5. art. 3 bis del Decreto Legge del 13 agosto 2011, n. 138, convertito dalla legge 14 settembre 2011, n. 148;
6. Legge Regionale 16 luglio 1998, n. 30 e s.m.i.;

Conseguentemente, nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale vigente, Roma Capitale con la deliberazione di Assemblea Capitolina n. 47 del 15 novembre 2012,

ha disposto l'affidamento in house ad ATAC S.p.A. dal 1° gennaio 2013 al 3 dicembre 2019 il servizio di trasporto pubblico locale di superficie e di metropolitana nonché:

- la gestione dei parcheggi di interscambio;
- la gestione della sosta tariffata su strada;
- la gestione della rete di rivendite e di commercializzazione dei titoli di viaggio;
- l'esazione ed il controllo dei titoli di viaggio sulla rete affidata e quella periferica esercita da Roma TPL Scarl;

Con la medesima deliberazione, inoltre:

1. è stato dato mandato alla Giunta Capitolina di definire la regolamentazione di tale affidamento secondo i criteri e le linee guida riportate nell'atto;
2. si è ritenuto di prorogare i Contratti di Servizio con ATAC S.p.A. e Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. (deliberazioni di Giunta Comunale n. 474, 475, 477 del 14 settembre 2005, n. 81 del 7 marzo 2007 e n. 84 del 24 marzo 2010 e ss.mm.ii.), nelle more del perfezionamento di quanto indicato al punto 1;

In particolare, l'affidamento "in house" deve osservare il persistere di due condizioni coesistenti e non alternative tra l'Ente affidante e il soggetto affidatario, consistenti nel "controllo analogo" e in una "attività dedicata";

Al fine di consentire l'esercizio del "controllo analogo" sulle società partecipate, con la deliberazione n. 396 del 13 novembre 2014 la Giunta Capitolina ha provveduto alla ripartizione delle competenze tra gli Uffici dell'Amministrazione;

Ai sensi dell'art. 34 del Decreto Legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni nella legge 17 dicembre 2012, n. 221, è stata predisposta e pubblicata sul sito internet di Roma Capitale una apposita relazione approvata con la deliberazione di Giunta Capitolina n. 450 del 27 dicembre 2014, che dava conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'Ordinamento Europeo per la forma di affidamento prescelta con la deliberazione di Assemblea Capitolina n. 47/2012;

Considerato che al fine di armonizzare la normativa di settore del trasporto pubblico regionale e locale con i principi della Legge Delega in materia di federalismo fiscale (legge n. 42/2009), il Decreto Legge n. 95 del 6 luglio 2012 come convertito con la legge n. 135 del 7 agosto 2012, ha novellato l'articolo 17, comma 1, del Decreto Legislativo n. 422 del 19 novembre 1997 introducendo il principio dei costi standard anche nell'ambito della definizione dei corrispettivi per i Contratti di Servizio, tenendo conto dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità;

La legge n. 228 del 24 dicembre 2012 ha novellato l'art. 16-bis del Decreto Legge n. 95/2012 istituendo il Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, i cui criteri di ripartizione sono definiti con DPCM tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi, salvaguardando le esigenze della mobilità ed incentivando regioni ed Enti Locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:

- a) un'offerta di servizio idonea, efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) una progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica;

La legge n. 147 del 27 dicembre 2013, all'art. 1 comma 84, ha inoltre stabilito che siano definiti, con criteri di uniformità a livello nazionale, i costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi; ai fini della determinazione del costo standard, espresso in chilometri per ciascuna modalità di trasporto, si deve tenere conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile;

Al successivo comma 85 della citata legge n. 147/2013, è stato altresì stabilito che a partire dall'anno 2014, al fine di garantire una più equa ed efficiente distribuzione delle risorse, viene ripartita tra le Regioni una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale, sulla base del costo standard di produzione dei servizi;

Con il DPCM del 26 giugno 2013, all'art. 1, inoltre, sono stati definiti i criteri di ripartizione del Fondo Nazionale, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costo dei servizi previsto dalla normativa nazionale (pari al 35% ex art. 19, comma 5 del D.Lgs. n. 422/1997);

Per finanziare le spese correnti di TPL, gli Enti Regolatori devono, quindi, basarsi sul fabbisogno standard, calcolato moltiplicando il costo standard unitario (relativo a ciascuna tipologia di servizio erogato) per il Livello Adeguato di Servizio (LAS), che rappresenta la produzione programmata ottimale di un determinato servizio per l'utenza e tecnicamente raggiungibile dall'operatore;

Atteso che l'art. 16 del Decreto Legge n. 16 del 6 marzo 2014, convertito con legge n. 68, 2 maggio 2014, stabilisce che Roma Capitale trasmetta al Ministero dell'Interno, al Ministero dell'Economia e delle Finanze, alle Camere e alla Corte dei Conti:

- a) un rapporto evidenziante le cause della formazione del disavanzo di bilancio di parte corrente, anche con riferimento alle società controllate e partecipate da Roma Capitale, nonché l'entità e la natura della massa debitoria da trasferire alla gestione commissariale;
- b) un piano triennale per la riduzione del disavanzo e per il riequilibrio strutturale di bilancio con l'indicazione delle misure per il contenimento dei costi e la valorizzazione degli attivi di Roma Capitale;

In ottemperanza al citato disposto normativo, è stato predisposto il documento denominato "Analisi del disequilibrio finanziario e piano di rientro di Roma Capitale", approvato con la deliberazione di Giunta Capitolina n. 194 del 3 luglio 2014 e trasmesso agli Organi sopra citati il 4 luglio 2014;

Il piano triennale di cui al punto b) ha indicato misure per il contenimento dei costi e la valorizzazione degli attivi di Roma Capitale, nonché delle società controllate e partecipate dalla stessa, rispondendo alle prescrizioni contenute al comma 2 del citato art. 16 del Decreto Legge n. 16/2014;

In particolare, riguardo agli interventi sulle società partecipate, nel piano triennale si è inteso confermare il mantenimento di quelle Società "solo in quei casi in cui si rinvergono i cosiddetti fallimenti di mercato, ovvero la presenza dei privati non è in grado di garantire l'erogazione di beni pubblici. E' questo il caso sostanzialmente dei servizi pubblici locali (trasporto, rifiuti) e dei servizi a rete (luce, acqua, gas)" mentre "tutte le società partecipate che non svolgono attività strumentale a quella del Comune, ma rientrano nell'ambito delle attività di mercato dovrebbero essere dismesse perché lesive della concorrenza";

Relativamente alla Società ATAC S.p.A. è previsto un processo di efficientamento e risanamento nel triennio 2014-2016, che si estrinseca in un Piano di Efficientamento e

nel nuovo Contratto di Servizio le cui aree di azione/principi sono stati delineati come di seguito:

1. Piano di Efficientamento

- a) riprogrammazione della rete di superficie;
- b) costo del lavoro;
- c) costi operativi;
- d) aumento introiti/attività antievasione;

2. Contratto di Servizio tra Roma Capitale ed ATAC

- a) introduzione di Livelli Adeguati del Servizio;
- b) adozione dei costi standard dal 1° gennaio 2017 (nel triennio 2014-2016 vige un periodo regolatorio di transizione);
- c) istituzione di un Comitato di controllo degli obiettivi contenuti nel Piano di Efficientamento;
- d) sistema di penalità/premialità sulla qualità del servizio erogato;
- e) promozione alla partecipazione ed ai rapporti con le associazioni dei consumatori;

In data 28 ottobre 2014, il Consiglio di Amministrazione di ATAC S.p.A. ha approvato il Piano Industriale 2015-2019, trasmesso con la nota prot. n. 133485 del 28 ottobre 2014 ed elaborato sulla base delle linee di indirizzo fissate dall'Amministrazione con la nota prot. n. 27377 del 5 agosto 2014;

Visto che nelle more del DPCM approvativo del piano di che trattasi, previsto dal citato art. 16 del D.L. n. 16/2014, su proposta del Ministro dell'Interno, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e sentita l'Amministrazione Capitolina, si ritiene opportuno adottare i costi standard calcolati secondo il metodo sviluppato dall'Università La Sapienza;

Alla luce delle recenti modifiche normative appare quanto mai necessario aggiornare e integrare i criteri e le linee guida, previsti nella deliberazione di Assemblea Capitolina n. 47/2012 (fatti salvi i servizi già assegnati tramite gara a Roma TPL Scarl) per l'affidamento fino al 3 dicembre 2019 ad ATAC S.p.A. dei servizi di TPL di Roma Capitale, complementari e accessori allo stesso e degli altri servizi di competenza ed attualmente gestiti dalla società stessa;

Per l'anno 2015 sono stati stimati Livelli Adeguati di Servizio di TPL in 101.000.000 vetture KM di superficie e 8.889.000,00 treni KM di metropolitana;

Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. a supporto dell'Amministrazione Capitolina svolge, in riferimento ai servizi di trasporto pubblico locale, la gestione del sistema di comunicazione e dei rapporti con l'utenza nonché eroga i servizi di pianificazione e progettazione delle reti e delle infrastrutture ed assicura il monitoraggio e controllo del servizio di TPL erogato;

Che in data 22 dicembre 2014 il Dirigente della U.O. Contratti di Servizio Trasporto Pubblico Locale di Linea, ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto.

p. Il Dirigente

F.to: P. Donia";

Che in data 22 dicembre 2014 il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha attestato – ai sensi dell'art. 29, co. 1, lett. i) e j) del Regolamento degli Uffici e dei Servizi – la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di

programmazione dell'Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte aventi rilevanti ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta.

Il Direttore

F.to: A. Graziano;

Che in data 30 dicembre 2014 il Ragioniere Generale ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della proposta di deliberazione indicata in oggetto, tenuto conto del parere favorevole di regolarità tecnica e della coerenza con i documenti di programmazione espressi dai competenti Uffici capitolini.

