X LEGISLATURA
14^ Seduta
Martedì 22 dicembre 2015

Deliberazione n. 77 (Estratto del processo verbale)

OGGETTO: Legge regionale – Norme per i servizi di trasporto pubblico locale.

Presidente: Nicola Irto
Consigliere - Questore: Giuseppe Graziano
Segretario: Maria Stefania Lauria

Consiglieri assegnati 31

Consiglieri presenti 20, assenti 11

...omissis...

Il Presidente, essendo stati approvati separatamente i venticinque articoli, nessuno avendo chiesto di intervenire per dichiarazione di voto, pone in votazione il provvedimento nel suo complesso, per come emendato, con la richiesta di coordinamento formale, e, deciso l'esito – presenti e votanti 20, a favore 17, contrario 1, astenuti 2 – ne proclama il risultato:

"Il Consiglio approva"

...omissis...

IL PRESIDENTE f.to: Irto

IL CONSIGLIERE - QUESTORE f.to: Graziano

IL SEGRETARIO f.to Lauria

E' conforme all'originale.
Reggio Calabria, 28 dicembre 2015

IL SEGRETARIO
(Avv. Maria Stefania Lauria)

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CALABRIA
SETTORE SEGRETERIA ASSEMBLEA E AFFARI GENERALI

Allegato alla deliberazione
n. 77 del 22 dicembre 2015

X LEGISLATURA

LEGGE REGIONALE

# NORME PER I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Testo approvato dal Consiglio regionale nella seduta del 22 dicembre 2015.

Reggio Calabria, 28 dicembre 2015

IL PRESIDENTE
(Nicola Irto)

# RELAZIONE

Il disegno di legge n. 88/10^ di iniziativa della Giunta regionale, intende aggiornare l'intera disciplina regionale del trasporto pubblico locale adeguandola alle novità introdotte, nel tempo, dalla normativa statale e comunitaria di riferimento e, al contempo, approvare un organico testo di legge in grado di sostituire le vigenti norme regionali, obsolete e di fatto spesso inapplicate.
La materia, infatti, è stato oggetto di diversi ed importanti interventi normativi, quali l'emanazione del Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, entrato in vigore nel 2009, e la modifica dell'assetto organizzativo dei servizi pubblici locali la cui disciplina è direttamente connessa a quella dei trasporti pubblici locali. Quest'ultima, in particolare, aveva imposto alle Regioni di provvedere alla definizione del perimetro degli ambiti e alla designazione dei relativi enti di governo entro il 30 giugno 2012.
Il testo di legge in oggetto, pertanto, in ossequio a tale disciplina, ridisegna, principalmente, la perimetrazione dei bacini regionali individuando un unico Bacino territoriale ottimale, con estensione territoriale su base regionale, con la finalità di agevolare il processo di integrazione vettoriale e tariffaria nonché la complessiva riorganizzazione dei servizi sull'intero territorio regionale.
Lo stesso, inoltre, istituisce l'ente di governo del Bacino, individuato dall'art. 13 nell'Autorità Regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL) e definito come soggetto con personalità giuridica di diritto pubblico che opera in piena autonomia funzionale, indipendenza di giudizio e di valutazione. E' prevista, inoltre, la costituzione dell'Agenzia Regionale Reti e Mobilità, società per azioni, cui vengono delegate alcune funzioni dall'ART-CAL.
La proposta di legge, rappresenta una modifica del settore urgente ed indifferibile, anche in considerazione della Delibera di Giunta Regionale n. 468 del 09.12.2013 che, in conformità a quanto previsto dall'art. 8 paragrafo 2 del Regolamento 1370/2007, per i servizi di trasporto pubblico locale su gomma, ha rideterminato la data di scadenza degli affidamenti dei servizi al 31 dicembre 2015.
Nel merito il testo in esame è suddiviso in quattro Titoli strutturati in 25 articoli:
1. Il Titolo I – Principi, include gli artt. 1, 2 e 3
- l'articolo 1 individua l'ambito di applicazione della legge che coincide con i servizi di cui al regolamento europeo n. 1370/2007;
- l'articolo 2 definisce l'obiettivo generale e gli obiettivi specifici;
- l'articolo 3 individua una classificazione dei servizi per modo di trasporto e per modalità di svolgimento;
- l'articolo 4 stabilisce le funzioni degli enti locali e della Regione;

2. Il Titolo II - Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, include gli artt. dal 5 all'11

- l'articolo 5 individua le modalità di definizione del Livello Minimo dei Servizi che la normativa statale attribuisce espressamente alla legislazione regionale. E' la Giunta regionale che, d'intesa con gli enti locali, determina il Livello dei Servizi Minimi, sentiti i parere della commissione consiliare competente, dell'ART-CAL e del Comitato della Mobilità, e lo trasmette al Consiglio regionale che, entro 60 giorni, può apportare delle variazioni;
- l'articolo 6 attribuisce alla Giunta regionale la determinazione delle tariffe in maniera uniforme su tutto il territorio regionale, con l'obiettivo della progressiva integrazione tariffaria;
- l'articolo 7 individua le agevolazioni tariffarie riservate a determinate categorie di soggetti;
- l'articolo 8 introduce, tra i piani di livello attuativo del Piano regionale dei Trasporti, il Piano attuativo dei Trasporti che è approvato dal Consiglio regionale su proposta della Giunta, sentito il parere del Comitato della Mobilità;
- l'articolo 9 prevede l'approvazione da parte della Giunta del Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale;
- l'articolo 10 prevede come organo consultivo il Comitato della Mobilità, escludendo ogni forma di compenso per i suoi componenti, fatta salva la facoltà della Giunta di prevedere un rimborso per le sole spese di missione,
- l'articolo 11 prevede quale struttura amministrativa della Giunta l'Osservatorio della Mobilità;

3. Il Titolo III - Svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale, include gli articoli dal 12 al 20

- l'articolo 12 individua il bacino unico territoriale ottimale;
- l'articolo 13 istituisce l'Autorità Regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL), disciplinando le sue funzioni e la sua composizione. Alla stessa vengono attribuite tutte le funzioni relative all'affidamento e all'esecuzione dei contratti di servizio;
- l'articolo 14 regola le funzioni di programmazione dei servizi che non sono definiti di livello regionale: tali funzioni possono essere attribuiti direttamente alla città metropolitana di Reggio Calabria e ai comuni. Contestualmente, vengono disciplinati i poteri sostitutivi dell'ART-CAL in caso di inerzia degli enti locali interessati;
- l'articolo 15, laddove, non è ragionevole attribuire la funzione di programmazione ai singoli comuni e, nello stesso tempo, non è neppure necessaria la programmazione a livello unitario regionale, stabilisce la possibilità di istituire degli ulteriori ambiti territoriali divisi in tre tipologie, ovvero, di area urbana, di area vasta, di area a domanda debole;
- l'articolo 16 regolamenta gli affidamenti e i contratti di servizio richiamando la conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente;
- l'articolo 17 regola i servizi a libero mercato precisando i casi in cui sono consentiti e il rilascio della relativa autorizzazione;

- l'articolo 18 norma le sanzioni all'utenza sprovvista di idoneo titolo di viaggio;
- l'articolo 19 prevede che l'adozione di misure di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione nelle gare e negli affidamenti diretti. E' anche prevista una lista di mobilità, tenuta e gestita dalle strutture amministrative della Giunta regionale, con l'obiettivo di ricollocare i dipendenti licenziati nei casi di esubero o di subentro;
- l'articolo 20 prevede le misure per mettere a disposizione degli operatori l'accesso alle reti, agli impianti, alle infrastrutture, e in generale ai beni mobili ed immobili individuati come strumentali all'effettuazione del servizio;

4. Il Titolo IV - Disposizioni finanziarie, transitorie e finali, include gli articoli dal 21 al 24

- l'articolo 21 precisa la norma finanziaria per le fonti di finanziamento delle spese connesse ai servizi di trasporto pubblico locale e al finanziamento dell'ART-CAL e dell'Osservatorio della Mobilità;
- l'articolo 22 prevede gli eventuali provvedimenti urgenti per garantire la continuità dei servizi nelle more della piena operatività dell'ART-CAL;
- l'articolo 23 disciplina la fase transitoria;
- l'articolo 24 dispone l'abrogazione di tutte le leggi che regolano la materia del trasporto pubblico locale ed incompatibili con la presente legge;
- l'articolo 25 rubrica l'entrata in vigore della legge.

