



PR CAMPANIA FESR 2021-2027 ASSE 1 - OBIETTIVO SPECIFICO 1.2 - AZIONE 1.2.1

**“INTELLIGENT TRASPORT SYSTEM ITSC
AMPLIAMENTO RETE DI VENDITA E MONITORAGGIO AUTOBUS “
CUP B20I23000000006**

FORNITURA EMETTITRICI PER LA VENDITA AI CITTADINI DEI TITOLI DI VIAGGIO

CONVENZIONE

TRA

L'Ufficio Speciale per l'Amministrazione Digitale, di seguito _____, C.F. n. _____, con sede in _____, nella persona di _____, in qualità di _____, domiciliato per la carica presso _____, autorizzato alla stipula del presente atto in virtù _____, pec:

ED

Il Consorzio Unico Campania, nella persona del Presidente e Legale _____, nato a _____ il _____, domiciliato per la carica presso la sede del Consorzio Unico Campania, sita in Napoli, alla Piazza Matteotti, 7 - mail pec: unicocampania@pec (di seguito, per brevità, denominato “Consorzio” ovvero “Unico Campania”)

NONCHÉ

----- (nel seguito anche _____), (C.F. _____), –
_____ con sede legale e amministrativa in _____ a
_____, CAP _____, Partita IVA _____, iscritta al Registro delle Imprese presso la
_____ con n. _____, rappresentata dal _____, nella sua
qualità di _____, mail pec _____

PREMESSO che

- ❖ il Regolamento (UE) n. 1058/2021 del 24 giugno 2021 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di Coesione definisce i compiti, gli obiettivi specifici e l'ambito d'intervento del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e del Fondo di Coesione (FC);
- ❖ il Regolamento (UE) n. 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 - come successivamente modificato con Regolamenti (UE) n. 2039/2002 del 19 ottobre 2022 e n. 435/2023 del 27 febbraio 2023 - reca le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti;
- ❖ il Regolamento (UE) n. 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 e ss.mm.ii. stabilisce le disposizioni finanziarie applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), al Fondo sociale europeo Plus (FSE+), al

Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta (JTF), al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMPA), al Fondo Asilo, migrazione e integrazione (AMIF), al Fondo Sicurezza interna (ISF) e allo Strumento di sostegno finanziario per la politica di gestione delle frontiere e la politica dei visti (BMVI) (collettivamente, i «fondi»);

- ❖ ai sensi del “Considerando” n. (18) del Regolamento (UE) n. 2021/1060 e ss.mm.ii., per “accordo di partenariato” si intende un documento strategico e conciso che orienta i negoziati tra la Commissione e lo Stato membro interessato sull’elaborazione dei programmi nell’ambito del FESR, del FSE+, del Fondo di coesione, del JTF e del FEAMPA;
- ❖ ai sensi dell’art. 2, punto 4), del Regolamento (UE) n. 2021/1060 e ss.mm.ii., per “operazione” si intende: a) un progetto, un contratto, un’azione o un gruppo di progetti selezionati nell’ambito dei programmi in questione; b) nel contesto degli strumenti finanziari, il contributo del programma a uno strumento finanziario e il successivo sostegno finanziario fornito ai destinatari finali da tale strumento finanziario;
- ❖ ai sensi dell’art. 2, punto 9), del Regolamento (UE) n. 2021/1060 e ss.mm.ii., “beneficiario” è: a) un organismo pubblico o privato, un soggetto dotato o non dotato di personalità giuridica o una persona fisica, responsabile dell’avvio o sia dell’avvio che dell’attuazione delle operazioni; b) nel contesto dei partenariati pubblico-privato («PPP»), l’organismo pubblico che ha avviato l’operazione PPP o il partner privato selezionato per attuarla; c) nel contesto dei regimi di aiuti di Stato, l’impresa che riceve l’aiuto; d) nel contesto degli aiuti «de minimis» forniti a norma dei regolamenti (UE) n. 1407/2013 (37) o (UE) n. 717/2014 della Commissione, lo Stato membro può decidere che il beneficiario è l’organismo che concede gli aiuti, se è responsabile dell’avvio o sia dell’avvio che dell’attuazione dell’operazione; e) nel contesto degli strumenti finanziari, l’organismo che attua il fondo di partecipazione o, in assenza di un fondo di partecipazione, l’organismo che attua il fondo specifico o, se l’autorità di gestione gestisce lo strumento finanziario, l’autorità di gestione;
- ❖ ai sensi dell’art. 2, punto 37), del Regolamento (UE) n. 2021/1060 e ss.mm.ii., per “operazione completata” si intende un’operazione che è stata materialmente completata o pienamente attuata e per la quale tutti i relativi pagamenti sono stati effettuati dai beneficiari e il relativo contributo pubblico è stato versato ai beneficiari;
- ❖ ai sensi dell’art. 2, punto 41), del Regolamento (UE) n. 2021/1060 e ss.mm.ii. con “efficienza energetica al primo posto” si intende tenere nella massima considerazione, nella pianificazione energetica e nelle decisioni strategiche e di investimento, misure alternative di efficienza energetica efficienti in termini di costi per ottimizzare la domanda e l’offerta di energia, in particolare mediante risparmi energetici nell’uso finale efficaci sotto il profilo dei costi, iniziative di gestione della domanda e una conversione, trasmissione e distribuzione più efficienti dell’energia, pur continuando a conseguire gli obiettivi di tali decisioni;
- ❖ ai sensi dell’art. 2, punto 42), del Regolamento (UE) n. 2021/1060 e ss.mm.ii., “immunizzazione dagli effetti del clima” è un processo volto a evitare che le infrastrutture siano vulnerabili ai potenziali impatti climatici a lungo termine, garantendo nel contempo che sia rispettato il principio dell’efficienza energetica al primo posto e che il livello delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dal progetto sia coerente con l’obiettivo della neutralità climatica per il 2050;
- ❖ ai sensi dell’art. 10 del Regolamento (UE) n. 2021/1060 e ss.mm.ii., ciascuno Stato membro prepara un accordo di partenariato che espone l’orientamento strategico per la programmazione e le modalità per un impiego efficace ed efficiente del FESR, del FSE+, del Fondo di coesione, del JTF e del FEAMPA per il periodo compreso fra il 1° gennaio 2021 e il 31 dicembre 2027;
- ❖ il CIPESS con Delibera n. 78 del 22 dicembre 2021 ha approvato la proposta di accordo di partenariato (AP) per l’Italia di cui al Regolamento (UE) n. 2021/1060 del