Ai fini della salvaguardia degli equilibri complessivi di bilancio dell'Ente, in applicazione della disciplina di cui all'articolo 147-quinquies del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, e in coerenza con gli interventi previsti dal Piano di Rientro approvato con deliberazione di Giunta Capitolina n. 194/2014, si prende atto delle indicazioni espresse nel presente provvedimento e degli allegati che formano parte integrante dello stesso, avuto riguardo alle entità delle risorse assegnate da Roma Capitale per il triennio 2014-2016 e alle normative previste per il finanziamento dei costi di servizio del trasporto pubblico locale.

Il Ragioniere Generale

F.to: S. Fermante";

Che sul testo originario della proposta in esame, è stata svolta, da parte del Segretario Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa di cui all'art. 97, comma 2 del T.U.E.L. approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm.ii.;

Che la proposta, in data 16 gennaio 2015, è stata trasmessa ai Municipi per l'espressione del parere da parte del relativo Consiglio;

Che i Consigli dei Municipi I, III, IV, V, VIII, X, XI e XV, con deliberazioni in atti, hanno espresso parere favorevole;

Che i Consigli dei Municipi II, VI, VII, IX, XII, XIII e XIV hanno espresso parere favorevole con le seguenti richieste e/o osservazioni:

Municipio II:

1. tra gli obiettivi di carattere tecnico prevedere "l'installazione di paline digitali presso le fermate";
2. nel capitolo "linee guida", nell'elencazione delle leve per efficientare i ricavi, aggiungere il punto "maggiore impegno contro la sosta negli stalli delle fermate dei mezzi pubblici e contro il passaggio dei mezzi privati nelle corsie riservate a taxi e bus";
3. sostituire il punto relativo al coinvolgimento delle Associazioni dei consumatori negli adeguati livelli prestazionali nel modo seguente: "l'obbligatorio coinvolgimento delle Associazioni dei consumatori/cittadini nel monitoraggio quali/quantitativo del servizio mediante riunioni mensili municipali con amministratori locali e gestori dei servizi e previsione di una sessione annuale di verifica del funzionamento dei servizi tra ente locale, gestori dei servizi ed associazioni dei consumatori/cittadini nella quale dar conto dei reclami e/o osservazioni in osservanza alle previsioni di legge";
4. proseguire il capoverso relativo al sistema di valutazione della qualità erogata e delle connesse penalità e premialità secondo i livelli di qualità raggiunti, con eventuale riconoscimento delle indennità di risultato a favore dei dirigenti dell'ATAC, con "il mancato raggiungimento degli obiettivi di soddisfacimento del servizio ricadranno nella retribuzione di risultato dei dirigenti, funzionari e negli incentivi ed indennità";
5. proseguire il capoverso relativo al sistema di valutazione della qualità erogata e delle connesse penalità e premialità secondo i livelli di qualità raggiunti, con eventuale

riconoscimento delle indennità di risultato a favore dei dirigenti dell'ATAC, con “deve essere prevista la pubblicazione on-line di tali dati unitamente alla utilizzazione dei proventi per mancato pagamento dei parcheggi tariffati e per mancato pagamento dei titoli di viaggio”.

Municipio VI:

1. inserire negli indirizzi programmatici “l’obbligo di entrata porta davanti, ovvero obbligo controllore autobus”, “l’obbligo esposizione biglietto all’entrata del bus” e “l’obbligo di collegamento cabina conducente con centrali Forze dell’ordine”;
2. indicare nel paragrafo degli indirizzi programmatici “la possibilità di pagamento biglietto su autobus con conducente”;
3. prevedere negli indirizzi programmatici “l’aumento del TPL in periferia”;
4. introdurre tra gli indirizzi programmatici il “decentramento amministrativo nella predisposizione del nuovo Contratto di Servizio di TPL con i Municipi”.

Municipio VII:

prevedere la partecipazione al Comitato di Controllo di un rappresentante per Municipio.

Municipio IX:

1. nelle premesse della deliberazione prevedere che il Gestore garantisca “la manutenzione delle aree con sosta tariffata su strada per quanto di competenza”;
2. nelle premesse della deliberazione prevedere “la manutenzione delle piattaforme degli invalidi affinché sia garantito il diritto alla mobilità delle persone con disabilità” e “l’accessibilità degli utenti ai servizi igienici nelle stazioni delle metropolitane”;
3. nei criteri di razionalizzazione della rete, integrare il decimo punto relativo ai servizi a chiamata nelle aree a domanda debole garantendo che “i costi per gli utenti non siano superiori a quelli ordinari”;
4. prevedere che nei Comitati di Controllo e Tecnico sia previsto “il pieno coinvolgimento dei Municipi attraverso una loro specifica rappresentanza nell’ambito dei medesimi comitati”.

Municipio XII:

1. estendere a tutte le fermate, con particolare riferimento a quelle periferiche, il servizio “tempi di attesa”, monitorandone il funzionamento;
2. introdurre informazioni di percorso all’interno delle vetture con indicazioni grafiche che evidenzino i nodi intermodali, in particolare i nodi di collegamento al trasporto su ferro;
3. pubblicizzare i percorsi delle linee di trasporto in servizio sul territorio cittadino;
4. prevedere una maggiore informazione sui servizi del trasporto pubblico;
5. installare, presso le pensiline di attesa, un sistema di “chiamata di soccorso”;
6. aumentare i parcheggi di scambio;
7. potenziamento delle linee notturne;
8. inviare ai Municipi un report sull’efficientamento del servizio.

Municipio XIII:

1. inserire nel capitolo degli indirizzi programmatici il seguente passo: “In tale processo di riorganizzazione della rete, in particolare dove si parla di soppressione delle linee, gli enti competenti dovranno interfacciarsi con i Municipi di competenza, al fine di

tener conto delle reali esigenze del territorio e dei cittadini che usufruiscono del servizio”;

2. integrare il seguente passo contenuto nel paragrafo delle linee guida “Di conseguenza devono essere individuati i criteri guida per la redazione annuale dei Programmi di Esercizio, nonché i termini di modifica degli stessi, sulla base degli indirizzi, dei criteri e dei vincoli stabiliti da Roma Capitale” con “e dei Municipi competenti”;
3. inserire il seguente quarto punto negli adeguati livelli prestazionali di servizio: “scongiorare l’aumento del costo del titolo di viaggio, prevedendo l’aumento dei ricavi tariffari attraverso forme di forte contrasto all’evasione ed all’elusione del titolo di viaggio”.

Municipio XIV:

1. nelle premesse, nell’ambito di applicazione della legge n. 228 del 24 dicembre 2014, sostituire il termine “economica” con “economicamente sostenibile”;
2. espungere il terzo punto previsto quale criterio cui tenere conto nell’ambito del progetto di razionalizzazione e concernente l’uniformità degli orari di inizio e termine del servizio;
3. integrare con i termini “primario ed essenziale” il capoverso inerente il servizio di trasporto pubblico che l’Amministrazione ed il Gestore si impegna a garantire;
4. integrare il decimo punto del criterio di razionalizzazione della rete relativo ai servizi a chiamata nelle aree a domanda debole garantendo adeguati livelli di efficienza;
5. prevedere la pubblicazione dei dati e delle analisi degli stessi in ordine al monitoraggio e rendicontazione dei servizi con AVM;
6. prevedere “il coinvolgimento dei Municipi quali Enti territoriali di prossimità alla cittadinanza” al quinto punto relativo agli adeguati livelli prestazionali del servizio garantiti;
7. di espungere dal capoverso relativo al sistema di valutazione della qualità erogata e delle connesse penalità e premialità secondo i livelli di qualità raggiunti, “con eventuale riconoscimento delle indennità di risultato a favore dei dirigenti dell’ATAC”;

Che l’Agenzia per il Controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale ha espresso parere favorevole con le seguenti osservazioni:

Servizi Offerti

1. che nelle linee guida vengano esplicitate la tipologia e le caratteristiche generali di tutte le macro-attività che saranno oggetto del contratto;
2. risultano assenti gli obiettivi che riguardano la gestione dei parcheggi di scambio, mentre per la gestione della sosta tariffata su strada si fa solamente mero rinvio agli “indirizzi coerenti con le strategie definite nel NPGTU”;
3. gli indirizzi programmatici dell’Allegato A sono riferiti principalmente al processo di efficientamento e di recupero dei fattori produttivi con un arco temporale fino ai 2017, corrispondente al periodo regolatorio di transizione che tragherà il sistema attuale di imputazione dei costi storici verso i costi standard, mentre non sono chiaramente definiti per il periodo successivo (fino al 3 dicembre 2019, data di scadenza dell’affidamento in house) corrispondente al consolidamento e al rilancio del TPL. Si ritiene opportuno che siano definiti in maniera esaustiva nelle linee guida gli indirizzi programmatici e gli obiettivi generali con riferimento all’intero arco temporale di affidamento del servizio;
4. si ritiene opportuno che nelle linee guida siano definiti i livelli minimi del servizio da garantire con riferimento all’intero periodo di vigenza dell’affidamento;

5. si segnala che l'Allegato A non contiene alcuna specificazione in merito (se non la generica presenza di lemma "universalità" all'interno dei LAS) pertanto si ritiene opportuno che nelle linee guida sia adeguatamente definito il grado di universalità del servizio da soddisfare e il relativo finanziamento.

Durata Massima

- la durata massima è indicata solamente nel testo del deliberato e non nelle linee guida.