Relazione Finanziaria

La presente proposta di legge vede l'introduzione di nuovi oneri finanziari legati, inevitabilmente, alla necessità di rafforzare il ruolo del decisore pubblico, nell'ottica comunque di una traduzione di queste maggiori spese in una maggiore capacità organizzativa e di programmazione che consentirà, anche grazie alla previsione di un bacino unico regionale, un complessivo risparmio di spesa derivante sia dalla razionalizzazione dell'offerta sia dall'incremento dell'utenza (e, conseguentemente, dei ricavi tariffari che compenseranno in misura maggiore i costi dei servizi rispetto ai corrispettivi).
Gli aspetti rilevanti rispetto alle questioni finanziarie sono relativi:

1. al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale
2. al finanziamento delle spese di funzionamento dell'Autorità Regionale dei trasporti della Calabria e dell'Osservatorio della Mobilità

La spesa per i servizi di trasporto pubblico locale , in particolare per i contratti di servizio di cui all'art. 16 e per gli accordi di cui al comma 1 dell'art. 20, per come previsto dal comma 1 dell'art. 21, hanno la seguente copertura:

- fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'art. 16 bis del decreto legge n. 95/2012;
- risorse autonome del bilancio regionale;
- risorse del bilancio degli enti locali;

Nell'anno corrente le risorse certe disponibili derivanti dal fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale sono paria euro 189.590.194,61 e le risorse autonome del bilancio regionale sono pari a euro 15.000.000,00. La quota "premiale" del fondo nazionale, da accertarsi in entrata in relazione al raggiungimento degli obiettivi previsti, è pari a euro 21.065.577,18.
Il comma 1 dell'art. 21 regola anche la possibilità di utilizzare le risorse della quota "premiale", preventivamente al loro accertamento in entrata, secondo criteri di prudenza contabile che escludono comunque il rischio che residui attivi non riscossi possano rendere non coperte le spese sostenute. In particolare la legge prevede che la quota "premiale" può essere utilizzata per la programmazione dei servizi e trasferita all'ART-CAL anche prima dell'accertamento in entrata, fino alla concorrenza dell'importo più basso fra:

- il valore che è ragionevolmente ipotizzabile che sia effettivamente accertato in entrata in relazione al prevedibile raggiungimento degli obiettivi;
- il valore di un apposito fondo di riserva finalizzato a compensare l'eventuale residuo attivo non riscosso.

Ulteriore meccanismo di prudenza contabile è quello previsto dal comma 16 dell'art. 13, che prevede la costituzione di un fondo di riserva per fare fronte ai possibili oneri finanziari non previsti che possono insorgere in ragione del contenzioso, di ritardi nei pagamenti dei corrispettivi, di cause di forza maggiore (come i frequenti fenomeni di dissesto idrogeologico che causando interruzioni della rete stradale, comportano una conseguente variazione non prevedibile dei servizi), ecc.
L'elemento cardine per assicurare coerenza fra il livello essenziale delle prestazioni, la pianificazione, i contratti giù stipulati, le risorse disponibili e i servizi programmati è il Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale di cui all'art. 9. Al fine di assicurare tale coerenza, il comma 1 del citato articolo prevede l'allineamento sia nella tempistica di approvazione sia nella durata del periodo di programmazione con il bilancio pluriennale previsto dalla LR. n. 8/2002 e s.m.i. Sempre a tal fine, i commi 3 e 4 ne impongono espressamente la coerenza con le risorse disponibili, mentre il comma 5 impone di tenere conto delle obbligazioni giuridicamente vincolanti già assunte e di prevedere l'onere delle obbligazioni da assumere, sulla base di costi standard.
In considerazione del fatto che la durata dei contratti di servizio è ordinariamente superiore al periodo temporale di previsione del bilancio pluriennale (fino a 10 o anche 15 anni), il comma 5 dell'art. 16 e l'ultimo periodo del comma 2 dell'art. 20 prevedono l'obbligo che nei bilanci della Regione e degli Enti Locali finanziatori siano allocate le necessarie risorse finanziarie a copertura delle obbligazioni giuridicamente vincolanti assunte per l'intera durata delle stesse. Al fine di non irrigidire eccessivamente l'onere finanziario il comma 7 dell'art. 16 prevede la possibilità dì variazione in riduzione dei servizi.

Non è tuttavia ragionevole ridurre i tempi degli affidamenti entro i limiti temporali del bilancio pluriennale, né prevedere clausole contrattuali che consentano una possibilità eccessiva di variazione in riduzione dei servizi. In tali casi si comprometterebbero seriamente la possibilità e la volontà di investimento da parte degli operatori aggiudicatari dei servizi, con riflessi negativi sulla qualità dei servizi, in misura contraria agli obiettivi della presente legge e del Regolamento (CE) n. 1370/2007, o addirittura con l'indeterminazione dell'oggetto della prestazione affidata. Per tale motivo le previsioni del comma 5 dell'articolo 16 e dell'ultimo periodo del comma 2 dell'articolo 20 si ritengono inderogabili.

Le spese di funzionamento dell'Autorità Regionale dei trasporti della Calabria e dell'Osservatorio della Mobilità hanno la seguente copertura, per come previsto dal comma 2 dell'articolo 21:

- sul bilancio regionale, in misura dello 0,50% delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui al comma 15 dell'articolo 13;
- sul bilancio regionale, in misura dello 0,50% dei ricavi tariffari netti dei servizi affidati ai sensi dell'art. 16;
- sul bilancio degli Enti Locali, in misura dello 0,50% delle somme trasferite all' ART -CAL per le finalità di cui al comma 15 dell'articolo 13;
- dalle entrate di una tassa applicata alle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale, autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'art. 17, in misura dello 0,50% dei ricavi tariffari netti.

La copertura totale si può stimare in euro 1.250.000, assumendo, in maniera prudenziale:

- che le risorse trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui al comma 15 dell'articolo 13 siano paria 200 MEuro (negli ultimi anni l'importo per le stesse finalità è stato sempre superiore, anche se in decrescita);
- che i ricavi tariffari siano pari a 50 MEuro (nel 2014 l'importo è stato superiore, ed è in crescita).

In ogni caso eventuali riduzioni dell'importo totale sarebbero associate a riduzioni dei servizi e quindi dei fabbisogni finanziari dell'ART-CAL e dell'Osservatorio della Mobilità, che hanno ovviamente una certa proporzionalità con la quantità di servizi effettuata. La scelta di ripartire l'importo, con identica aliquota dello 0,50%, fra le risorse pubbliche e i ricavi tariffari, consente l'indipendenza dalle scelte di ripartizione della compensazione fra corrispettivo e introito tariffario, e garantisce la proporzionalità con il costo dei servizi.