Parlamento europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 di disposizioni comuni (RDC) concernente la programmazione dei Fondi FESR, FSE Plus, JTF e FEAMPA per il periodo di programmazione 2021- 2027, autorizzando il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale all'avvio e alla conduzione del negoziato formale;

- ❖ a seguito del negoziato formale avviato il 17 gennaio 2022 dal Dipartimento per le Politiche di Coesione, l'Accordo di partenariato 2021-2027 tra Italia e Commissione europea relativo al ciclo di programmazione 2021-2027 è stato approvato con Decisione di esecuzione della CE n. C (2022) 4787 del 15 luglio 2022 e successivamente firmato e adottato il 19 luglio 2022, quale documento di orientamento strategico per la programmazione dei fondi FESR (Fondo europeo per lo sviluppo regionale), FSE+ (Fondo sociale europeo plus), Fondo di Coesione, JTF (Just transition fund) e FEAMPA (Fondo Europeo per gli Affari Marittimi, la Pesca e l'Acquacoltura);
- ❖ la Commissione europea, con Decisione n. C (2022) 7879 final del 26 ottobre 2022, ha approvato il Programma Regionale Campania FESR 2021-2027 (PR CAMPANIA FESR 2021-2027);
- ❖ la Giunta Regionale con deliberazione n. 559 del 03/11/2022 ha preso atto della Decisione C (2022) 7879/2022 di approvazione del PR Campania FESR 2021/2027;
- ❖ la Giunta Regionale con deliberazione n. 700 del 20/12/2022 ha istituito il Comitato di Sorveglianza del PR CAMPANIA FESR 2021-2027;
- ❖ il D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36, secondo quanto stabilito dall'art. 229 del medesimo, è entrato in vigore con i relativi allegati, il 1° aprile 2023 mentre le sue disposizioni, con i relativi allegati acquistano efficacia il 1° luglio 2023;
- ❖ il Comitato di Sorveglianza del PR CAMPANIA FESR 2021-2027 ha approvato i criteri di selezione delle operazioni ai sensi del Regolamento (UE) n. 1060/2021 con DD n. 147 del 16/05/2023;
- ❖ nel 2010, la Direttiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 istituisce un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo coordinati e coerenti nell'Unione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) e stabilisce le condizioni generali e necessarie a tale scopo;
- ❖ gli Stati membri devono attuare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla citata Direttiva;
- ❖ nel 2012, il Decreto Legge n.179 emanato dal Consiglio dei Ministri il 18 Ottobre 2012, "*Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese*", convertito poi dalla legge 17 dicembre 2012 n. 221, in recepimento della suddetta Direttiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo, ha stabilito i seguenti settori di intervento:
 - uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;
 - continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;
 - applicazioni ITS per la sicurezza stradale e la sicurezza del trasporto;
 - collegamento telematico tra veicoli e infrastruttura di trasporto;
- ❖ con l'art. 8, comma 1, del citato Decreto, il Governo, al fine di incentivare l'uso degli strumenti elettronici per migliorare i servizi ai cittadini nel settore del Trasporto pubblico locale, riducendone i costi connessi, ha stabilito che le Aziende di trasporto pubblico locale promuovano l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale;
- ❖ ancora, l'art. 8, comma 3, del citato Decreto, stabilisce che le Aziende di trasporto e le amministrazioni interessate, nel rispetto della normativa comunitaria, debbano consentire l'utilizzo della bigliettazione elettronica attraverso strumenti di pagamento in mobilità, anche tramite qualsiasi dispositivo di telecomunicazione e che il titolo digitale del biglietto debba essere consegnato sul dispositivo di comunicazione;
- ❖ nel 2011, in coerenza con quanto sopra riportato e nella considerazione di dover procedere ad una tempestiva razionalizzazione della spesa pubblica per il T.P.L., la Giunta Regionale, con propria deliberazione n. 60 del 29/10/2011, recante