Onere a carico dell'Amministrazione

1. nelle premesse della deliberazione e nell'Allegato sub A) si rileva un'incongruenza della data di applicazione a regime dei costi standard;
2. i criteri generali risultano essere poco chiari per l'individuazione dell'onere a carico dell'Amministrazione nel periodo regolatorio da rivedere in funzione del termine previsto nel piano di efficientamento;
3. adeguati vincoli di risultato in merito al raggiungimento, durante il periodo regolatorio, dei costi standard obiettivo;
4. si osserva l'assenza di "indicazione della suddivisione della contribuzione pubblica tra Roma Capitale e Regione Lazio" evidenziando che "quest'ultima deriva da trasferimenti statali (...) la cui ripartizione è subordinata al raggiungimento di determinati obiettivi quantitativi...";
5. i criteri generali in merito agli investimenti e alla copertura finanziaria; la corretta imputazione dei costi connessi alla manutenzione straordinaria dei beni e infrastrutture di terzi;
6. gli oneri e le modalità di finanziamento relativi alle categorie di utenti deboli o disagiati.

Tariffe a carico dell'utenza

- si ritiene opportuno inserire nelle linee guida il richiamo all'obbligo per il gestore di attenersi al sistema tariffario integrato regionale e comunale in conformità alle disposizioni normative vigenti.

Sviluppo delle infrastrutture

- si ritiene opportuno che nelle linee guida siano definite, in maniera strutturale e in coerenza con il NPGTU e altri provvedimenti programmatori sovraordinati, tutte le esigenze di sviluppo delle infrastrutture collegate all'erogazione del servizio di TPL (tra le quali si possono citare ad esempio lo sviluppo della rete tranviaria e dei sistemi ITS, essendo questi ultimi uno strumento di supporto alle politiche di mobilità pubblica e privata, anche secondo quanto previsto nel Masterplan delle tecnologie informatiche e digitali per la mobilità ed i trasporti allegato al NPGTU).

Strumenti di garanzia a tutela degli utenti

- si ritiene opportuno che siano specificati nelle linee guida i criteri per l'individuazione del sistema degli strumenti a garanzia dell'utenza nonché i principi generali e i contenuti minimi delle carte dei servizi con le seguenti formulazioni:
 - a) Carta dei Servizi. Prevedere, nella redazione del Contratto di Servizio, l'obbligo del gestore di predisporre una carta di qualità dei servizi aggiornata con cadenza

annuale, redatta e pubblicizzata in conformità ad intese con le associazioni di tutela dei consumatori ed associazioni imprenditoriali interessate. Deve essere inoltre specificato che, in ottemperanza alle disposizioni della Finanziaria 2008 (art. 2, co 461, lettera a) nella carta sono contenuti: standard di qualità e di quantità relativi alle prestazioni erogate, così come determinati nei Contratti di Servizio; modalità di accesso alle informazioni e di proposta reclami nonché per adire le vie conciliative e giudiziarie; modalità di rimborso dell'utenza;

- b) Reclami. Prevedere, nella redazione del Contratto di Servizio – ai sensi dell'art. 1, comma 6 del Regolamento per la gestione dei reclami (DCC n. 136/2005) – specifiche clausole che impongano l'adozione almeno degli standard di qualità dei servizi previsti per Roma Capitale sia per la fase di accoglienza che per quella della risposta. Inoltre dovrà essere previsto il regolare invio dei dati riguardanti la gestione dei reclami ai competenti Uffici di Roma Capitale e all'Agenzia con apposita reportistica idonea ai fini del monitoraggio e controllo.

Monitoraggio e controllo

1. si ritiene opportuno che nelle linee guida sia specificato quale debba essere il soggetto deputato a svolgere l'attività di monitoraggio utilizzando il sistema AVM nonché le modalità di svolgimento;
2. sul tema degli organi di controllo, si suggerisce l'opportunità, per motivi di efficienza ed economicità, di prevedere un solo comitato deputato a monitorare sia il rispetto del Piano industriale sia la gestione del Contratto di Servizio con la necessità di indicare i criteri per la sua composizione, il contenuto e i destinatari del sistema di reporting, il finanziamento nonché una specifica menzione relativa alla modalità con cui effettuare le attività di monitoraggio e controllo dei servizi di sosta tariffata su strada e dei parcheggi di scambio.

Organismo autonomo di monitoraggio e controllo

- si propone un suo affidamento in ordine a:
 - i rapporti con le associazioni dei consumatori e utenti legalmente costituite anche in merito alloro ruolo nell'attività di monitoraggio;
 - le periodiche valutazioni del livello dei servizi percepito dai cittadini-utenti (analisi di Customer satisfaction) con il contributo delle associazioni dei consumatori, finanziate con apposita voce in tariffa ai sensi dell'art. 2, co 461, lettera f, della legge n. 244/2007 (Finanziaria 2008) e dell'art. 3 della DAC 212/2007;
 - le attività di monitoraggio permanente del rispetto dei parametri qualitativi e quantitativi indicati nel Contratto di Servizio, con potere di accesso e acquisizione della documentazione, dei monitoraggi e delle notizie utili nei confronti del soggetto gestore e della Commissione tecnica di controllo.

Partecipazione dei Municipi

- si segnala che nelle linee guida non è presente alcuna indicazione in merito alla partecipazione dei Municipi. Si ritiene opportuno che nelle linee guida siano specificate le modalità e i criteri di coinvolgimento dei Municipi nelle attività di monitoraggio e di controllo del Contratto di Servizio.

Modalità di informazione e di partecipazione delle Associazioni di utenti e consumatori

- si ritiene opportuno che nelle linee guida debba essere specificata, ai sensi dell'art. 2, comma 461 "Finanziaria 2008", la partecipazione delle associazioni dei consumatori:
 - A) in occasione dell'emanazione della carta della qualità dei servizi;
 - B) nella fase di verifica periodica dell'adeguatezza dei parametri quantitativi e qualitativi del servizio erogato fissati nel Contratto di Servizio alle esigenze dell'utenza cui il servizio stesso si rivolge;
 - C) nell'attuazione del monitoraggio permanente del rispetto dei parametri fissati nel Contratto di Servizio e di quanto stabilito nella Carta della qualità de servizi;
 - D) in occasione della sessione annuale di verifica del funzionamento dei servizi tra ente locale, gestore del servizio e associazioni dei consumatori.

Che la Giunta Capitolina, nella seduta del 15 maggio 2015 in merito alle richieste e/o osservazioni formulate dai Municipi, ha rappresentato quanto segue:

Municipio II:

1. l'osservazione viene parzialmente accolta inserendo tra gli obiettivi di carattere tecnico il seguente punto: "valutazione dell'estensione delle paline elettroniche nel territorio in relazione ai contesti specifici ed ai scenari previsti nel NPGTU". Si rappresenta infatti che la totale copertura nel territorio delle paline elettroniche non è ragionevolmente sostenibile in base al rapporto costi/benefici, per cui si ritiene che l'istallazione di nuove paline elettroniche dovrà quindi essere valutata in base ai molteplici elementi oggettivi oltre che al NPGTU;
2. l'osservazione viene accolta soprattutto nell'ottica di un sostanziale miglioramento della qualità del servizio e della velocità commerciale piuttosto che nei termini di efficientamento dei ricavi, quindi il paragrafo che delinea le prestazioni accessorie viene integrato come segue: "Dovranno essere inoltre affidate prestazioni accessorie al servizio di superficie inerenti la sorveglianza delle corsie protette e riservate nonché delle aree di fermata e di capolinea, da attuarsi anche attraverso l'elevazione di sanzioni amministrative";
3. la richiesta viene parzialmente accolta inserendo nel punto il coinvolgimento dei rappresentanti municipali. Non si condivide invece "l'obbligatorietà di indire riunioni mensili" in quanto non si ravvisano le condizioni per lo svolgimento di un'attività snella ed efficace. Si propone invece la seguente formulazione: "Il coinvolgimento dei Municipi quali Enti territoriali di prossimità alla cittadinanza e delle Associazioni dei consumatori nel monitoraggio quali/quantitativo del servizio si esplica con la convocazione di almeno una sessione annuale di verifica del funzionamento dei servizi tra ente locale, gestori dei servizi ed associazioni dei consumatori/cittadini nella quale dar conto dei reclami e/o delle osservazioni nel rispetto delle previsioni di legge";
4. l'osservazione non viene accolta in quanto il principio è già espresso nel documento delle linee guida;
5. l'osservazione non viene accolta in quanto i dati obbligatori di pubblicazione sono già disciplinati dalle norme relative alla trasparenza (D.Lgs. n. 33/2013).

Municipio VI:

1. la richiesta viene parzialmente accolta rafforzando i principi già espressi al terzo punto degli adeguati livelli prestazionali del servizio come segue "... In relazione al contesto territoriale specifico del servizio e garantendo adeguati parametri di funzionalità del servizio, saranno valutati progetti volti al miglioramento della sicurezza sul mezzo pubblico e del più efficace contrasto dell'evasione tariffaria";

2. la richiesta non viene accolta in quanto tale previsione è già espressa al paragrafo delle linee guida tra gli obiettivi di carattere economico-finanziario rivolti all'efficientamento dei ricavi;
3. la richiesta non viene accolta in quanto ogni modifica alla rete di superficie (implementazione o riduzione) deve essere tecnicamente supportata dai progetti volti all'ottimizzazione del servizio offerto, i cui criteri principali sono già elencati negli indirizzi programmatici. In tal modo, l'Amministrazione dovrà e potrà garantire un efficace ed efficiente "livello adeguato del servizio" sull'intero territorio comunale, zone periferiche comprese;
4. la richiesta non viene accolta in quanto il ruolo di indirizzo dei Municipi in ordine alla predisposizione del nuovo Contratto di Servizio del TPL si esplica con la procedura in corso, ai sensi dell'art. 6, comma 1 lettera g) del Regolamento del Decentramento Amministrativo.