Per l'Osservatorio della Mobilità la norma proposta ne amplia sostanzialmente le funzioni e, nell'ottica del potenziamento della sua funzionalità, assicura la copertura finanziaria per le sue spese di funzionamento in misura del 20% delle risorse di cui al comma 2 dell'articolo 21. Una stima complessiva di tali risorse, nelle ipotesi di cui sopra, è pari a 375.000,00 euro all'anno. Tale importo è stimato ampiamente sufficiente per lo sviluppo e la manutenzione evolutiva dei

sistemi informativi necessari ad assicurare le funzioni dell'Osservatorio, nonché per l'esecuzione di indagini periodiche (anche sulla base di un confronto effettuato con i costi sostenuti nell'ambito della convenzione stipulata con l'Università della Calabria ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 241/1990 per finalità sostanzialmente identiche).
Per l'ART-CAL, istituita con la norma proposta, la copertura finanziaria per le spese di funzionamento è fissata in misura dello 0,35% dei fondi destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e dei ricavi da traffico netti (cfr: comma 17 dell'articolo 13 e comma 2 dell'articolo 21). Una stima complessiva di tali risorse, nelle ipotesi dì cui sopra, è pari a 875.000,00 euro all'anno. In relazione al fatto che le spese di personale devono sostenersi per pochi soggetti, il Presidente (comma 6 dell'articolo 13), il Segretario Generale (comma 9 dell'articolo 13) e il Revisore dei Conti (comma 13 dell'articolo 13), essendo il personale assegnato all'Autorità in distacco funzionale (commi 10 e 11 dell'articolo 13), e che sono previste altre misure di riduzione della spesa (comma 16 dell'articolo 13), tale importo è stimato sufficiente.

Ulteriori considerazioni di carattere finanziario
Per quanto riguarda la definizione del livello dei servizi minimi (art. 5), il piano regionale dei trasporti all'interno della cui articolazione è previsto il piano attuativo del trasporto pubblico locale (art. 8), e il programma pluriennale del trasporto pubblico locale (art. 9), si tratta di strumenti già definiti dalla vigente normativa (di cui è prevista l'abrogazione) e dunque le differenti disposizioni che le regolano non comportano un aggravio di spesa, o quantomeno tale aggravio, se esistente, non può essere significativo né in relazione alle risorse in gioco per i servizi di trasporto pubblico locale né in relazione agli oneri derivanti dalle vigenti disposizione legislative (da abrogarsi). Peraltro l'eventuale costo non sarebbe direttamente imputabile alle disposizioni legislative introdotte, ma alla determinazione dl ricorrere all'esterno per la redazione o per il supporto alla redazione di tali strumenti, qualora dovessero ricorrere le condizioni di legge.
Trattandosi tuttavia delle funzioni dl pianificazione e programmazione proprie dell'ente regionale, ed avendo il presente disegno di legge alleggerito l'ente di molte funzioni gestionali, si ritiene che al contrario le risorse umane possano essere più proficuamente impegnate in tali attività con un minore ricorso alle professionalità esterne.
Le agevolazioni tariffarie (art. 7) erano previste dalla vigente normativa per i servizi su gomma e sono state estese, in coerenza con l'obiettivo dell'integrazione tariffaria, a tutti i servizi. In relazione al numero di tessere di libera circolazione tipicamente rinnovate ogni anno (circa 1% della popolazione residente) e dell'ordine di grandezza dei ricavi tariffari ferroviari (10 MEuro), l'impatto della compensazione si può stimare in circa 10.000 euro all'anno, del

tutto irrisoria e comunque ricompresa nei corrispettivi che verranno definiti e coperti con le relative risorse.
Il Comitato della Mobilità (art. 10) è già previsto dalla vigente normativa (di cui è prevista l'abrogazione). Per il Comitato la norma proposta prevede lo stesso numero di componenti (venticinque), ma mentre ad oggi è previsto "un gettone di presenza e il rimborso delle spese nella misura determinata annualmente con provvedimento della Giunta regionale" la norma proposta prevede che i "componenti del Comitato della Mobilità non hanno diritto ad alcun compenso" e che "la Giunta regionale può prevedere il rimborso delle sole spese di missione". Dunque si ha certamente una riduzione della spesa e in ogni caso la spesa potrebbe insorgere solo se eventualmente autorizzata dalla Giunta regionale e si potrebbe stimare dell'ordine di grandezza di circa 10.000 euro all'anno (supponendo 5 sedute all'anno, con 20 partecipanti su 24 e 100 euro di media di spese di missione), del tutto irrisoria rispetto all'apporto che il Comitato potrebbe fornire.
L'onere organizzativo connesso a quanto previsto dall'art. 19 in relazione alla gestione delle liste di mobilità può (e deve) essere affrontato senza ulteriori oneri attraverso le strutture amministrative esistenti.
Il "Quadro di riepilogo analisi economico finanziaria" che segue, reca le informazioni contenute nella nota congiunta dei Dipartimenti Bilancio ed Infrastrutture della Regione Calabria, prot. n. 56768 del 18/12/2015.

Quadro di riepilogo analisi economico finanziaria
(allegato a margine della relazione tecnico finanziaria
art. 39 Statuto Regione Calabria)

Titolo: Proposta di legge n. 88/10^ di iniziativa della Giunta regionale recante: "Norme per i servizi di trasporto pubblico locale".

Tab. 1 Oneri finanziari:

| Articolo | Descrizione spese | Tipologia I o C | Carattere temporale A o P | Importo |
|---|---|---|---|---|
| 7 | Agevolazioni tariffarie (maggiori oneri rispetto alla vigente normativa) comma comunque nei limiti dell'art. 21 | C | P | 20.000 Euro, ricomprese comunque nei limiti dell'art. 21 comma 1 (criterio di quantificazione degli oneri finanziari: stima parametrica) (copertura tab. 2B:A) |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 10 | Spese di missioni dei componenti del Comitato della Mobilità | C | P | 10.000 Euro facoltative (criterio di quantificazione degli oneri finanziari: stima parametrica) (copertura tab. 2B:B) |
| 11 | Spese di funzionamento dell'Osservatorio della Mobilità | C | P | Nel limite dell'art. 11 comma 4, stimato in 250.000,00 euro (criterio di quantificazione degli oneri finanziari: tetto di spesa) (copertura tab. 2B:C) |
| 13 | Spese di funzionamento dell'Autorità dei Trasporti della Calabria (ART-CAL) | C | P | Nel limite dell'art. 13, comma 17, stimato in 250.000,00 euro (criterio di quantificazione degli oneri finanziari: tetto di spesa) - (copertura tab. 2B:E) |
| | Spese di funzionamento dell'Agenzia regionale delle Reti e Mobilità | C | P | Nel limite dell'art. 13, comma 26, stimato in 750.000,00 euro (criterio di quantificazione degli oneri finanziari: tetto di spesa) - (copertura tab. 2B:D) |
| 4 | Manutenzione gestionale rete ferroviarie regionali | C | P | Nei limiti dell'art. 21 comma 1 (criterio di quantificazione degli oneri finanziari: tetto di spesa) (copertura tab. 2B:A) |
| 16 | Contratti di servizio TPL | C | P | |
| 20 | Accordi di cui al comma 1 dell'art. 20 | C | P | |

Criteri di quantificazione degli oneri finanziari
Vanno esplicitati i criteri utilizzati per la quantificazione della spesa corrispondente. A titolo esemplificativo e non esaustivo sì indicano possibili criteri da specificare:

- esatta determinazione: indennità Garante fissata al 30% dell'indennità percepita dal Consigliere regionale;
- stima parametrica: rimborso spese vive documentate per partecipazione ad organi. Individuazione di un numero medio di sedute ed applicazione di un parametro dì costo desunto dal funzionamento di organi similari;
- tetto di spesa: individuazione di un limite massimo di risorse disponibili accompagnata da indicazione nel testo della proposta dei criteri di accesso e di selezione dei potenziali fruitori;
- mancata indicazione: specificare le ragioni per cui si ritiene che gli oneri non sia determinati ed indeterminabili.