l'approvazione dello schema della Intesa Generale Quadro tra il Governo della Repubblica Italiana e la Regione Campania, ha individuato il progetto *Intelligent Transport System Campano* (I.T.S.C.), tra gli interventi prioritari e strategici per la promozione di un modello di mobilità sostenibile e, più in generale, per favorire lo sviluppo del territorio;

- ❖ nel 2013, con Deliberazione di Giunta n. 13 del 18/01/2013 la Regione Campania ha avviato il processo finalizzato alla realizzazione del progetto di *Intelligent Transport System Campano* (I.T.S.C.) costituito da un sistema integrato di infrastrutture tecnologiche (sistemi, dispositivi, procedure) applicato a tutti i comparti della mobilità regionale (trasporto collettivo, trasporto individuale e trasporto merci) e a tutte le modalità di trasporto (gomma, ferro e mare);
- ❖ gli obiettivi dell'I.T.S.C. sono in coerenza con il complesso quadro di riferimento normativo comunitario e nazionale, nonché con il *Piano Regionale di Infomobilità* (PRIM), le cui linee guida sono state approvate con Deliberazione di Giunta regionale n. 1787 del 14/11/2008, quale riferimento programmatico per l'integrazione e lo sviluppo delle applicazioni di telematica al sistema di trasporto della Regione Campania;
- ❖ nel 2014, prot. 2014.505803 del 21/07/2014, veniva stipulata la Convenzione tra la Direzione Generale per la Mobilità e l' Agenzia Campana per la mobilità sostenibile, per la realizzazione della *prima fase* dell'Intelligent Transport System Campano (I.T.S.C.) e per l'estensione dell'ambito di operatività del servizio "*Muoversi In Campania*", il cui schema è stato approvato con Decreto Dirigenziale n. 216 del 16/07/2014;
- ❖ nel 2016, che con Legge Regionale 23 dicembre 2016, n. 38, l' "Agenzia Campana per la mobilità sostenibile (ACaM)" diventa l' "Agenzia Campana per la Mobilità, le infrastrutture e le reti (ACaMIR)";
- ❖ con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 27 ottobre 2016, n. 255 sono state fissate le regole tecniche necessarie per consentire, anche gradualmente e nel rispetto delle soluzioni esistenti, l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili a livello nazionale e di titoli di viaggio elettronici integrati da parte di aziende del trasporto pubblico locale;
- ❖ per assicurare la realizzazione del suddetto Sistema integrato d'infrastrutture tecnologiche applicato a tutti i comparti della mobilità della Regione Campania e in attuazione della suddetta Convenzione con la Regione Campania, l' Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti - ACaMIR, ha indetto una gara europea a procedura aperta per l'affidamento della "*Realizzazione del Sistema di Monitoraggio e Bigliettazione, di Vendita del Trasporto Pubblico Locale, nell'ambito dell'Intelligent Transport System della Regione Campania (I.T.S.C.)*";
- ❖ la suddetta procedura di gara è stata divisa in due lotti, corrispondenti ai due Sistemi a supporto della Centrale Unica Regionale: Lotto 1: Fornitura, relativa Progettazione esecutiva, Realizzazione, Attivazione e Manutenzione di un Sistema di Monitoraggio e Bigliettazione Regionale, per il sistema del Trasporto Pubblico Locale della Regione Campania, CIG: 6579838E13 CUP: B69J14005380007; Lotto 2: Fornitura, relativa Progettazione esecutiva, Realizzazione, Attivazione e Manutenzione di un Sistema di Vendita per il sistema del Trasporto Pubblico Locale della Regione Campania, CIG:65798507FC CUP: B69J14005390007.
- ❖ in particolare, il *Sistema di Monitoraggio e Bigliettazione Regionale* costituisce il centro dell'intero sistema I.T.S.C. T.P.L., ponendosi quale incubatore regionale delle attività di monitoraggio, comunicazione, controllo e regolazione dei servizi di trasporto pubblico locale, esercitati dai diversi operatori terrestri e navali della Regione Campania. Ad esso devono, pertanto, collegarsi con un continuo scambio di dati di informazione e di controllo tutti i sistemi tecnologici di cui saranno dotati i gestori del Trasporto Pubblico terrestre e navale della regione Campania;