Municipio VII:

la richiesta viene parzialmente accolta, tuttavia, occorre garantire la partecipazione in un'ottica di efficacia ed efficienza dell'azione amministrativa ed in ragione delle reali necessità di volta in volta esaminate. Pertanto, in luogo di una rappresentanza fissa prospettata dal Municipio presso il Comitato di Controllo, si propone la partecipazione al Comitato Tecnico con l'introduzione del seguente capoverso: "E' inoltre previsto un Comitato Tecnico con il compito di vigilare sull'esecuzione del servizio in base agli impegni assunti dal Gestore. A tale Comitato Tecnico possono partecipare con propri rappresentanti i Municipi su richiesta dei membri del Comitato per tematiche di competenza territoriale".

Municipio IX:

1. l'osservazione non viene accolta in quanto la manutenzione delle strade classificate grande viabilità è di competenza del Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana e nei rimanenti casi del Municipio;
2. le osservazioni non vengono accolte in quanto sono già essenzialmente contenute nel documento delle linee guida al primo punto dei livelli prestazionali del servizio che il gestore si impegna a garantire. Tale punto recita infatti "un miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio con particolare riguardo alle persone a limitata capacità motoria";
3. l'osservazione del Municipio non viene accolta in quanto non trova riscontro nei criteri inerenti alla razionalizzazione della rete, né può trovare diversa collocazione nelle linee guida per la sottoscrizione del nuovo Contratto di Servizio con ATAC. L'eventuale aumento delle tariffe rientra, infatti, nell'ambito delle decisioni poste in sede di approvazione del Bilancio annuale e pluriennale, ferme restando le prerogative della Regione Lazio ai sensi della L.R. n. 30/1998;
4. la richiesta viene parzialmente accolta al fine di garantire la partecipazione dei Municipi in ragione delle reali necessità di volta in volta esaminate. Si propone quindi la seguente formulazione "E' inoltre previsto un Comitato Tecnico con il compito di vigilare sull'esecuzione del servizio in base agli impegni assunti dal Gestore. A tale Comitato Tecnico possono partecipare con propri rappresentanti i Municipi su richiesta dei membri del Comitato per tematiche di competenza territoriale".

Municipio XII:

1. la richiesta viene parzialmente accolta inserendo tra gli obiettivi di carattere tecnico il seguente punto: “valutazione dell’estensione delle paline elettroniche nel territorio in relazione ai contesti specifici ed ai scenari previsti nel NPGTU”. Si rappresenta infatti che la totale copertura nel territorio delle paline elettroniche non è ragionevolmente sostenibile in base al rapporto costi/benefici, per cui si ritiene che l’installazione di nuove paline elettroniche dovrà quindi essere valutata in base ai molteplici elementi oggettivi oltre che al NPGTU;
2. 3. 4. le richieste vengono accolte attraverso l’inserimento tra gli obiettivi aventi carattere tecnico contenuti nel capitolo “linee guida” di un unico punto avente la seguente formulazione: “prevedere una maggiore informazione sui servizi del trasporto pubblico mediante pubblicizzazione dei percorsi delle linee di trasporto in servizio sul territorio cittadino, nonché all’interno delle vetture con evidenza dei nodi intermodali, con particolare riguardo ai nodi di collegamento al trasporto su ferro”;
5. la richiesta non viene accolta in quanto non può essere ricondotta alle attività operativo-gestionali del trasporto pubblico locale oggetto delle presenti linee guida;
6. la richiesta non viene accolta poiché con il nuovo Contratto di Servizio oggetto delle presenti linee guida, sarà demandata ad ATAC S.p.A. la sola attività di gestione dei parcheggi affidati;
7. la richiesta viene accolta parzialmente adottando il punto tra i criteri concernenti il progetto di razionalizzazione della rete secondo la seguente formulazione: “Ridefinire il servizio notturno in relazione ai flussi di domanda”;
8. la richiesta non viene accolta in quanto gli elementi determinanti l’efficientamento del servizio attengono ai processi industriali di competenza del Gestore, oltre che non trovare riscontro nelle competenze dei Municipi previste dal Regolamento sul Decentramento Amministrativo.

Municipio XIII:

1. l’osservazione non viene accolta in quanto la previsione in parola trova già esauriente compimento nelle norme regolamentari sul Decentramento Amministrativo, per cui ogni provvedimento di istituzione, modificazione e soppressione delle linee di trasporto pubblico sono preventivamente comunicati ai Municipi per acquisirne il parere obbligatorio (art. 6, comma 2 del Regolamento del Decentramento Amministrativo);
2. la richiesta non viene accolta in quanto “Roma Capitale” include tutti gli Organi/Uffici che la compongono ai sensi dello Statuto, comprese quindi anche le strutture territoriali;
3. la richiesta non viene accolta poiché l’eventuale aumento del costo del titolo di viaggio rientra tra le prerogative della Regione Lazio ai sensi della L.R. n. 30/1998 e, quindi non può trovare riscontro nelle presenti linee guida propedeutiche alla sottoscrizione del nuovo Contratto di Servizio con ATAC.

Municipio XIV:

1. la richiesta non viene accolta in quanto sul documento è stata adottata la stessa terminologia utilizzata dal legislatore nel Decreto Legge n. 95/2012, come novellato dall’art. 16-bis comma 3 della legge n. 228/2012, che recita testualmente “... a) un’offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico...”;

2. la richiesta non viene accolta poiché ciò contrasta con gli stessi principi cardine del progetto di razionalizzazione volto all'efficientamento del servizio ed ottimizzazione dell'offerta nel territorio;
3. la richiesta non viene accolta in quanto si allontanano dal concetto di "livello adeguato di servizio" garante di un livello di erogazione apprezzabile ed efficiente ed il cui principio, stabilito dalla norma, è stato assunto a riferimento da Roma Capitale. I termini "primario ed essenziale" evocano infatti la vecchia accezione di "servizio minimo" che l'Amministrazione si è apprestata ad abbandonare;
4. la richiesta viene accolta condividendone il contenuto, integrando quindi il testo nei termini indicati dallo stesso;
5. la richiesta non viene accolta in quanto l'oggetto della richiesta oltre che generico e indefinito, comporterebbe un sostanziale aggravio dell'azione amministrativa peraltro non funzionale agli adempimenti inerenti la trasparenza;
6. la richiesta viene accolta condividendone il contenuto;
7. la richiesta non viene accolta in quanto il principio che il Municipio intende eliminare è previsto all'art 16 del Decreto Legge n. 16/2014.

In merito alle osservazioni formulate dall'Agenzia per il Controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale la Giunta Capitolina ha rappresentato quanto segue:

Servizi Offerti

1. La richiesta viene accolta inserendo la seguente formulazione:

"linee guida per l'affidamento in house ad ATAC S.p.A. fino al 3 dicembre 2019 di un organico ed integrato insieme di servizi relativi al sistema del Trasporto Pubblico Locale nella città di Roma da parte dell'Ente Roma Capitale all'ATAC S.p.A., società in house dell'Ente medesimo, come di seguito specificato:

- gestione dei servizi di trasporto pubblico eserciti con Linee di Metropolitana (linee A, 8/81, C in costruzione);
- gestione dei servizi di trasporto pubblico di Superficie eserciti con Autobus su gomma, Tram, Filobus ed Autobus Elettrico, nei programmi di esercizio possono essere altresì regolati i servizi a chiamata effettuati a supporto del servizio di linea, rientranti nell'ambito del trasporto pubblico locale;
- prestazioni complementari al trasporto pubblico locale:
 - gestione dei canali di vendita e di commercializzazione dei titoli di viaggio;
 - esazione e controllo dei titoli di viaggio relativi alla rete affidata;
 - esazione e controllo dei titoli di viaggio relativi alle linee della rete periferica esercitata da Roma TPL Scarl;
 - rapporto con l'utenza in relazione ai reclami;
 - manutenzione ordinaria dei beni, delle infrastrutture, dei mezzi e degli impianti di proprietà di ATAC S.p.A.;
 - manutenzione straordinaria dei beni, delle infrastrutture, dei mezzi e degli impianti di proprietà di ATAC S.p.A.;
 - manutenzione ordinaria dei beni e delle infrastrutture di proprietà di terzi, strumentali al servizio di TPL;
- prestazioni accessorie al trasporto pubblico locale:
 - sfruttamento commerciale e pubblicitario su mezzi, infrastrutture ed aree di proprietà di ATAC e su quelli a qualsiasi titolo ad essa affidati;
 - gestione dei parcheggi di scambio;

- gestione della sosta tariffata, inclusa la gestione dei parcheggi in struttura, o in superficie fuori sede stradale, aggiuntivi alla sosta su strada, su impianti e superfici di proprietà di Roma Capitale o di terzi;
 - attività di sorveglianza delle corsie preferenziali, delle aree di fermata e di capolinea e delle aree delle soste di interscambio, elevando sanzioni amministrative per il tramite del personale abilitato, e manutenzione ordinaria delle corsie protette e riservate;
 - manutenzione straordinaria dei beni e delle infrastrutture di proprietà di terzi, laddove previsto nel Programma degli Investimenti”;
2. la richiesta non viene accolta in quanto nel paragrafo delle linee guida è esplicitato che i parcheggi di scambio costituiscono una prestazione accessoria destinata a migliorare il processo di integrazione modale tra trasporto privato e pubblico e che la sosta tariffata è attuata secondo indirizzi coerenti con le strategie definite dal nuovo Piano Generale del Traffico;
 3. l’osservazione viene accolta nella seguente formulazione: “Per gli anni 2015-2017 – in considerazione della messa in esercizio della stazione Ionio B1 e della tratta della linea C da Pantano a Lodi/San Giovanni – il piano di produzione deve prevedere un incremento dell’offerta delle vetture-Km/posti-km su ferro e contestualmente una razionalizzazione dell’offerta di superficie. Per il periodo successivo corrispondente a consolidamento e al rilancio del TPL, gli obiettivi di produzione e di organizzazione dei servizi dovranno essere coerenti con la pianificazione generale definita nel NPGTU il cui orizzonte temporale di attuazione è indicativamente coincidente con il periodo dell’affidamento in house”;
 4. l’osservazione viene accolta integrando l’Allegato A con la seguente formulazione:

“Per i primi tre anni sono definiti i seguenti LAS affidati ad ATAC:

 - LAS Anno 2015 – superficie 101 mln vett-km e metropolitane 8,889 mln treni-km;
 - LAS Anno 2016 – superficie 101 mln vett-km e metropolitane e 9,550 mln treni-km;
 - LAS Anno 2017 – superficie 101 mln vett-km e metropolitane e 9,550 mln treni-km;

I LAS saranno successivamente rideterminati in rapporto all’evoluzione del contesto infrastrutturale e di organizzazione della mobilità, determinato dall’attuazione del NPGTU e dagli strumenti di programmazione dell’Amministrazione Capitolina;

5. l’osservazione non viene accolta in quanto il principio è espresso nel paragrafo delle linee guida che recita in due punti” ... Nel contratto deve essere fatto riferimento ai Livelli Adeguati di Servizio necessari per garantire l’universalità e l’accessibilità dei servizi offerti...” e “ ...ATAC, inoltre, sarà chiamata a porre particolare attenzione ad adeguati livelli prestazionali di servizio volti a garantire un miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio con particolare riguardo alle persone a limitata capacità motoria...”.