Tab. 2 Copertura finanziaria:
Indicare nella Tabella 2 la U .P .B. e/ Capitolo di copertura degli oneri finanziari indicate nella tabella 1.
A titolo esemplificativo e non esaustivo si individuano come possibili coperture:
- l'utilizzo di accantonamenti a fondi speciali di parte corrente (8.1.01.01.) di parte capitale (8.1.01.02);
- riduzione di precedenti autorizzazioni legislative di spesa;
- nuovi o maggiori entrate;
- imputazione esatta ad U.P.B. inerente e coerente con la spesa prevista;
- altre forme di copertura

Tab. 2A - Entrata

| n. UPB/Capitolo | Anno 2015 | Anno 2016 | Anno 2017 | Totale |
|---|---|---|---|---|
| I Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL cap E2118001901 | Da 189.590.194,61 Fino a 210.655.771,79 in relazione alla premialità raggiunta | Da 189.590.194,61 Fino a 210.655.771,79 in relazione alla premialità raggiunta | Da 189.590.194,61 Fino a 210.655.771,79 in relazione alla premialità raggiunta | Privi di significato |
| II Risorse autonome del bilancio regionale | 15.000.000,00 | 15.000.000,00 | 15.000.000,00 | |
| III Nuove entrate: risorse enti locali rese disponibili per i servizi di TPL cap. da istituire * | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| IV Nuove entrate Tassa art. 21, comma 2, lett. c) cap. da istituire | 0,00 | 250.000,00 | 250.000,00 | |
| TOTALE | Da 204.590.194,61 Fino a 225.655.771,79 in relazione alla premialità raggiunta | Da 204.590.194,61 Fino a 225.655.771,79 in relazione alla premialità raggiunta | Da 204.590.194,61 Fino a 225.655.771,79 in relazione alla premialità raggiunta | |

* Prudenzialmente posto pari a euro 0,00, anche se è noto che alcuni Comuni già finanziano servizi di TPL

Tab. 2B- Uscita

| n. UPB/Capitolo | Anno 2015 | Anno 2016 | Anno 2017 | Totale |
|---|---|---|---|---|
| A Spese per i servizi di trasporto pubblico locale UPB U002.003.001.002 Cap. U2301024801 Cap. U2301024901 Cap. U0222210701 UPB U002.003.001.005 Cap U2301051101 Cap.U2301051201 | Da: 204.590.194,61 Fino a 225.655.771,79 in relazione alla premialità raggiunta | Da: 203.562.382,70 Fino a 224.523.156,01 in relazione alla premialità raggiunta | Da: 203.562.382,70 Fino a 224.523.156,01 in relazione alla premialità raggiunta | Privi di significato |
| B Spese di missioni dei componenti del Comitato della Mobi-lità Art. 10 Cap. da istituire | 0,00 | 10.000,00 | 10.000,00 | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| C Spese di funzionamento dell'Osservatorio Art. 11 comma 4 Cap. da istituire | 0,00 | Da 256.035,96 fino a 276.996,73 | Da 256.035,96 fino a 276.996,73 | |
| D Spese di funzionamento dell'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL) Art. 13 comma 17 Cap. da istituire | 0,00 | Da 256.035,96 fino a 276.996,73 | Da 256.035,96 fino a 276.996,73 | |
| E Spese di funzionamento dell'Agenzia Reti e mobilità (ART-CAL) Art. 13 comma 26 Cap. da istituire | 0,00 | Da 768.107,87 fino a 830.990,19 | Da 768.107,87 fino a 830.990,19 | |
| TOTALE | Da: 204.590.194,61 Fino a 225.655.771,79 | Da: 204.852.562,48 Fino a 225.918.139,66 | Da: 204.852.562,48 Fino a 225.918.139,66 | |

VALUTAZIONI SULLE SPESE

A - Spesa corrente per servizi di TPL
Trattasi delle ordinarie risorse destinate al TPL, decurtate di circa lo 0,50%.
Si ritiene che i benefici prodotti in termini di efficienza ed efficacia da quanto previsto nel disegno di legge emendato siano sicuramente superiori in termini di vantaggi economici (anche solo come maggiori ricavi da traffico) alla somma decurtata.
Le agevolazioni tariffarie (art. 7), la cui spesa ricade all'interno di questa voce, erano previste dalla vigente normativa per i servizi su gomma e sono state estese, in coerenza con l'obiettivo dell'integrazione tariffaria, a tutti i servizi. In relazione al numero di tessere di libera circolazione tipicamente rinnovate ogni

anno (circa l'1% della popolazione residente) e dell'ordine di grandezza dei ricavi tariffari ferroviari (10 MEuro), l'impatto della compensazione si può stimare in circa 20.000 euro all'anno (2 x l'1% x 10 MEuro), del tutto irrisoria e comunque ricompresa nei corrispettivi che verranno definiti e coperti con le relative risorse.

B - Comitato della Mobilità
Il Comitato della Mobilità (art. 10) e già previsto dalla vigente normativa (di cui e prevista l'abrogazione). Per il Comitato la norma proposta prevede lo stesso numero di componenti (venticinque), ma mentre ad oggi e previsto "un gettone di presenza e il rimborso delle spese nella misura determinata annualmente con provvedimento della Giunta regionale" la norma proposta prevede che i "componenti del Comitato della Mobilità non hanno diritto ad alcun compenso" e che la Giunta regionale può prevedere il rimborso delle sole spese di missione". Dunque si ha certamente una riduzione della spesa e in ogni caso la spesa potrebbe insorgere solo se eventualmente autorizzata dalla Giunta regionale e si potrebbe stimare dell'ordine di grandezza di circa 10.000 euro all'anno (supponendo 5 sedute all'anno, con 20 partecipanti su 24 e 100 euro di media di spese di missione).

C-D-E - Spese di funzionamento
Le coperture per le spese di funzionamento dell'ART-CAL, dell'Agenzia Regionale Reti e Mobilità e dell'Osservatorio della Mobilità hanno la seguente copertura, per come previsto dal comma 2 dell'articolo 21:
a) sul bilancio regionale, in misura dello 0,50% delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui al comma 12 dell'articolo 13;
b) sul bilancio regionale, in misura dello 0,50% dei ricavi tariffari netti dei servizi affidati ai sensi dell' art. 16 nell'anno di competenza, così come previsti dall'ultimo Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale approvato prima della redazione del bilancio di previsione ovvero, in mancanza, in misura uguale all'ultimo dato dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale;
c) dagli Enti Locali, in misura dello 0,50% delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui al comma 12 dell'articolo 13;
d) da una tassa applicata alle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'articolo 17, in misura dello 0,50% dei ricavi tariffari netti, le cui modalità e scadenze di pagamento e sanzioni sono determinate dalla Giunta regionale.
Trascurando prudenzialmente le lettere c) e d), la copertura totale per le spese di funzionamento si può stimare in un range compreso fra € 1.280.179,78 e € 1.384.983,65 (tenendo conto del dato dei ricavi da traffico certificato dall'Osservatorio nazionale del TPL per l'anno 2014, pari a € 52.473.573,00). In termini ulteriormente prudenziali, nel seguito della relazione, l'importo e stato

quantificato in € 1.250.000,00, che ripartito secondo le proporzioni del disegno di legge produce le seguenti coperture alle spese di funzionamento:
a) Osservatorio della Mobilita: € 250.000,00 (20%);
b) ART-CAL: € 250.000,00 (20%);
c) Agenzia Regionale Reti e Mobilita: € 750.000,00 (60%).
In ogni caso eventuali riduzioni dell'importo totale sarebbero associate a riduzioni dei servizi e quindi dei fabbisogni finanziari dell'ART-CAL, dell'Agenzia Regionale Reti e Mobilità e dell'Osservatorio della Mobilità, che hanno ovviamente una certa proporzionalità con la quantità di servizi effettuata.

