

Prot. Dip.to VII n. _____
 Prot. Serv. Delib. n. _____

Prot 28094/2014



ROMA CAPITALE 7. DIPARTIMENTO MOBILITA' E TRASPORTI
22 DIC. 2014
N. QG/ 43225

**ROMA CAPITALE
 DIPARTIMENTO MOBILITA' E TRASPORTI**

Schema di deliberazione che si sottopone all'approvazione dell'Assemblea Capitolina

OGGETTO: 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.

<p>L'ASSESSORE ALLA MOBILITA'</p> <p><i>(Guido Improta)</i></p> <p><i>[Signature]</i></p> <p>IL DIRETTORE <i>Annamaria Graziano</i></p> <p><i>[Signature]</i></p>	<p>Premesso che:</p> <p>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 i Comune di Roma ed i soggetti erogatori di servizi pubblici;</p> <p>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;</p> <p>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;</p>
---	---

<p>PARERI AI SENSI E PER GLI EFFETTI DELL' ART. 49 DEL D.LGS. 18/08/2000, n. 267</p>	<p>Richiesta di assistenza al Segretario Generale ai sensi dell'art. 97, comma 2 del D.Lgs. 18/08/2000, n. 267</p> <p>L'ASSESSORE</p> <p><i>[Signature]</i></p>
--	---

Parere tecnico Ufficio proponente	Parere Ragioneria Generale	Parere del Segretario Generale
<p>Parere per la regolarità Tecnica</p>	<p>Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. 18/08/2000, n. 267, si esprime parere di regolarità contabile e si attesta la copertura finanziaria</p>	
<p>Il Dirigente della U.O. Contratti di Servizio TPL di Linea <i>(Carmela Capozio)</i></p>	<p>Il Dirigente della U.O. Di Ragioneria</p>	<p>Il Segretario Generale</p>

in forza della Convenzione Metrebus stipulata nel 1994 e modificata nel 1997 tra ATAC S.p.A., Cotral 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 coesenziali 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. 422/97);

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 n. 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 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 rinvengono 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 dei 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. 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 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";

f.to

Carmela Capozio

che, in data il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha attestato – ai sensi dell'art. 29, comma 1, lettera i) e j), del Regolamento degli Uffici e Servizi come da dichiarazione in atti – la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell'Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte di natura economico-finanziaria o di impatto sulla funzione dipartimentale che essa comporta;

f.to

Annamaria Graziano

che in data il Direttore del Dipartimento Partecipazioni e Controllo Gruppo Roma Capitale – Sviluppo Economico Locale, 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";

f.to

Adriana Del Pozzo

che in data 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. n. 267/2000, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile della proposta di deliberazione indicata in oggetto"

f.to

Stefano Fermante

che sulla proposta in esame, è stata svolta, da parte del Segretariato Generale, la funzione di assistenza giuridico-amministrativa di cui all'art. 97, comma 2 del TUEL, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e ss.mm.ii.;

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

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.

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 42/2009, modifica del d.lgs. 422/2012, legge 228/2012, legge 147/2013);
- piano per la riduzione del disavanzo e per il riequilibrio strutturale di bilancio di Roma Capitale (decreto legge 16/2014 convertito in L. 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 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 maggio del 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;
- 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;
- introdurre servizi a chiamata nelle aree a domanda debole.

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, le corsie preferenziali, le tecnologie per il TPL, oltre che le azioni sulla razionalizzazione della mobilità privata.

Linee guida

In coerenza con le prescrizioni introdotte dal decreto legge 16/2014 (così come convertito dalla legge 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 2017 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.

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, 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 maggio 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.

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'efficiamento progressivo di ATAC e di supportare gli uffici dell'Amministrazione nella corretta esecuzione del controllo analogo.

All'andamento del Piano Industriale deve essere legata parte delle indennità di risultato dei dirigenti di ATAC.

Nel Contratto deve essere fatto riferimento ai Livelli Adequati 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.

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.

Ai fini della determinazione dei corrispettivi chilometrici unitari devono essere applicati i costi chilometrici unitari standard per tipologia di mezzo di trazione il cui valore e la metodologia di calcolo devono 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 eventuali ulteriori compensazioni finanziarie per obblighi di servizio pubblico.

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).

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,
- un progressivo aumento dei ricavi da traffico, anche attraverso forme di forte contrasto all'evasione ed all'elusione del titolo di viaggio,
- il coinvolgimento delle Associazioni dei consumatori nel monitoraggio quali/quantitativo del servizio e previsione di una sessione annuale di verifica del funzionamento dei servizi tra ente locale, gestori dei servizi ed associazioni dei consumatori nella quale dar conto dei reclami e/o delle osservazioni in osservanza alla 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.

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 paramtrate 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. *

Per la vigilanza sul corretto adempimento degli obblighi contrattuali l'Amministrazione Capitolina si avvarrà di due appositi Comitati (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. *