Durata massima

- a richiesta viene accolta inserendo il termine dell’affidamento nell’inizio dell’Allegato sub A (3 dicembre 2019) come già rappresentato al primo punto “servizi offerti/oggetto”.

Onere a carico dell'Amministrazione

1. l'osservazione viene accolta di conseguenza il testo viene così modificato: "... deve essere fissato un periodo regolatorio fino a tutto l'anno 2016...";
2. l'osservazione viene accolta integrando il documento come segue: "Nel periodo regolatorio, i corrispettivi chilometrici unitari del Contratto di Servizio, definiti nella misura del 65% di costi standard, concorrono all'obiettivo del riequilibrio al 2016; gli scostamenti determinatesi sino a tale data saranno compensati dal raggiungimento dei risultati nel periodo di consolidamento, tenuto conto di ulteriori finanziamenti regionali." ... "La determinazione dei corrispettivi chilometrici unitari terrà conto di costi chilometrici unitari standard per tipologia di mezzo di trazione, da riconoscere nella misura del 65% degli stessi; il valore e la metodologia di calcolo di tali costi standard dovranno essere riportati nel Contratto";
3. l'osservazione viene accolta e si integra pertanto il documento delle linee guida come segue: "I vincoli di risultato connessi all'applicazione dei costi standard fin dal 2015 sono ricompresi nel Piano Industriale e saranno richiamati espressamente nel Contratto di Servizio";
4. l'osservazione non viene accolta in quanto tale richiesta non può trovare riscontro in sede di linee guida per la stipula del CdS in quanto trattasi di previsioni che si collocano propriamente nel documento del Bilancio di previsione annuale e pluriennale. Resta fermo che il criterio di ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti nella misura in cui confluisce nel finanziamento regionale, è basato sui costi standard ed è un elemento che, anche alla luce del possibile ruolo delle aree metropolitane, potrà subire rilevanti evoluzioni. In questa sede per le stesse motivazioni, non si possono prevedere obiettivi da raggiungere su base regionale;
5. l'osservazione non viene accolta in quanto i criteri generali per la programmazione ed il finanziamento degli investimenti sono indicati nella parte che chiarisce, per il periodo regolatorio, il riconoscimento da parte dell'Amministrazione di tutti i costi connessi alla manutenzione straordinaria dei beni e delle infrastrutture di proprietà ATAC o di terzi;
6. la richiesta viene accolta, ponendo in risalto la funzione del sistema delle agevolazioni sociali sulle tariffe dei servizi erogati, sia per quelle che competono a Roma Capitale, sia per quelle disposte da altri Enti (Regione Lazio), si integra quindi il paragrafo delle linee guida come segue: "...tenendo conto del progressivo incremento della quota dei ricavi da traffico nonché di compensazioni finanziarie per obblighi di servizio pubblico determinate dal rilascio di titoli di viaggio agevolati destinati a categorie di utenti deboli o disagiati, nel rispetto delle deliberazioni adottate a tal riguardo dall'Amministrazione".

Tariffe a carico dell'utenza

- l'osservazione non viene accolta in quanto con la deliberazione di Giunta Comunale n. 20/2007 è stabilito che detto paragrafo individua eventuali tariffe, qualora di competenza dell'Amministrazione Comunale e se non stabiliti in altri provvedimenti della stessa.

Sviluppo delle infrastrutture

- l'osservazione non viene accolta in quanto si ritiene adeguato, in ambito di linee guida, il rimando al NPGT e alle connesse azioni riguardanti la fluidificazione della viabilità principale e le corsie preferenziali, nonché il prolungamento della linea B1 fino a Jonio e C in costruzione. In sede di stesura del testo Contratto di Servizio con il Gestore sarà articolato lo scenario infrastrutturale.

Strumenti di garanzia a tutela degli utenti

- l’osservazione viene parzialmente accolta quindi aggiungere al termine del paragrafo relativo alle linee guida la seguente formulazione.

“La Carta dei Servizi sarà redatta in conformità alla normativa vigente, e revisionata con cadenza annuale, con i contenuti del Contratto di Servizio ed in accordo con le Associazioni di tutela dei consumatori e con il Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale.

1. La Carta contiene gli standard di qualità e di quantità relativi ai servizi da erogare così come determinati nel Contratto di Servizio, nonché le modalità di accesso alle informazioni garantite, quelle per proporre reclamo e quelle per adire alle vie conciliative e giudiziarie nonché le modalità di ristoro dell’utenza. Nella Carta sono ripresi i principali contenuti del presente Contratto.

2. La Carta disciplina inoltre il monitoraggio del rispetto di quanto stabilito dalla Carta stessa: esso recepisce ed integra i risultati forniti dalle attività di monitoraggio specialistico previste dal Contratto di Servizio.

Il monitoraggio del rispetto di quanto stabilito dalla Carta è realizzato con la partecipazione delle Associazioni dei Consumatori ed è aperto alla ricezione di osservazioni e proposte da parte di ogni cittadino ai sensi di quanto previsto dall’art. 2 comma 461 della L. n. 244/2007. Tale monitoraggio consente la verifica periodica, con la partecipazione delle Associazioni dei Consumatori, dell’adeguatezza dei parametri qualitativi e quantitativi del servizio erogato fissati nel Contratto di Servizio alle esigenze dell’utenza cui il servizio si rivolge.

I risultati da esso prodotti sono valutati in una sessione annuale di verifica, a cui partecipano il Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale, ATAC, i Municipi, Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. e le Associazioni dei Consumatori; nella sessione si dà anche conto dei reclami, nonché delle proposte ed osservazioni pervenute da parte dei cittadini”.

Monitoraggio e controllo

1. l’osservazione viene parzialmente accolta, si precisa che il soggetto deputato allo svolgimento delle attività di monitoraggio è già indicato nelle linee guida al capoverso “... Per la vigilanza sul corretto adempimento degli obblighi contrattuali l’Amministrazione Capitolina si avvarrà ... del supporto di Roma Servizi per la Mobilità ... per tutte le attività di monitoraggio sul trasporto pubblico e privato ...”;

Per quanto riguarda le modalità di svolgimento si ritiene di integrare il capoverso concernente il monitoraggio del servizio come segue:

“... Per dette attività di monitoraggio dei servizi di TPL, Roma Capitale si avvale di Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. A tal fine, ATAC mette a disposizione del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale e di Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. un collegamento telematico e il software necessario per la visualizzazione di tutti i dati storici e dell’andamento del servizio in tempo reale, sia di superficie che di metropolitana. Il sistema AVM dovrà essere in grado di consentire a Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. la certificazione del servizio, ossia di fornire i dati nei modi e con la struttura che sarà definita all’atto della sottoscrizione del Contratto. La certificazione della produzione da parte di Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. sarà, comunque, integrata da quella desunta dalla documentazione disponibile presso le Direzioni di Superficie e Metropolitana di ATAC, in caso di comprovata indisponibilità del sistema AVM”;

2. l'osservazione viene parzialmente accolta in quanto la previsione di due Comitati, con compiti e funzioni diverse, non comporta inefficienze da un punto di vista economico: uno attiene al monitoraggio del servizio agevolando la gestione tecnica del Contratto ed è prevista la partecipazione di un rappresentante del Gestore; l'altro attiene al monitoraggio dell'andamento economico-finanziario del Gestore e non prevede la partecipazione del Gestore come membro del Comitato. Non sono previsti costi aggiuntivi per l'Amministrazione in quanto non è prevista la partecipazione di membri esterni all'Amministrazione, al Gestore ATAC e/o a Roma Servizi per la Mobilità.

Per quanto riguarda i criteri e le modalità, si ritiene invece doveroso precisare quanto segue:

“Il Comitato di Vigilanza ha il compito di vigilare sul corretto svolgimento del servizio affidato e sul rispetto degli impegni contrattuali, agevolando il monitoraggio della gestione tecnica del Contratto di Servizio, attraverso la partecipazione di un componente del Dipartimento Mobilità e Trasporti dell'Amministrazione, con funzioni di Presidente, un componente di Roma Servizi per la Mobilità e un componente di ATAC. In particolare è competente in ordine a:

- andamento della domanda del servizio;
- sostenibilità tecnico/operativa ed economica delle eventuali modifiche al programma di esercizio;
- analisi delle risultanze dei monitoraggi sulla qualità di servizio;
- richiesta apertura non conformità;
- interpretazione delle norme contrattuali.