C – Osservatorio
L'importo a 250.000 euro comporta che esso può ritenersi ancora sufficiente per l'espletamento delle attività ordinarie affidate all'Osservatorio. Tenuto conto, tuttavia, che nella nuova riorganizzazione delle strutture amministrative della Giunta regionale e stato istituito un apposito settore per svolgere in maniera prevalente le attività di osservatorio del trasporto pubblico locale e dell'incidentalità stradale, l'apporto di personale interno potrà certamente sopperire alle minori risorse finanziarie disponibili.

D-ART-CAL
a) l'abolizione dell'indennità del Presidente, pari al 50% delle indennità spettanti all' Assessore regionale (€ 202.326,00 lordi) e cioè € 101.163,00;
b) la previsione che il Segretario Generale sia fra i dirigenti di ruolo della Regione non esattamente quantificabile a priori ma stimabile in € 120.000-160.000.
A questo risparmio si aggiunge quello derivante dall'avere delegato le attività di esecuzione del contratto all' Agenzia.
Ciò premesso l'ART-CAL, con le somme disponibili pari a € 250.000,00 all'anno deve sostenere:
a) le spese generali di funzionamento per circa 25 unita di personale (ritenute sufficienti, incluso il personale con funzioni ispettive), ad esclusione delle spese per gli immobili degli uffici essendo previsto il comodato gratuito (concretamente operabile, dal momento che l'intero personale e in distacco funzionale e dunque libera un corrispondente numero di postazioni di lavoro negli enti di appartenenza); tali spese sono state stimate in ragione di quelle regionali pari a circa 10 MEuro (spese di funzionamento escluso le spese connesse alla locazione degli immobili che ospitano gli uffici, desumibili dal bilancio di previsione 2015) e rapportandole in proporzione a 25 dipendenti in confronto ai 1.663 della Regione, pervenendo a € 150.330,73;
b) le spese per consulenze, prestazioni professionali e servizi tecnici, per le quali vi è una ragionevole disponibilità di circa € 100.000,00 all'anno.
Il nuovo soggetto istituito ha una disponibilità di circa € 750.000,00 all'anno, con le quali si ritiene possa adempiere a:

a) i contratti di 15 unità di personale destinate alle attività alle quali è preposta, i quali stimando un costo lordo complessivo di € 33.00,000 all'anno, costano complessivamente € 495.000,00;
b) le spese per gli organi di amministrazione e controllo, imputati in misura di 1/3 alle funzioni di agenzia e 2/3 alle altre funzioni, che se stimati in ragione di quelli attuali di Ferrovie della Calabria srl conducono ad una spesa pari a circa € 45.000,00;
c) le spese di funzionamento, che con criteri analoghi a quelli utilizzati per l'ART-CAL possono stimarsi in €150.000;
d) le spese per consulenze, prestazioni professionali e servizi tecnici, per le quali vi è una ragionevole disponibilità di circa € 60.000,00 all'anno.
Pur essendovi ragionevolezza nelle stime effettuate, al fine di fornire garanzia di maggiore operatività e prudenza nella stima, si potrebbe valutare un incremento delle aliquote di cui all'articolo 21 allo 0,60%, destinando il maggiore introito prevalentemente all'Agenzia.

E' conforme all'originale.
Reggio Calabria, 28 dicembre 2015

IL SEGRETARIO
(Avv. Maria Stefania Lauria)

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CALABRIA
SETTORE SEGRETERIA ASSEMBLEA E AFFARI GENERALI

## Titolo I
## Principi

### Art. 1
### Ambito di applicazione

1. La presente legge disciplina i trasporti pubblici di passeggeri su strada, per ferrovia, per via navigabile interna e in acque marine nazionali, svolti in maniera continuativa, relativamente ai servizi di competenza regionale e locale ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e di compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59), nei limiti delle competenze non attribuite allo Stato.

2. In relazione ai servizi di trasporto di passeggeri su strada che interessano al più un'altra regione, nonché agli altri servizi che non si svolgono interamente all'interno del territorio regionale, la cui competenza non appartiene allo Stato ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, la Regione promuove l'intesa con le altre regioni interessate, nel rispetto dei principi stabiliti dalla presente legge.

3. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente legge:

a) i servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico;

b) i servizi pubblici non di linea, di noleggio con conducente e di piazza;

c) i servizi offerti mediante impianti a fune di ogni tipo e impianti di risalita in genere, ad eccezione di quelli ricompresi nella lettera f) del comma 1 dell'articolo 3.

4. La competenza sui servizi di cui alle lettere b) e c) è attribuita ai comuni.

### Art. 2
### Obiettivi

1. L'obiettivo generale della presente legge è quello di sviluppare un sistema di offerta di trasporto pubblico locale rispondente alle esigenze di mobilità delle persone, mirando al trasferimento modale dal mezzo individuale al mezzo collettivo, e garantendo la sostenibilità ambientale, economica e sociale.

2. Per il raggiungimento di tale obiettivo generale, l'azione di indirizzo politico-amministrativo e l'attività amministrativa, anche ove non sia espressamente specificato nella presente legge, sono volte al perseguimento dei seguenti obiettivi specifici:

a) la scelta più idonea del modo di trasporto, di cui al comma 1 dell'articolo 3;

b) la scelta più idonea della modalità di svolgimento, di cui al comma 2 dell'articolo 3;

c) l'ottimizzazione degli itinerari e degli orari dei servizi;

d) l'integrazione tra i diversi modi di trasporto e l'eliminazione delle sovrapposizioni fra gli stessi;

e) lo sviluppo dei centri di interscambio;

f) l'incremento dell'accessibilità alla rete del trasporto collettivo;

g) l'incremento della velocità commerciale;

h) il miglioramento della qualità del servizio in termini di regolarità e puntualità;

i) il miglioramento della qualità dei mezzi di trasporto e dei terminali di accesso/egresso in termini di comfort, pulizia e accessibilità per i soggetti diversamente abili;

j) la tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e la diffusione della loro conoscenza mediante le carte dei servizi;

k) la diffusione dell'informazione all'utenza su itinerari, orari, tariffe e andamento in tempo reale dei servizi, anche mediante canali telematici che ne consentano una consultazione rapida ed integrata;

l) la progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria a livello regionale;

m) lo sviluppo di idonei sistemi di bigliettazione elettronica;

n) la riduzione dell'evasione tariffaria;

o) la riduzione delle emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche;

p) l'incremento della sicurezza, sia in termini di *safety* che di *security*;

q) la realizzazione di un adeguato sistema di monitoraggio del servizio, basato anche sulle valutazioni dell'utenza.

3. Le disposizioni della presente legge sono finalizzate a garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a tariffe inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire. È comunque fatta salva la libera iniziativa economica privata, con esclusione dei servizi che sono necessari a garantire il livello dei servizi minimi di cui all'articolo 5 e anche dei servizi che comunque possono essere garantiti in maniera più adeguata ai bisogni della comunità attraverso l'affidamento mediante contratti di servizio che ne prevedano la parziale compensazione dei costi, ove possibile nei limiti delle risorse finanziarie disponibili.