- ❖ il Sistema di Vendita Regionale, costituisce l'elemento di supporto alla gestione del processo di vendita di titoli di viaggio (elettronici) ed è composto sia dagli apparati centrali che da quelli locali (dispositivi per la vendita ed il rinnovo dei titoli, emettitrici, ecc.), entrambi afferenti alla implementazione della Centrale Unica Regionale per il T.P.L. Campano;
- ❖ il sistema I.T.S.C. coinvolge tutti i soggetti a vario titolo operanti nel comparto della mobilità regionale, tra cui il Consorzio Unico Campania e l'Operatore di Trasporto Pubblico Locale;
- ❖ in particolare, il Consorzio Unico Campania, avente attività esterna a norma degli articoli 2602 e seguenti c.c., rappresenta, per la bigliettazione integrata, le seguenti aziende del trasporto pubblico locale campano – ABCD MOBILITA', AIRCAMPANIA, ANM, AUTOLINEE EREDI ARTURO LAMANNA, DAV, TRENITALIA, BUSITALIA CAMPANIA, CIAV, COSAT, EAV, SITASUD CAMPANIA, TROTTA BUS SERVICE, AUTOLINEE FEDERICO & RAFFAELE MANSI, (le "Aziende") – aderenti all'integrazione tariffaria regionale;
- ❖ il Consorzio Unico Campania ha come oggetto sociale lo sviluppo e l'attuazione del sistema tariffario definito dalla Regione Campania quale Ente regolatore della tariffa ed attuato dagli Enti locali per quanto di competenza, con l'obiettivo di incrementare i ricavi da traffico di tutti i consorziati, tra le Aziende di trasporto pubblico collettivo sui percorsi urbani ed extraurbani, per terra e per mare, su gomma, su ferro, su funi nell'area regionale campana, da conseguirsi mediante: a. la promozione ed il coordinamento delle attività idonee a determinare tra i consorziati, l'applicazione del sistema tariffario e l'integrazione degli orari e dei percorsi dei mezzi di trasporto; b. attività di promozione, di progettazione, di pianificazione di nuovi interventi volti ad estendere attraverso accordi e intese con enti, imprese, associazioni, pubblici e/o privati, ulteriori livelli di integrazione che abbiano, attraverso il miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio, un effetto incrementale dei ricavi dei consorziati e dell'immagine aziendale di ciascuno, individualmente e quale membro del Consorzio; c. la rilevazione dei dati di traffico; d. la cura della stampa e la distribuzione dei titoli di viaggio; e. l'organizzazione e la gestione degli incassi relativi alla distribuzione dei titoli di viaggio per conto delle Aziende consorziate; f. il coordinamento delle attività di validazione e verifica dei titoli sui mezzi e negli impianti fissi dei consorziati; g. il coordinamento, l'organizzazione e la gestione dell'attività di controllo nei confronti dei viaggiatori, se non diversamente stabilito dai consorziati medesimi in sede assembleare; h. la definizione e l'attuazione delle attività di promozione e comunicazione; i. attività di informazione dell'offerta tariffaria, delle sue caratteristiche, dei suoi vantaggi, in termini non solo economici, al pubblico (cfr. art. 2 Statuto Consorzio UnicoCampania);
- ❖ nel 2014, come esplicitato nelle Deliberazioni di Giunta regionale n. 360 del 08/08/2014 e n. 538 del 10/11/2014, cui ha fatto seguito la nota di pari tenore della Direzione Generale per la Mobilità regionale prot. n. 2014.0763337 del 12/11/2014, il Consorzio Unico Campania, sin dall'avvio della tariffazione integrata – estesa a circa l'80% dei servizi su gomma e al 100% di quelli ferroviari – gestisce tutta la filiera della bigliettazione (produzione, gestione della sicurezza anti falsificazione, distribuzione, vendita, incasso e riparto dei ricavi) ed ha, pertanto, maturato esperienza e conoscenza nel settore, oltre ad essere proprietario di apparati tecnologici e software relativi alla gestione della tariffa integrata ed aziendale, finanziati anche con fondi regionali, essendo, quindi, riconosciuto, a livello regionale, quale soggetto unitario che gestisce l'integrazione tariffaria;
- ❖ nel 2017, l'Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti - ACaMIR,, in coerenza con gli atti di Giunta Regionale, con quanto stabilito negli artt. 2 e 3 della Convenzione tra la Direzione Generale per la Mobilità e l'Agenzia prot. 2014.505803 del 21/07/2014, rif. Decreto Dirigenziale n. 216 del 16/07/2014 e nel Progetto Preliminare giugno 2014, pubblicato sul BURC n. 51 del 21 Luglio 2014, ha

sottoscritto un Protocollo di intesa con il Consorzio Unico Campania allo scopo di definire gli impegni e il ruolo di ciascun attore ritenuto principale nella realizzazione del progetto di *Intelligent Transport System Campano*, al fine di creare una fattiva sinergia necessaria a garantire la corretta implementazione del Sistema di Vendita Regionale;