Il “Comitato di Controllo Analogico” invece ha il compito di monitorare l'andamento economico-finanziario di ATAC S.p.A. attraverso l'analisi e la valutazione delle informazioni e della documentazione fornita dal Gestore. Sono membri del Comitato di Controllo un componente del Dipartimento Mobilità e Trasporti dell'Amministrazione, un componente della Ragioneria Generale dell'Amministrazione, un componente del Dipartimento Partecipazioni e Controllo Gruppo Roma Capitale dell'Amministrazione. E' facoltà del Comitato convocare per eventuali approfondimenti i rappresentanti di ATAC S.p.A. e di Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. Le valutazioni del Comitato sotto forma di relazioni saranno inviate alle competenti strutture dell'Amministrazione. I membri del Comitato devono avere il livello dirigenziale”.

Organismo autonomo di monitoraggio e controllo

- l'osservazione non viene accolta in quanto nell'ambito del riordino organizzativo e societario del sistema di Trasporto Pubblico Locale è stata costituita a tal proposito Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. Nell'Atto Costitutivo è previsto che “la Società supporta l'Amministrazione di Roma Capitale per la predisposizione e gestione dei Contratti di Servizio tra l'Amministrazione Capitolina e Gestori, società affidatarie del servizio di TPL. (...) Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. gestisce, sviluppa e supporta il sistema di relazioni con le istituzioni e gli organismi, anche associativo, del contesto politico-istituzionale locale e nazionale, sviluppa i rapporti con gli organi di informazione per tutti gli aspetti inerenti la mobilità”. Le attività soprarichiamate sono state esplicitate nel Contratto di Servizio tra Amministrazione Capitolina e Roma Servizi per la Mobilità S.r.l., approvato con delibera di G.C. n. 84/2010 e successive proroghe. Con la deliberazione n. 47/2012 l'Assemblea Capitolina ha disposto l'affidamento ad ATAC S.p.A. del servizio di trasporto pubblico di superficie e su metropolitana e delle attività complementari fino al 3 dicembre 2019,

prevedendo al contempo l'opportunità di affidare a Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. per lo stesso periodo i servizi complementari al servizio di TPL svolti dall'Agenzia. In ossequio al Decreto Legge n. 16 del 6 marzo 2014 convertito con legge n. 68 del 2 maggio 2014, con deliberazione di Giunta Capitolina n. 194/2014 è stato approvato il piano triennale per la riduzione del disavanzo e per il riequilibrio strutturale di Bilancio di Roma Capitale, che, fra l'altro, opera la ricognizione di tutte le società controllate e partecipate da Roma Capitale e dispone il mantenimento della partecipazione in Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. società partecipata al 100% ed affidataria in house, in quanto società strettamente necessaria al perseguimento dei fini istituzionali di Roma Capitale relativamente alla mobilità.

Partecipazione dei Municipi

- l'osservazione viene accolta, peraltro manifestata anche da alcuni Municipi, integrando il documento come segue:

“Il coinvolgimento dei Municipi quali Enti territoriali di prossimità alla cittadinanza e delle Associazioni dei consumatori nel monitoraggio quali/quantitativo del servizio si esplica con la convocazione di almeno una sessione annuale di verifica del funzionamento dei servizi tra ente locale, gestori dei servizi ed associazioni dei consumatori/cittadini nella quale dar conto dei reclami e/o delle osservazioni nel rispetto delle previsioni di legge”.

Modalità di informazione e di partecipazione delle Associazioni di utenti e consumatori

- l'osservazione non viene accolta in quanto i punti di che trattasi trovano già riscontro e compimento nella norma suddetta.

Atteso che le Commissioni III e I, rispettivamente nelle sedute del 28 e del 30 gennaio 2015, hanno espresso parere favorevole a maggioranza;

Visto il D.Lgs. n. 267/2000 e successive modificazioni e integrazioni;

Visto il parere favorevole del Dirigente responsabile del Servizio, espresso, ai sensi dell'art. 49 del T.U.E.L., in ordine agli emendamenti approvati;

Tutto quanto sopra premesso e considerato

L'ASSEMBLEA CAPITOLINA

DELIBERA

per le motivazioni di cui alle premesse:

di dare mandato alla Giunta Capitolina di definire la regolamentazione del citato affidamento in house ad ATAC S.p.A. per la sottoscrizione di un Contratto di Servizio per il TPL con validità 1° aprile 2015 – 3 dicembre 2019 secondo gli indirizzi programmatici e le linee guida riportati nell'allegato sub A, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, che sostituiscono quanto precedentemente adottato con la deliberazione di Assemblea Capitolina n. 47/2012.

INDIRIZZI PROGRAMMATICI E LINEE GUIDA PER LA PREDISPOSIZIONE DEL CONTRATTO DI SERVIZIO PER IL TPL TRA ROMA CAPITALE ED ATAC S.P.A.

Linee guida per l'affidamento in house ad ATAC S.p.A. fino al 3 dicembre 2019 di un organico ed integrato insieme di servizi relativi al sistema del Trasporto Pubblico Locale nella città di Roma da parte dell'Ente Roma Capitale all'ATAC S.p.A.

L'affidamento consiste in:

- gestione dei servizi di trasporto pubblico eserciti con Linee di Metropolitana (linee A, B/B1 e C);
- gestione dei servizi di trasporto pubblico di Superficie eserciti con Autobus su gomma, Tram, Filobus ed Autobus Elettrico, nei programmi di esercizio possono essere altresì regolati i servizi a chiamata effettuati a supporto del servizio di linea, rientranti nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale;
- prestazioni complementari al Trasporto Pubblico Locale:
 - gestione dei canali di vendita e di commercializzazione dei titoli di viaggio;
 - esazione e controllo dei titoli di viaggio relativi alla rete affidata;
 - esazione e controllo dei titoli di viaggio relativi alle linee della rete periferica esercitata da Roma TPL S.c.a.r.l.;
 - rapporto con l'utenza in relazione ai reclami;
 - manutenzione ordinaria dei beni, delle infrastrutture, dei mezzi e degli impianti di proprietà di ATAC S.p.A.;
 - manutenzione straordinaria dei beni, delle infrastrutture, dei mezzi e degli impianti di proprietà di ATAC S.p.A.;
 - manutenzione ordinaria dei beni e delle infrastrutture di proprietà di terzi, strumentali al servizio di TPL;
- prestazioni accessorie al Trasporto Pubblico Locale:
 - sfruttamento commerciale e pubblicitario su mezzi, infrastrutture ed aree di proprietà di ATAC e su quelli a qualsiasi titolo ad essa affidati;
 - gestione dei parcheggi di scambio;
 - gestione della sosta tariffata, inclusa la gestione dei parcheggi in struttura, o in superficie fuori sede stradale, aggiuntivi alla sosta su strada, su impianti e superfici di proprietà di Roma Capitale o di terzi;
 - attività di sorveglianza delle corsie preferenziali, delle aree di fermata e di capolinea e delle aree delle soste di interscambio, elevando sanzioni amministrative per il tramite del personale abilitato, e manutenzione ordinaria delle corsie protette e riservate;
 - manutenzione straordinaria dei beni e delle infrastrutture di proprietà di terzi, laddove previsto nel Programma degli Investimenti.

Indirizzi programmatici

Il nuovo Contratto di Servizio tra Roma Capitale ed ATAC S.p.A. tiene conto dell'evoluzione normativa di settore che si è verificata in questi ultimi anni, con particolare riferimento a:

- introduzione dei costi standard e dei livelli di servizio adeguati (LAS – Legge Delega per il federalismo fiscale n. 42/2009, modifica del D.Lgs. n. 422/2012, legge n. 228/2012, legge n. 147/2013);
- piano per la riduzione del disavanzo e per il riequilibrio strutturale di Bilancio di Roma Capitale (Decreto Legge n. 16/2014 convertito in L. n. 68/2014).

Il Contratto di Servizio deve innovare rispetto al precedente in relazione alla definizione dei corrispettivi legata all'individuazione dei costi standard ed in relazione all'introduzione di strumenti per l'effettivo espletamento del c.d. controllo analogo; inoltre tale Contratto deve essere coerente con il processo di efficientamento dell'azienda e di recupero dei fattori produttivi, la cui sintesi è assicurata da uno specifico piano di efficientamento dell'Azienda stessa e del conseguente Piano industriale.

In tale processo assumono particolare rilevanza oltre l'impegno su un programma antievasione, antielusione, anticlonazione e la crescita della produttività, la razionalizzazione della rete di superficie del TPL e la regolarità del servizio il cui controllo deve essere in modo progressivo integralmente assicurato, entro il 2015, da sistemi automatici quali l'AVM (Automatic Vehicle Monitoring).

Il rilancio del sistema di trasporto pubblico costituisce uno degli elementi strategici del percorso di rinnovamento delle politiche della mobilità avviate dall'Amministrazione Capitolina, in cui il miglioramento dei processi produttivi aziendali deve essere contestualmente finalizzato al recupero di efficacia dei servizi di trasporto pubblico e all'ottimizzazione dell'offerta in termini di copertura territoriale e di aderenza agli andamenti temporali della domanda.