Art. 3
Classificazione dei servizi

1. I servizi di trasporto pubblico locale sono classificati per modo di trasporto:

a) servizi ferroviari sulla rete nazionale e sulla rete regionale interconnessa alla rete nazionale;

b) servizi ferroviari sulla rete regionale isolata;

c) servizi effettuati con altri modi di trasporto su rotaia, quali metropolitana o tram, o comunque assimilabili;

d) servizi su strada;

e) servizi effettuati per via navigabile interna e in acque marine nazionali;

f) servizi su impianti fissi, diversi da quelli sopra individuati, strettamente connessi funzionalmente ai servizi di cui alle lettere precedenti.

2. I servizi di trasporto pubblico locale sono altresì classificati in funzione delle modalità di svolgimento:

a) servizi di linea ordinari, che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari o frequenze, e tariffe fissati;

b) servizi a chiamata nei quali, fermo restando l'accesso generalizzato, almeno un elemento fra itinerario, orario o frequenza, e tariffa non è fissato ma può variare in funzione della richiesta dell'utenza, secondo modalità comunque prestabilite;

c) servizi ad accesso continuo, nei quali il servizio viene garantito in corrispondenza dell'accesso dell'utente al sistema.

3. Ulteriori classificazioni di tipo gerarchico sono previste al comma 4 dell'articolo 8.

Art. 4
Attribuzione delle funzioni

1. La Regione, in conformità alle forme di partecipazione o di intesa previste dalla presente legge, svolge le seguenti funzioni, connesse all'organizzazione generale dei servizi di trasporto pubblico locale, assicurando uniformità di criteri sull'intero territorio regionale:

a) definizione del livello essenziale delle prestazioni;

b) politiche tariffarie;

c) pianificazione e programmazione a livello regionale;

d) monitoraggio e informazione all'utenza.

2. Gli enti locali esercitano le funzioni di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale negli ambiti territoriali di propria competenza, in conformità alle disposizioni di legge.

3. La Regione e gli enti locali partecipano obbligatoriamente all'ente di governo di cui all'articolo 13, che è l'unico soggetto cui compete sia l'affidamento ed esecuzione dei contratti di servizio del trasporto pubblico locale, ad eccezione di quanto previsto dalla presente legge per i servizi che interessano altre regioni oltre la Calabria, sia l'autorizzazione dei servizi a libero mercato.

4. La Regione e gli enti locali curano la manutenzione e gestione dei beni mobili e immobili funzionali al trasporto pubblico locale di cui hanno la proprietà, inclusi i dispositivi di informazione all'utenza. La Regione promuove l'intesa per il trasferimento delle proprietà dei beni fra la Regione e gli enti locali, secondo i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza.

## Titolo II
## Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale

### Art. 5
### Livello dei servizi minimi

1. Il livello dei servizi minimi del trasporto pubblico locale definisce il livello essenziale delle prestazioni, in termini quantitativi e qualitativi in conformità alle previsioni dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

2. La Giunta regionale determina il livello dei servizi minimi d'intesa con gli enti locali, sentiti i pareri della commissione consiliare competente, della Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL) e del Comitato della mobilità, tenendo nella dovuta considerazione le risorse finanziarie necessarie per garantire il livello determinato.

3. Al fine del raggiungimento dell'intesa si tiene apposita conferenza dei servizi che si svolge esclusivamente per via telematica. L'intesa si intende raggiunta con l'espressione favorevole di un numero di enti locali che rappresenta i tre quarti dei partecipanti, pesati rispetto alla popolazione residente; nel caso della Città metropolitana di Reggio Calabria la popolazione equivalente è data dalla somma della popolazione residente nel territorio della Città metropolitana e nel comune capoluogo.

4. Decorsi centoventi giorni dall'avvio della conferenza dei servizi, in caso di mancato raggiungimento dell'intesa, la Giunta regionale, tenendo conto delle posizioni prevalenti espresse in sede di conferenza dei servizi, determina il livello dei servizi minimi.

5. La determinazione del livello dei servizi minimi è trasmessa al Consiglio regionale, che entro sessanta giorni può apportarvi variazioni. Le variazioni, nel caso in cui sia stata raggiunta l'intesa di cui al comma 3, possono esclusivamente elevare il livello dei servizi minimi precedentemente definito.

6. La determinazione del livello dei servizi minimi è rivista con cadenza almeno decennale.

7. I servizi minimi sono i servizi necessari a garantire il livello dei servizi minimi, che devono essere previsti nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale e che devono trovare copertura sulle risorse di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 21.

Art. 6
Tariffe

1. La Giunta regionale, tenendo conto delle misure previste dall'Autorità di regolazione dei trasporti, sentito il parere della competente commissione consiliare e del Comitato della mobilità, stabilisce i criteri per la determinazione delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16 in maniera uniforme su tutto il territorio regionale, eventualmente differenziandole in base alle caratteristiche del servizio, alle caratteristiche dell'utenza ed alle modalità di fruizione del servizio, con l'obiettivo della progressiva integrazione tariffaria.

2. Le variazioni delle tariffe sono efficaci nei limiti previsti dai contratti di servizio, con particolare riferimento alla lettera f) del comma 2 dell'articolo 16 e, qualora non compatibili con quelli vigenti, entrano in vigore all'avvio dell'esecuzione dei nuovi contratti che le prevedono. L'integrazione tariffaria costituisce valido motivo per la revisione dei contratti di servizio.

3. Le tariffe sono aggiornate in data 1 agosto di ogni anno, applicando il metodo del price-cap di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481(Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità), tenendo conto dell'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi (dato ISTAT) e di indicatori di qualità effettiva del servizio erogato determinati in conformità ai criteri di cui al comma 1.

Art. 7
Agevolazioni tariffarie

1. Hanno diritto ad usufruire della libera circolazione sui servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16, i residenti in Calabria appartenenti alle seguenti categorie:

a) invalidi con totale e permanente inabilità lavorativa (100 per cento) e con diritto all'indennità di accompagnamento;

b) ciechi totali, ciechi parziali e ipovedenti gravi.

2. Per usufruire del diritto alla libera circolazione i soggetti di cui al comma 1 devono munirsi di apposita tessera, rilasciata dall'amministrazione regionale in unico esemplare per invalido e accompagnatore, non utilizzabile

disgiuntamente dal solo accompagnatore, effettuando apposita istanza per il tramite dei comuni di residenza o delle associazioni di categoria che ne hanno rappresentanza per legge, o che siano all'uopo riconosciute dalla Giunta regionale. La Giunta regionale determina le modalità e i diritti amministrativi per il rilascio delle tessere.

3. È fatto salvo:

a) quanto previsto dal punto 8 dell'articolo 100 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, nonché da altre norme dello Stato;

b) quanto previsto per i dipendenti delle imprese di trasporto pubblico locale dai contratti collettivi di lavoro;

c) quanto determinato dalla Giunta regionale e dall'ART-CAL in merito alla libera circolazione dei soggetti incaricati di funzioni ispettive e di monitoraggio sui servizi.

4. La compensazione per il diritto alla libera circolazione di cui al comma 1 è ricompresa nei corrispettivi previsti dai contratti di servizio, che tengono conto dei conseguenti minori ricavi tariffari previsti.

5. Le eventuali misure di agevolazione tariffaria attuate dalla Regione e dagli enti locali mediante il rimborso parziale agli utenti del prezzo del titolo di viaggio, fatte salve le deroghe autorizzate dalla Giunta regionale, sentito il parere del Comitato della mobilità, non possono superare le seguenti aliquote rispetto al prezzo nominale:

a) il 70 per cento del prezzo nel caso in cui l'indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) è inferiore a 10.000 euro;

b) il 50 per cento del prezzo nel caso in cui l'ISEE è inferiore a 25.000 euro;

c) il 30 per cento negli altri casi.

Gli scaglioni dell'ISEE sono aggiornate in data 1 agosto di ogni anno dispari, con adeguamento all'inflazione secondo l'indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi (dato ISTAT) dei due anni solari precedenti.