- ❖ nel 2018, con Delibera di Giunta n. 220 del 17/04/2018 è stato approvato il Regolamento dell'Agencia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti – ACaMIR;
- ❖ con Legge regionale 2 agosto 2018, n. 26 della Regione Campania, la legge regionale 28 marzo 2002, n. 3 (Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania) è stata così modificata: all'articolo 7 è aggiunto il seguente comma “4bis. La Regione individua il Consorzio Unico Campania - consorzio con attività esterna ai sensi dell'articolo 2602 e seguenti del codice civile quale ente gestore dell'Integrazione tariffaria regionale e delle agevolazioni tariffarie di cui al presente articolo. Il Consorzio assicura la partecipazione a tutte le Aziende operanti nel Trasporto Pubblico Locale della Regione.”;
- ❖ l'implementazione del Sistema di Vendita Regionale (S.V.R.) e dei suoi apparati deve essere attuata in maniera tale da assicurare e garantire la continuità dei sistemi di bigliettazione operanti presso il Consorzio e le Aziende;
- ❖ il modello di governance del sistema di ITSC previsto dalle “*Direttive tecniche regionali per la realizzazione dell'Intelligent Transport System campano (ITSC) e relativa struttura organizzativa/gestionale*”, approvate con la citata DGR n. 13/2013, prefigura l'utilizzo e la gestione degli apparati dedicati, di proprietà regionale, da parte delle Aziende esercenti i servizi di TPL, consorziate nel Consorzio Unico Campania;
- ❖ deve essere assicurato a tutti gli attori del sistema dell'ITSC (Regione, ACaMIR, Consorzio Unico Campania, Aziende di TPL) un ruolo adeguato, che garantisca, nel rispetto delle rispettive competenze, la piena compartecipazione allo stesso;
- ❖ in aderenza alle richiamate Direttive tecniche, è stato adottato un modello gestionale che, confermando la proprietà regionale del complessivo sistema, in tutte le sue componenti, ha riconosciuto il ruolo di soggetto gestore del Centro Servizi Regionale in capo all'Agencia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti - ACaMIR,,
- ❖ appare necessario prender atto della necessaria funzione delle Aziende di T.P.L. e del Consorzio Unico Campania, nonché dell'Operatore di Trasporto Pubblico Locale nell'utilizzo e nella gestione degli apparati funzionali;
- ❖ sussiste, pertanto, un preminente interesse pubblico alla funzionalità del sistema di Intelligent Transport System, riconosciuto anche dalla legge (art. 42 della Legge regionale del 28 marzo 2002, n. 3), per l'attuazione del quale è necessario il coinvolgimento delle aziende incaricate dello svolgimento dei servizi di T.P.L. e del Consorzio Unico Campania (art. 9 della Legge regionale 2 agosto 2018, n. 26) che le rappresenta, nonché dell'Operatore di Trasporto Pubblico Locale;
- ❖ nel 2020, con decreto n. 30 del 18.06.2020 è stato dato ulteriore impulso all'attuazione del sistema di Intelligent Transport System della Regione Campania (I.T.S.C.), confermando la proprietà regionale del complessivo sistema di I.T.S.C., la relativa gestione del Centro Servizi Regionale da parte dell' Agencia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti - ACaMIR, e l'utilizzo degli apparati da parte del Consorzio Unico Campania e, ove del caso, congiuntamente e solidalmente, da parte delle singole Aziende di T.P.L., sotto la sorveglianza e secondo le direttive di ACaMIR;
- ❖ con il richiamato decreto n. 30 del 18.06.2020 è stato approvato lo schema di Convenzione tra Regione e l'Agencia per la gestione dell'Intelligent Transport System della Regione Campania (I.T.S.C.);
- ❖ la richiamata Convenzione, sottoscritta tra la Regione Campania e l'Agencia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti - ACaMIR in data 21.06.2020 n. Rep. 470, disciplina i rapporti tra le parti nella gestione del sistema di I.T.S.C. e detta i principi

generali ai quali l’Agenzia deve attenersi nello svolgimento delle relative attività. La finalità della stessa, inoltre, è quella di regolamentare, in via di principio, i rapporti di comodato d’uso intercorrenti tra Agenzia e le Aziende T.P.L. confluenti nel Consorzio UnicoCampania al fine del massimo efficientamento del Trasporto Pubblico;