Il progetto di razionalizzazione della rete, già avviato, troverà progressiva attuazione tenendo conto dei seguenti criteri:

- rimodulare e potenziare il programma di esercizio per le linee della rete portante, calibrando l'offerta di trasporto sulla domanda di spostamenti;
- garantire nelle zone periferiche e nei nuovi insediamenti abitativi, un idoneo ed adeguato servizio delle linee di superficie, migliorando i collegamenti, ed intensificando la frequenza delle corse, in particolare nelle ore di maggiore richiesta;
- eliminare le linee in sovrapposizione ad altri servizi;
- uniformare gli orari di inizio e fine servizio;
- rivedere la durata del servizio giornaliero delle linee secondarie e/o in sovrapposizione con servizi principali;
- introdurre servizi a tempo;
- razionalizzare i servizi di alcuni ambiti serviti attualmente con linee che presentano scarso carico passeggeri, rimodulando percorso e frequenze senza abbandonare archi e fermate attuali;
- riordinare le sovrapposizioni gomma-ferro;
- migliorare l'accessibilità del settore centrale dalle stazioni metro;

- introdurre bus ad alta capacità su alcune direttrici, in particolare tangenziali;
- introdurre servizi a chiamata nelle aree a domanda debole, garantendo adeguati livelli di efficienza;
- coinvolgere i cittadini e le Associazioni nel monitoraggio del servizio;
- aumentare la velocità media di percorrenza per le linee principali con la realizzazione di nuove corsie preferenziali;
- ridefinire e potenziare il servizio notturno, in relazione ai flussi di domanda.

In tale processo di riorganizzazione della rete, ATAC conferma il suo ruolo fondamentale nel sistema del TPL per la gestione dell'intera rete portante e di quella secondaria centrale a servizio delle aree a maggiore densità.

Le nuove politiche della mobilità trovano altresì esplicitazione e sintesi nel Nuovo Piano Generale del Traffico adottato dalla Giunta Capitolina, che ha come tema portante lo sviluppo dell'uso del TPL.

Tale obiettivo vuole essere raggiunto, fra l'altro, attraverso specifiche azioni sul TPL riguardanti la citata ristrutturazione della rete, la fluidificazione della viabilità principale, aumentando esponenzialmente le corsie preferenziali, le tecnologie per il TPL, oltre che le azioni sulla razionalizzazione della mobilità privata.

Per gli anni 2015-2017, in considerazione della messa in esercizio della stazione Ionio B1 e della tratta della linea C da Pantano a Lodi/San Giovanni, il piano di produzione deve prevedere un incremento dell'offerta delle vetture-Km/posti-Km su ferro e contestualmente una razionalizzazione dell'offerta di superficie. Per il periodo successivo corrispondente al consolidamento e al rilancio del TPL, gli obiettivi di produzione e di organizzazione dei servizi dovranno essere coerenti con la pianificazione generale definita nel NPGTU il cui orizzonte temporale di attuazione è indicativamente coincidente con il periodo dell'affidamento in house.

Linee guida

In coerenza con le prescrizioni introdotte dal Decreto Legge n. 16/2014 (così come convertito dalla legge n. 68/2014) in tema di riduzione del disavanzo e di riequilibrio strutturale di Bilancio di Roma Capitale, deve essere fissato un periodo regolatorio fino a tutto l'anno 2016 durante il quale ATAC dovrà, ove necessario, implementare/aggiornare il Piano industriale, coerentemente con gli indirizzi dell'Amministrazione Capitolina, al fine di adeguare i costi attuali dei servizi di TPL ai costi standard, che sono assunti come costi obiettivo a cui tendere. Nel periodo regolatorio, i corrispettivi chilometrici unitari del Contratto di Servizio, definiti nella misura del 65% di costi standard, concorrono all'obiettivo del riequilibrio al 2016; gli scostamenti determinatesi sino a tale data saranno compensati dal raggiungimento dei risultati nel periodo di consolidamento, tenuto conto di ulteriori finanziamenti regionali. I vincoli di risultato connessi all'applicazione dei costi standard fin dal 2015 sono ricompresi nel Piano industriale e saranno richiamati espressamente nel Contratto di Servizio.

Il Piano deve contenere obiettivi economico-finanziari e tecnici, nonché azioni per conseguirli, e deve dare evidenza della contabilità separata per tipologia di trasporto con specifiche sull'incidenza dei costi indiretti.

Nel Piano devono essere individuate le leve per efficientare i ricavi, fra cui a titolo esemplificativo si citano le seguenti:

- progressivo incremento dei ricavi da traffico, secondo percentuali e modalità prefissate, implementazione di uno specifico progetto antievasione / antielusione / anticlonazione, vendita dei biglietti a bordo;
- miglioramento e potenziamento dell'articolazione territoriale e dell'accessibilità dei punti di vendita, avvalendosi delle più diffuse e innovative tecnologie.

Particolare importanza devono rivestire nel Piano le azioni finalizzate a:

- riduzione dei costi per affidamenti esterni di incarichi, consulenze e servizi;
- revisione ed ottimizzazione dei turni di guida e della produttività degli autisti/macchinisti;
- blocco del turn-over del personale dirigenziale ed amministrativo;
- organizzazione della Società ATAC in divisioni dotate di autonomia funzionale; individuazione degli standard minimi a cui subordinare i premi di retribuzione del personale della Società.

Tra gli obiettivi di carattere tecnico si devono prevedere, tra gli altri:

- entro il 2015 l'integrale funzionamento del sistema AVM per il controllo e la rendicontazione del servizio;
- definizione delle modalità/tempi del rinnovo del parco mezzi di superficie;
- valutazione dell'estensione delle paline elettroniche nel territorio in relazione ai contesti specifici ed agli scenari previsti nel NPGTU;
- prevedere una maggiore informazione sui servizi del trasporto pubblico mediante pubblicizzazione dei percorsi delle linee di trasporto in servizio sul territorio cittadino, nonché all'interno delle vetture con evidenza dei nodi intermodali, con particolare riguardo ai nodi di collegamento al trasporto su ferro;
- utilizzare forme organizzative di lavoro finalizzate alla produttività massima delle officine aziendali, che prevedano il funzionamento delle stesse anche in orario pomeridiano e notturno.

Il Piano ed il raggiungimento degli obiettivi fissati nello stesso devono essere monitorati con periodicità mensile da un Comitato di Controllo con il compito di valutare l'efficientamento progressivo di ATAC e di supportare gli Uffici dell'Amministrazione nella corretta esecuzione del controllo analogo.

All'andamento del Piano industriale deve essere legata l'indennità di risultato dei Dirigenti di ATAC, prevedendo altresì forme di premialità per il restante personale, nell'ambito di quanto stabilito dai contratti di lavoro di settore.

E' inoltre previsto un Comitato Tecnico con il compito di vigilare sull'esecuzione del servizio in base agli impegni assunti dal Gestore. A tale Comitato Tecnico possono partecipare rappresentanti dei Municipi per tematiche di competenza territoriale.

Nel Contratto deve essere fatto riferimento ai Livelli Adeguati di Servizio necessari per garantire l'universalità e l'accessibilità dei servizi offerti, ossia del fabbisogno di mobilità inteso non più come servizio minimo ma come servizio garante di un livello di erogazione apprezzabile ed efficiente in coerenza con il Piano industriale, con il progressivo incremento della produzione di metropolitana, tenuto conto dell'entrata in esercizio della

linea C e del prolungamento della linea B1 fino a Jonio, e con la razionalizzazione della rete di superficie.

Per i primi tre anni sono definiti i seguenti LAS affidati ad ATAC:

- LAS Anno 2015 – superficie 101 mln vett-km e metropolitane 8,889 mln treni-km
- LAS Anno 2016 – superficie 101 mln vett-km e metropolitane e 9,550 mln treni-km
- LAS Anno 2017 – superficie 101 mln vett-km e metropolitane e 9,550 mln treni-km

I LAS saranno successivamente rideterminati in rapporto all'evoluzione del contesto infrastrutturale e di organizzazione della mobilità determinato dall'attuazione del NPGTU e dagli strumenti di programmazione dell'Amministrazione Capitolina.

Di conseguenza devono essere individuati i criteri guida per la redazione annuale dei Programmi di Esercizio, nonché i termini di modifica degli stessi, sulla base degli indirizzi, dei criteri e dei vincoli stabiliti da Roma Capitale.

Le modifiche al Programma di esercizio devono essere funzionali a consentire la progressiva ottimizzazione del servizio sotto il vincolo delle risorse finanziarie disponibili. Tutte le innovazioni e modifiche devono essere sostenibili per la gestione sotto i profili economico/finanziario, tecnico/operativo, della gestione di personale e di mezzi di trasporto.

La determinazione dei corrispettivi chilometrici unitari terrà conto di costi chilometrici unitari standard per tipologia di mezzo di trazione, da riconoscere nella misura del 65% degli stessi; il valore e la metodologia di calcolo di tali costi standard dovranno essere riportati nel Contratto.

I costi standard devono includere i costi per la produzione chilometrica dei servizi di TPL (prestazioni principali) ed i costi per le prestazioni complementari (gestione dei canali di vendita e commercializzazione dei titoli di viaggio; esazione e controllo dei titoli di viaggio; rapporto con l'utenza; manutenzione ordinaria e straordinaria di beni, infrastrutture, mezzi ed impianti di proprietà di ATAC, manutenzione ordinaria di beni ed infrastrutture di proprietà di terzi, strumentali al servizio di TPL), e devono assicurare progressivamente il rinnovo del materiale rotabile di superficie.

Di conseguenza i corrispettivi chilometrici unitari, individuati per tipologia di mezzo di trazione, devono essere definiti in funzione dei costi standard e dei ricavi tariffari, tenendo conto del progressivo incremento della quota dei ricavi da traffico nonché di compensazioni finanziarie per obblighi di servizio pubblico determinate dal rilascio di titoli di viaggio agevolati destinati a categorie di utenti deboli o disagiati, nei rispetto delle deliberazioni adottate a tal riguardo dall'Amministrazione.