6. Le aliquote di cui al comma 5 sono incrementate del 20 per cento al verificarsi dei seguenti casi:

a) soggetti la cui età anagrafica è superiore a 70 anni compiuti;

b) invalidi di qualsiasi tipologia, aventi diritto ai sensi delle leggi dello Stato a provvidenze di natura economica o non economica;

c) minorenni organi di almeno un genitore;

d) studenti frequentanti le scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado appartenenti a nuclei familiari con almeno tre figli.

Art. 8
Piano Attuativo del Trasporto Pubblico Locale

1. Fra i piani di livello attuativo del Piano regionale dei trasporti è previsto il Piano attuativo del trasporto pubblico locale, che è approvato dal Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale, sentito il parere del Comitato della mobilità.

2. Il Piano attuativo del trasporto pubblico locale tiene conto dei Piani urbani della mobilità e dei Piani di ambito della mobilità di cui al comma 7 dell'articolo 15, nonché degli altri piani in materia redatti in applicazione delle legge vigenti. A sua volta questi piani recepiscono gli indirizzi del Piano attuativo del trasporto pubblico locale. Esso è coerente con le previsioni del livello dei servizi minimi definito ai sensi dell'articolo 5.

3. Il Piano attuativo del trasporto pubblico locale, per ciascuno scenario previsto, in un'ottica di gerarchizzazione della rete:

a) recepisce la localizzazione dei nodi di I e II livello, individuati nel Piano direttore del Piano regionale dei trasporti in misura complessiva massima di uno ogni 300.000 abitanti;

b) localizza i nodi di III e IV livello, in misura massima di uno ogni 30.000 abitanti, preferendo le soluzioni che favoriscono l'integrazione modale.

4. Conseguentemente i servizi di trasporto pubblico locale si suddividono gerarchicamente in:

a) collegamenti principali, se collegano fra loro i nodi di I, II e III livello;

b) collegamenti secondari, se collegano i nodi di IV livello fra loro o con i nodi di I, II e III livello;

c) collegamenti di interscambio modale, se connettono terminali di diverse modalità di trasporto appartenenti allo stesso nodo ma non localizzati in adiacenza;

d) collegamenti urbani, se non appartengono ai casi precedenti e si svolgono interamente all'interno di un unico centro abitato, così come definito dall'articolo 3 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada);

e) collegamenti locali, se non appartengono ai casi precedenti.

5. Il Piano attuativo del trasporto pubblico locale definisce le strategie per perseguire gli obiettivi di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 2.

Art. 9
Programma pluriennale del Trasporto Pubblico Locale

1. La Giunta regionale, sentito il parere dell'ART-CAL e del Comitato della mobilità, approva il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale entro novanta giorni dall'approvazione del bilancio pluriennale di cui all'articolo 4 della legge regionale 4 febbraio 2002, n. 8. Il programma ha una durata

minima di tre anni ed una durata massima pari alla durata del bilancio pluriennale, ed è aggiornato anche prima del termine previsto ove ne ricorrano le circostanze.

2. Il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale è redatto tenendo conto delle strategie e degli indirizzi del Piano attuativo del trasporto pubblico locale e, qualora non siano in contrasto con esso, degli indirizzi dei Piani urbani della mobilità e dei Piani di ambito della mobilità di cui al comma 7 dell'articolo 15, nonché degli altri piani in materia redatti in applicazione delle leggi vigenti. Esso inoltre è redatto in conformità ai criteri di cui all'articolo 16 bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini, nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e costituisce aggiornamento del piano di cui al comma 4 dello stesso articolo.

3. Il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale prevede, nei limiti delle risorse finanziarie disponibili, la programmazione dei servizi affidati ai sensi dell'articolo 16, strutturata in due livelli:

a) livello regionale, con una definizione dettagliata dei servizi con indicazione delle linee e delle frequenze eventualmente specificate per fasce orarie, nel quale ordinariamente ricadono i servizi di cui alle lettere a), b) e c) del secondo periodo del comma 4 dell'articolo 8 e comunque i servizi di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 3;

b) livello locale, con una definizione dei criteri da adottare nella definizione puntuale dei programmi di esercizio o con la previsione dei servizi a chiamata di cui alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 3, nel quale ricadono tutti i servizi non ricompresi nel caso precedente.

4. Esso prevede inoltre, sempre nei limiti delle risorse finanziarie disponibili, gli investimenti da effettuarsi per infrastrutture, mezzi di trasporto, sistemi tecnologici e in generale beni mobili e immobili funzionali al trasporto pubblico locale, nonché le ulteriori azioni da perseguire per il raggiungimento degli obiettivi di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 2.

5. Al fine di assicurare la coerenza con i limiti delle risorse finanziarie, il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale tiene conto della struttura dei corrispettivi associati ai contratti di cui all'articolo 16 e agli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 già stipulati. Esso inoltre, per i contratti e gli accordi ancora non stipulati, oltre a fornire indicazioni generali sui loro contenuti, prevede, con criteri di massima, la quantificazione dei loro corrispettivi, sulla base di costi standard e di ricavi previsti.

6. Nel caso in cui l'ART-CAL, per i vincoli imposti dai contratti stipulati ai sensi dell'articolo 16, non riesca ad effettuare una definizione puntuale dei programmi di esercizio coerente con il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale, lo rinvia con puntuali motivazioni alla Giunta regionale per la sua revisione. Nelle more della revisione, nei casi in cui la disponibilità

finanziaria non consenta di indugiare, l'ART-CAL provvede alla definizione dei programmi di esercizio nella misura che possa garantire la maggiore coerenza possibile con il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale.

7. La Giunta regionale, in merito alla redazione del Programma pluriennale del trasporto pubblico locale, può richiedere un parere alla commissione consiliare competente.

Art. 10
Comitato della Mobilità

1. Il Comitato della mobilità ha funzioni consultive in materia di livello dei servizi minimi, tariffe e agevolazioni tariffarie, Piano attuativo del trasporto pubblico locale, Programma pluriennale del trasporto pubblico locale, nonché sulle ulteriori questioni di indirizzo politico-amministrativo in materia di trasporto pubblico locale.

2. Il Comitato della mobilità è convocato e presieduto dall'assessore regionale competente per materia.

3. Il Comitato della mobilità è costituito da rappresentanti volontariamente designati dagli enti locali, dalle università e dagli istituti di formazione di ogni ordine e grado calabresi, dalle associazioni dei consumatori e dei pendolari, dalle organizzazioni sindacali, dalle associazioni di categoria delle imprese, fra le quali quelle che rappresentano le imprese di trasporto pubblico locale. Alle riunioni del Comitato della mobilità, in relazione alle materie trattate, possono essere invitati per essere auditi i rappresentanti dei ministeri, delle autorità competenti, dei concessionari delle infrastrutture di trasporto, degli operatori che effettuano i servizi di trasporto pubblico locale, nonché degli altri soggetti che possono apportare a qualsiasi titolo un contributo.

4. La Giunta regionale determina la composizione e approva il regolamento di funzionamento del Comitato della mobilità. La composizione non deve essere superiore alle 25 unità, incluso l'assessore che lo presiede.

5. I componenti del Comitato della mobilità non hanno diritto ad alcun compenso. La Giunta regionale può prevedere il rimborso delle sole spese di missione.