- ❖ con la citata convenzione l’Agenzia, in qualità di soggetto attuatore degli interventi di cui alle Deliberazioni della Giunta Regionale n. 13/2013 e n. 188/2014, nell’espletamento delle funzioni di cui all’art. 42 della legge regionale del 28 marzo 2002, n. 3 e di quelle demandate con le Delibere di Giunta citate in premessa della convenzione, si obbliga: a porre in essere tutti gli atti funzionali alla gestione del Centro Servizi regionale, incluso il sistema di Intelligent Transport System, di cui alle DGR richiamate, comprensivi della stipula di convenzioni e/o contratti pubblici di sub comodato ex art. 1804, 2 comma;
- ❖ nel 2022, la Giunta regionale, con delibera n. 132 del 22/03/2022, ha individuato una selezione di operazioni aggiuntive da finanziare con il PO FESR 2014/2020, demandandone l’attuazione ai Responsabili di Obiettivo, tra cui l’intervento “*Servizi digitali per i trasporti – Intelligent Transport System (ITSC)*” per un valore di € 15.000.000,00, così articolato: a1. fornitura di emittitrici per la vendita ai cittadini dei titoli di viaggio (chip on Paper, abbonamenti, biglietti ordinari); a2. acquisto di “kit di bordo” per l’abilitazione tecnologica degli autobus per l’ erogazione di servizi digitali all’utenza; a3. evoluzione del Sistema Vendita Regionale e Sistema di Monitoraggio Regionale e predisposizione della piattaforma in logica MaaS;
- ❖ che la realizzazione dei sub-interventi a.1 e a.2, richiedeva l’approvvigionamento di apparecchiature elettroniche di difficile reperibilità a causa della crisi globale dei microchip, della crescente domanda di dispositivi elettronici, nonché dei noti problemi di produzione e approvvigionamento, causati dalla pandemia COVID-19, non permettendo, pertanto, la conclusione nei tempi previsti dal Programma;
- ❖ che l’ACaMIR, soggetto attuatore del programma di investimento per il rinnovo del materiale rotabile su gomma da destinare ai servizi minimi TPL, con nota prot. n. 1670 del 28.03.2023, ha rappresentato che residuano ulteriori circa 600 autobus per i quali è necessario programmare l’acquisto e la fornitura di KIT di bordo, stimando un fabbisogno di circa € 11.500.000,00, IVA inclusa;
- ❖ che il Consorzio Unico Campania, organo deputato alla gestione della tariffazione per il trasporto pubblico locale nella Regione Campania, con nota prot. N. 679 cons 234 del 08/05/2023, ha rappresentato che il fabbisogno delle emittitrici automatiche di titoli di viaggio pari ad un numero non inferiore a 135 unità, stimando un fabbisogno di circa € 7.000.000,00, IVA inclusa;
- ❖ che la Giunta Regionale con delibera n. 255 del 10/05/2022 ha disposto la programmazione dell’intervento “*Servizi digitali per i trasporti - Intelligent Transport System ITSC - Emissioni titoli di viaggio contactless/elettronici mediante il sistema di vendita regionale (SVR)*”, nell’ambito dell’Asse I “Ricerca, Innovazione, Digitalizzazione e Competitività” del PR Campania FESR 2021/2027, a valere sull’Obiettivo specifico 1.2 “*Permettere ai cittadini, alle imprese, alle organizzazioni di ricerca e alle autorità pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione*” - Azione 1.2.1 “*Sostenere politiche attive per la promozione della digitalizzazione e della semplificazione*”, con una dotazione di € 18.500.000,00, di cui € 7.000.000,00 per il sub-intervento “*Fornitura di emittitrici per la vendita ai cittadini dei titoli di viaggio (a.1)*” e € 11.500.000,00 per il sub-intervento “*Fornitura di “kit di bordo” per l’abilitazione tecnologica degli autobus (a.2)*”;
- ❖ che con medesima delibera sono stati demandati all’Ufficio Speciale per la Crescita e la Transizione Digitale, in raccordo con la Direzione Generale Mobilità e attraverso il supporto operativo dell’Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti (ACaMIR), gli adempimenti conseguenti per dare attuazione alla programmazione succitata, in un’ottica di complementarità e sinergia con le misure sinergia con le

misure previste dal *Piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia* (PNRR);