Il monitoraggio dell'erogazione del servizio di TPL e della relativa regolarità, nonché la rendicontazione dei servizi deve essere effettuato attraverso il Sistema di Rilevazione Automatico (AVM). Per dette attività di monitoraggio dei servizi di TPL, Roma Capitale si avvale di Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. A tal fine, ATAC mette a disposizione del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale e di Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. un collegamento telematico e il software necessario per la visualizzazione di tutti i dati storici e dell'andamento del servizio in tempo reale, sia di superficie che di metropolitana. Il sistema AVM dovrà essere in grado di consentire a Roma Servizi per la

Mobilità S.r.l. la certificazione del servizio, ossia di fornire i dati nei modi e con la struttura che sarà definita all'atto della sottoscrizione del Contratto. La certificazione della produzione da parte di Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. sarà, comunque, integrata da quella desunta dalla documentazione disponibile presso le Direzioni di Superficie e Metropolitana di ATAC, in caso di comprovata indisponibilità del sistema AVM.

ATAC, inoltre, sarà chiamata a porre particolare attenzione ad adeguati livelli prestazionali di servizio volti a garantire:

- un miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio con particolare riguardo alle persone a limitata capacità motoria;
- una riduzione delle emissioni inquinanti attraverso l'incremento dei mezzi ecologici;
- un adeguato livello di sicurezza del personale di guida e dell'utenza, attraverso il rispetto degli standard di manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi e delle infrastrutture, ivi compresi gli impianti di fermata. In relazione al contesto territoriale specifico del servizio e garantendo adeguati parametri di funzionalità del servizio, saranno valutati progetti volti al miglioramento della sicurezza sul mezzo pubblico e del più efficace contrasto dell'evasione tariffaria;
- un progressivo aumento dei ricavi da traffico, anche attraverso forme di forte contrasto all'evasione, all'elusione e alla clonazione del titolo di viaggio;
- il confronto con gli Organi Municipali sul piano del TPL, con cadenza semestrale, al fine di verificarne la congruità e la rispondenza a sopravvenute nuove esigenze di mobilità territoriali;
- il coinvolgimento dei Municipi quali Enti territoriali di prossimità alla cittadinanza e delle Associazioni dei consumatori nel monitoraggio quali/quantitativo del servizio si esplica con la convocazione di almeno una sessione annuale di verifica del funzionamento dei servizi tra Ente Locale, gestori dei servizi ed Associazioni dei consumatori/cittadini nella quale dar conto dei reclami e/o delle osservazioni nel rispetto delle previsioni di legge.

Nel periodo regolatorio deve essere comunque garantito ad ATAC un percorso virtuoso per abbassare i costi di produzione fino a convergere a quelli standard per mezzo del riconoscimento da parte dell'Amministrazione Capitolina di tutti i costi connessi alla manutenzione straordinaria dei beni e delle infrastrutture di proprietà di ATAC stessa e di terzi.

Deve essere disciplinato l'affidamento ad ATAC del servizio di gestione dei parcheggi di scambio, in quanto prestazione accessoria costituente parte integrante del processo di integrazione modale e delle politiche della mobilità incentrate sul trasporto pubblico locale, con impegno dell'Amministrazione di integrare i minori ricavi causati dalla possibilità di usufruire gratuitamente od a tariffe agevolate di tali parcheggi. Deve essere altresì disciplinata da parte dell'Amministrazione la possibilità di utilizzo dei parcheggi di scambio a fini commerciali nella fascia oraria notturna/festiva. Ad ATAC resta affidata, nell'ambito del nuovo Contratto di Servizio, la gestione efficace ed efficiente della sosta tariffata su strada, attuata secondo indirizzi coerenti con le strategie definite dal nuovo Piano Generale del Traffico adottato dalla Giunta.

Dovranno essere inoltre affidate prestazioni accessorie al servizio di superficie inerenti la sorveglianza delle corsie protette e riservate nonché delle aree di fermata e di capolinea, da attuarsi anche attraverso l'elevazione di sanzioni amministrative.

Ulteriori prestazioni accessorie non previste nei costi standard devono essere remunerate attraverso il riconoscimento del diritto allo sfruttamento commerciale degli spazi o essere riconosciute a parte.

Deve essere previsto un sistema di valutazione della qualità erogata e delle connesse penalità e premialità parametriche ai livelli di qualità raggiunti, a cui dovranno corrispondere specifici obiettivi (oltre agli obiettivi di Bilancio) con eventuale riconoscimento delle indennità di risultato a favore dei Dirigenti dell'ATAC nonché forme di premialità per il restante personale.

Per la vigilanza sul corretto adempimento degli obblighi contrattuali l'Amministrazione Capitolina si avvarrà di due appositi Comitati indipendenti (l'uno con il compito di monitorare l'andamento economico-finanziario dell'Azienda finalizzato a garantire il rispetto del Piano industriale; l'altro con il compito di garantire il monitoraggio della gestione tecnica del Contratto di Servizio e di vigilare sulla corretta applicazione e sul rispetto degli impegni assunti dal Gestore) nonché del supporto di Roma Servizi per la Mobilità per le attività di pianificazione e progettazione di reti infrastrutture e servizi, e per tutte le attività di monitoraggio e informazione sul trasporto pubblico e privato.

Il Comitato di Vigilanza ha il compito di vigilare sul corretto svolgimento del servizio affidato e sul rispetto degli impegni contrattuali, agevolando il monitoraggio della gestione tecnica del Contratto di Servizio, attraverso la partecipazione di un componente del Dipartimento Mobilità e Trasporti dell'Amministrazione, con funzioni di Presidente, un componente di Roma Servizi per la Mobilità e un componente di ATAC. In particolare è competente in ordine a:

- andamento della domanda del servizio;
- sostenibilità tecnico/operativa ed economica delle eventuali modifiche al programma di esercizio;
- analisi delle risultanze dei monitoraggi sulla qualità di servizio;
- richiesta apertura non conformità;
- interpretazione delle norme contrattuali.

Il "Comitato di Controllo Analogico" invece ha il compito di monitorare l'andamento economico-finanziario di ATAC S.p.A. attraverso l'analisi e la valutazione delle informazioni e della documentazione fornita dal Gestore. Sono membri del Comitato di Controllo un componente del Dipartimento Mobilità e Trasporti dell'Amministrazione, un componente della Ragioneria Generale dell'Amministrazione, un componente del Dipartimento Partecipazioni e Controllo Gruppo Roma Capitale dell'Amministrazione. E' facoltà del Comitato convocare per eventuali approfondimenti i rappresentanti di ATAC S.p.A. e di Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. Le valutazioni del Comitato, sotto forma di relazioni, saranno inviate alle competenti strutture dell'Amministrazione. I membri del Comitato devono avere il livello dirigenziale.

La Carta dei Servizi sarà redatta in conformità alla normativa vigente e revisionata con cadenza annuale, con i contenuti del Contratto di Servizio ed in accordo con le Associazioni di tutela dei consumatori e con il Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale:

1. la Carta contiene gli standard di qualità e di quantità relativi ai servizi da erogare, così come determinati nel Contratto di Servizio, nonché le modalità di accesso alle

informazioni garantite, quelle per proporre reclamo e quelle per adire alle vie conciliative e giudiziarie nonché le modalità di ristoro dell'utenza. Nella Carta sono ripresi i principali contenuti del presente Contratto;

2. la Carta disciplina inoltre il monitoraggio del rispetto di quanto stabilito dalla Carta stessa: esso recepisce ed integra i risultati forniti dalle attività di monitoraggio specialistico previste dal Contratto di Servizio.

Il monitoraggio del rispetto di quanto stabilito dalla Carta è realizzato con la partecipazione delle Associazioni dei Consumatori ed è aperto alla ricezione di osservazioni e proposte da parte di ogni cittadino ai sensi di quanto previsto dall'art. 2 comma 461 della L. n. 244/2007. Tale monitoraggio consente la verifica periodica, con la partecipazione delle Associazioni dei Consumatori, dell'adeguatezza dei parametri qualitativi e quantitativi del servizio erogato, fissati nel Contratto di Servizio, alle esigenze dell'utenza cui il servizio si rivolge.

I risultati da esso prodotti sono valutati in una sessione annuale di verifica, a cui partecipano il Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale, ATAC, i Municipi, Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. e le Associazioni dei Consumatori; nella sessione si dà anche conto dei reclami, nonché delle proposte ed osservazioni pervenute da parte dei cittadini.

Procedutosi alla votazione nella forma come sopra indicata, la Presidente, con l'assistenza dei Consiglieri Segretari, dichiara che la proposta risulta approvata con 19 voti favorevoli, 8 contrari e l'astensione del Consigliere Magi.

Hanno votato a favore i Consiglieri Azuni, Baglio, Battaglia E., Battaglia I., Celli, De Luca, Fannunza, Ferrari, Giansanti, Mannocchi, Nanni, Palumbo, Panecaldo, Peciola, Piccolo, Policastro, Proietti Cesaretti, Tempesta e Tiburzi.

Hanno votato contro i Consiglieri Alemanno, Cantiani, Cozzoli Poli, De Vito, Pomarici, Raggi, Rossin e Stefano.

La presente deliberazione assume il n. 34.

Infine l'Assemblea, in considerazione dell'urgenza del provvedimento, dichiara all'unanimità, con 29 voti favorevoli, immediatamente eseguibile la presente deliberazione ai sensi di legge.

Hanno votato a favore i Consiglieri Alemanno, Azuni, Baglio, Battaglia E., Battaglia I., Cantiani, Celli, Cozzoli Poli, De Luca, De Vito, Fannunza, Ferrari, Giansanti, Magi, Mannocchi, Nanni, Palumbo, Panecaldo, Parrucci, Peciola, Piccolo, Policastro, Pomarici, Proietti Cesaretti, Raggi, Rossin, Stefano, Tempesta e Tiburzi.

(O M I S S I S)

LA PRESIDENTE
V. BAGLIO – M.G. AZUNI

IL VICE SEGRETARIO GENERALE
L. MAGGIO

La deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal
al e non sono state prodotte opposizioni.

La presente deliberazione è stata adottata dall'Assemblea Capitolina nella seduta
del **3 luglio 2015**.

Dal Campidoglio, lì

p. IL SEGRETARIO GENERALE

.....