- ❖ nel 2023 è stato sottoscritto un contratto di comodato d'uso per l'utilizzo del Sistema di Vendita Regionale (S.V.R.), composto dalla Centrale (S.V.R.-C) e dai dispositivi periferici (S.V.R.-P) della rete di vendita, quale componente dell'Intelligent Transport System Campano, tra l'Agenzia Campania per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti – ACaMIR ed il Consorzio Unico Campania;
- ❖ che per assicurare la realizzazione di un sistema integrato d'infrastrutture tecnologiche applicato a tutti i comparti della mobilità della Regione, trasporto collettivo, trasporto individuale e trasporto merci, e a tutte le modalità di trasporto su gomma, ferro e mare, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179 (Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese), convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, nonché del decreto 1 febbraio 2013, n. 67411 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia), la Regione Campania, con il supporto tecnico dell'Agenzia Campania per la Mobilità Sostenibile (ACaM), realizza il progetto Intelligent Transport System della Campania, denominato ITSC;
- ❖ che sempre nel 2023, con decreto dirigenziale n. 178 del 26/07/2023, rettificato con decreto n. 181 del 31/07/2023, sono state approvate le schede di progetto relative ai sub-interventi che compongono l'intervento “*Intelligent Transport System ITSC – Ampliamento rete di vendita e monitoraggio autobus*” CUP B20I23000000006, SURF 23015BP000000000;
- ❖ che con medesimo decreto è stato nominato Responsabile Unico di Progetto dell'intervento Intelligent Transport System ITSC – Ampliamento rete di vendita e monitoraggio autobus” CUP B20I23000000006 SURF 23015BP000000000 il dott. Gerardo Liguori funzionario incardinato presso l'Ufficio Speciale per la Crescita e la Transizione al digitale ed è stata demandata all'Agenzia Campania per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti (ACaMIR), l'attuazione della procedura di selezione dell'operatore mediante gara aperta e l'esecuzione del sub-intervento “Fornitura di kit di bordo” per l'abilitazione tecnologica degli autobus”
- ❖ in data 10/06/2024 è stato sottoscritto, tra il fornitore SIGMA S.p.A e l'Ufficio speciale per l'Amministrazione Digitale, l'Accordo quadro REP n. 14776 del 10/06/2024 per la realizzazione dell'intervento “*Fornitura di emittitrici per la vendita ai cittadini dei titoli di viaggio (a.1)*”;

CONSIDERATO che

- ❖ il Consorzio Unico Campania è il soggetto responsabile della gestione della rete di vendita del TPL della Campania, ai sensi del contratto di subcomodato del Sistema di vendita Regionale (S.V.R.), composto dalla Centrale (S.V.R.-C) e dai dispositivi periferici (S.V.R.-P) della rete di vendita, quale componente dell'Intelligent Transport System Campano, sottoscritto con ACaMIR, UNICO, in collaborazione con le Aziende Consorziato, provvede alla definizione del fabbisogno delle TVM;

VISTI

- ❖ Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 e s.m.i. concernente “Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997 n.59”;
- ❖ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 “relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70” e s.m.i.;
- ❖ Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- ❖ Legge 23 luglio 2009 n. 99 che all'art. 61 prevede “Ulteriori disposizioni in materia



di trasporto pubblico locale”;

- ❖ Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la “Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario”;
- ❖ Legge Regionale n.3 del 28 marzo 2002 e ss. mm. e ii., che detta la “Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania;
- ❖ Legge Regionale n. 5 del 6 maggio 2013 (art. 1 cc.89 e ss) e ss. mm. Li. (Legge Finanziaria Regionale 2013), istitutiva del Bacino Unico Regionale in materia di TPL

TUTTO CIÒ PREMESSO

Le Parti come sopra costituite, mentre confermano e ratificano la precedente narrativa, convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1

Premessa

Le Premesse, inclusi i regolamenti comunitari e i documenti tutti ivi richiamati, costituiscono parte integrante e sostanziale della presente Convenzione e hanno valore di patto tra le Parti che dichiarano espressamente di averne piena e completa conoscenza.

ARTICOLO 2

Oggetto

La presente Convenzione regola i rapporti tra la Regione Campania, il Consorzio Unico Campania, nonché l'Operatore di Trasporto Pubblico Locale per l'attuazione dell'intervento “INTELLIGENT TRASPORT SYSTEM ITSC AMPLIAMENTO RETE DI VENDITA E MONITORAGGIO AUTOBUS” avente codice CUP B20I23000000006, a valere sulle risorse del PR CAMPANIA FESR 2021- 2027

ARTICOLO 3

Funzioni della Regione Campania

Con la stipula della presente Convenzione, la Regione Campania, svolge tutte le funzioni di coordinamento tecnico-organizzativo.

In particolare, la Regione assicura tutti gli adempimenti necessari alla corretta verifica e controllo delle prestazioni affidate a fornitori esterni, nonché ai pagamenti relativi ai contratti stipulati in attuazione dell'intervento di cui alla presente convenzione.

I rapporti inerenti la gestione delle emittitrici, la cui proprietà permane in capo alla Regione Campania in qualità di stazione appaltante, saranno regolati con atto successivo.

ARTICOLO 4

Funzioni Consorzio Unico Campania

Con la stipula della presente Convenzione, il Consorzio Unico Campania garantisce:

- il supporto necessario nell'espletamento dei sopralluoghi per verificare quanto di sua competenza relativamente alla TVM da installare (se light o full);
- il supporto necessario nelle attività di collaudo per verificare il corretto funzionamento sia delle TVM dal punto di vista dell'emissione del biglietto, in termini di UX e di conformità del titolo emesso alle specifiche regionali di vendita, validazione e controllo e sia del sistema centrale di gestione, in termini di funzionalità di gestione delle stesse e di integrazione con SVR;
- il supporto necessario alla verifica di conformità del contratto e del rispetto del principio DNSH.

Inoltre, a seguito del positivo esito dei collaudi previsti, il Consorzio Unico Campania, prende parte alle relative attività garantendo il supporto necessario a tutte le azioni d'attivazione delle TVM ed alla messa in esercizio, dopo aver effettuato le operazioni di caricamento rendiresto, attivazione POS e caricamento supporti.

ARTICOLO 5

Funzioni dell'Operatore di Trasporto Pubblico Locale



PROGRAMMA
REGIONALE
FESR

Con la stipula della presente Convenzione, l'Operatore di Trasporto Pubblico Locale garantisce:

- l'individuazione del punto esatto d'installazione all'interno della stazione di cui è titolare;
- la fornitura di alimentazione elettrica e connessione alla rete dati;
- il supporto necessario nelle attività di sopralluogo indispensabili per consentire l'accesso alle stazioni e ai locali tecnici, verificando la disponibilità del collegamento alla rete dati dell'Operatore e gestendo l'accesso del pubblico durante le operazioni di installazione delle TVM.
- la certificazione di idoneità degli ambienti, sia dal punto di vista statico-strutturale che per quanto riguarda i collegamenti alle reti elettrica e dati;
- il supporto necessario ai collaudi finali, collaborando con i responsabili designati per accertarsi che l'installazione delle TVM sia stata effettuata in modo corretto e che il loro funzionamento soddisfi tutti i requisiti richiesti;
- il supporto necessario alla verifica di conformità del contratto e del rispetto del principio DNSH.

ARTICOLO 6

Durata e modifiche

La presente Convenzione entra in vigore dalla data di relativa sottoscrizione tra le Parti ed è efficace fino al compimento delle attività in essa previste. Disciplina altresì, con efficacia retroattiva, i rapporti e le attività già svolte anteriormente alla sua sottoscrizione, inerenti all'Accordo Quadro relativo all'intervento "INTELLIGENT TRASPORT SYSTEM ITSC AMPLIAMENTO RETE DI VENDITA E MONITORAGGIO AUTOBUS" avente codice CUP B20I23000000006.

Eventuali modifiche e/o integrazioni alla presente Convenzione sono apportate con atto scritto.

ARTICOLO 7

Clausola di manleva

Il Consorzio Unico Campania ed l'Operatore di Trasporto Pubblico Locale sono responsabile in via esclusiva di qualsiasi danno che i terzi subiscano, direttamente e/o indirettamente, in dipendenza dell'esecuzione delle attività svolte in attuazione della presente convenzione e non potranno, quindi, pretendere di rivalersi nei confronti della Regione che rimarrà estranea a ogni tipo di contenzioso, stragiudiziale e/o giudiziale.

ARTICOLO 8

Privacy e trattamento dei dati

Il Consorzio Unico Campania ed l'Operatore di Trasporto Pubblico Locale sono obbligati ad osservare le disposizioni in materia di trattamento dei dati e di tutela della riservatezza nei confronti delle notizie di qualsiasi natura comunque acquisite nello svolgimento delle attività oggetto della presente Convenzione

ARTICOLO 9

Risoluzione delle controversie e Foro competente in via esclusiva

Il Foro competente per la risoluzione di eventuali controversie derivanti dall'applicazione ed esecuzione della presente Convenzione, nonché di tutte le controversie derivanti dagli atti contrattuali e negoziali presupposti e connessi, è esclusivamente quello di Napoli, con espressa deroga a ogni e qualsiasi altro Foro concorrente o alternativo individuato in base ai criteri fissati agli artt. 18 e segg. c.p.c.

Rimane espressamente esclusa dalle Parti la compromissione in arbitri.

ARTICOLO 10

Comunicazioni tra le parti

Le comunicazioni da rendersi ai sensi della presente Convenzione saranno effettuate per iscritto ai seguenti indirizzi di posta elettronica certificata:

- per la Regione: _____
- per il Consorzio Unico Campania _____
- per l'Operatore di Trasporto Pubblico Locale _____

ARTICOLO 11



PROGRAMMA
REGIONALE
FESR

Disposizioni finali

Per tutto quanto non disciplinato dalla presente Convenzione, si fa riferimento a quanto disposto nella normativa, anche sopravvenuta, comunitaria, nazionale e regionale applicabile.

(luogo e data)

PER LA REGIONE

Firma

PER IL CONSORZIO UNICO CAMPANIA

Firma

PER L'OPERATORE DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Firma