Art. 11
Osservatorio della Mobilità

1. Al fine di migliorare l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale e l'informazione all'utenza, nell'ambito delle strutture amministrative della Giunta regionale è istituito l'Osservatorio della mobilità, che svolge le seguenti funzioni:

a) produce una relazione annuale alla Giunta regionale, sulla base delle informazioni acquisite in applicazione del presente articolo;

b) mantiene aggiornate le basi dati relative alle informazioni acquisite in applicazione del presente articolo;

c) mantiene aggiornata la base dati georeferenziata della rete del trasporto pubblico locale;

d) effettua la misurazione degli indicatori di qualità effettiva del servizio erogato, di cui al comma 3 dell'articolo 6;

e) garantisce il libero accesso ai dati dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale, incluse le informazioni in tempo reale sull'esecuzione degli stessi servizi, anche mediante canali telematici che ne consentano una consultazione rapida e integrata;

f) costituisce la competente struttura regionale per la ricezione dei reclami da parte dei passeggeri, e provvede a trasmetterli all'ART-CAL e, nei casi e nei modi previsti per legge, all'organismo di controllo statale per l'accertamento e l'eventuale irrogazione delle sanzioni;

g) acquisisce i dati relativi al monitoraggio dei parametri di inquinamento atmosferico, che l'ARPA-CAL effettua con stazioni fisse almeno per i comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti.

2. La Giunta regionale, sentito il Comitato della mobilità, determina con proprio provvedimento:

a) i dati economici e trasportistici che gli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale di cui alla presente legge, sia affidati ai sensi dell'articolo 16, sia autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'articolo 17, devono trasmettere all'Osservatorio, nonché le modalità e le scadenze di trasmissione;

b) i sistemi informativi e telematici che gli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale devono utilizzare per la trasmissione all'Osservatorio delle informazioni sui servizi programmati ed effettuati e sugli utenti serviti, anche in tempo reale, per la gestione del rapporto contrattuale e per l'informazione all'utenza;

c) le indagini che l'Osservatorio deve effettuare, fra le quali indagini di *customer satisfaction*, garantendo l'eventuale necessaria copertura finanziaria aggiuntiva rispetto a quanto previsto dal comma 4;

d) i dati di cui l'Osservatorio della mobilità deve garantire la fruizione come dati di tipo aperto di cui al comma 3 dell'articolo 68 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale), con esclusione dei dati commerciali sensibili.

3. La Giunta regionale determina le sanzioni a carico degli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale che non rispettano gli obblighi di cui al comma 2, che possono prevedere la sospensione dell'erogazione di ogni corrispettivo o contributo in conto esercizio e conto capitale oppure sanzioni

amministrative pecuniarie. Le violazioni sono comunicate dall'Osservatorio della mobilità all'ART-CAL, che irroga le sanzioni.

4. Le spese di funzionamento dell'Osservatorio della mobilità sono assicurate in misura del 20 per cento delle risorse di cui all'articolo 21, comma 3.

5. L'Osservatorio della mobilità, nell'affidamento delle indagini dalle quali possono scaturire sanzioni o penali contrattuali applicate agli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale, o comunque pregiudizio economico, valuta in maniera preferenziale il ricorso all'affidamento in house a società a partecipazione regionale sulle quali è esercitato il controllo analogo e che prestino la loro attività quasi esclusivamente per la Regione in ambiti diversi dal trasporto di passeggeri.

## Titolo III
## Svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale

### Art. 12
### Bacino territoriale ottimale regionale

1. I servizi di trasporto pubblico locale di cui alla presente legge sono organizzati ed erogati all'interno di un unico bacino territoriale ottimale regionale al fine di conseguire obiettivi di efficienza, efficacia, universalità del servizio e sostenibilità ambientale, promuovendo anche economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza.

### Art. 13
### Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL) e Agenzia regionale reti e mobilità

1. L'ente di governo del bacino unico regionale è l'Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL), soggetto con personalità giuridica di diritto pubblico che opera in piena autonomia funzionale, indipendenza di giudizio e di valutazione. Le deliberazioni degli organi dell'ART-CAL sono validamente assunte senza necessità di ulteriori deliberazioni, preventive o successive, da parte degli organi della Regione e degli enti locali.

2. Le funzioni dell'ART-CAL sono:

a) la definizione periodica puntuale dei programmi di esercizio, coerentemente al Programma pluriennale del trasporto pubblico locale, ai programmi approvati ai sensi degli articoli 14 e 15 e alle previsioni dei contratti di servizio di cui all'articolo 16;

b) l'affidamento e l'esecuzione dei contratti di servizio;

c) la stipula degli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 con i proprietari o concessionari dei beni strumentali all'effettuazione del servizio;

d) l'autorizzazione dei servizi a libero mercato di cui all'articolo 17;

e) la pubblicazione annuale della relazione sugli obblighi di servizio pubblico di cui al paragrafo 1 dell'articolo 7 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007;

f) le ulteriori funzioni attribuite dall'articolo 3 bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148 e dalla presente legge;

g) la produzione di una relazione annuale contenente i dati di sintesi sulla definizione periodica puntuale dei programmi di esercizio e sulla sua articolazione rispetto ai soggetti competenti ad effettuarla, sui contratti di cui all'articolo 16 in corso di esecuzione e di affidamento, sugli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 stipulati e da stipulare, sulle autorizzazioni di cui all'articolo 17 concesse, sulle sanzioni applicate, sulle eventuali criticità.

3. Gli organi dell'ART-CAL sono:

a) l'Assemblea;

b) il Presidente;

c) il Comitato istituzionale;

d) il Revisore dei conti.

4. Per tutti gli organi, ad esclusione del Revisore dei conti, non è prevista alcuna indennità di carica. Al solo Presidente spetta il rimborso delle spese sostenute.

5. L'Assemblea è costituita dal Presidente della Giunta regionale, dal Sindaco della Città metropolitana di Reggio Calabria, dai presidenti delle province e dai sindaci dei comuni della Calabria, ovvero da loro delegati. L'Assemblea è convocata e presieduta dal Presidente della Giunta regionale o dal suo delegato, ed esprime il proprio voto, ordinariamente per via telematica, esclusivamente nei casi previsti dalla presente legge. Il voto di ciascun componente dell'Assemblea ha un peso proporzionale alla popolazione residente nel territorio dell'ente che rappresenta; nel caso della Città metropolitana di Reggio Calabria la popolazione equivalente è data dalla somma della popolazione residente nel territorio della Città metropolitana e nel comune capoluogo.

6. Il Presidente è eletto dall'Assemblea e resta in carica per cinque anni. Nei primi tre scrutini risulta eletto il soggetto che riporta la maggioranza assoluta dei voti dei componenti, mentre al quarto scrutinio risulta eletto il soggetto che riporta la maggioranza relativa dei voti. In tutti i casi in cui la carica di Presidente è vacante, il Presidente della Giunta regionale nomina senza indugio un commissario, con le stesse funzioni del Presidente, fino alla sua elezione. Il Presidente:

a) assume la rappresentanza legale dell'ART-CAL;

b) presiede e convoca il Comitato istituzionale;

c) assume i provvedimenti di urgenza, nelle more delle deliberazioni del Comitato istituzionale, anche nei casi in cui esso non sia regolarmente costituito.

7. Il Comitato istituzionale è costituito dal Presidente dell'ART-CAL e da altri otto componenti dei quali:

a) due designati dal Consiglio regionale;

b) uno designato dalla Città metropolitana di Reggio Calabria;

c) uno eletto dalle province;

d) uno eletto dai comuni con popolazione fino a 15.000 abitanti;

e) uno eletto dai comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti;

f) due eletti dall'Assemblea dell'ART-CAL.

8. Le elezioni avvengono in conformità al criterio di pesatura dei voti di cui al comma 5. Ciascun componente permane in carica per cinque anni e non ha diritto ad alcun compenso. Il Comitato istituzionale si intende regolarmente costituito se si è provveduto alla designazione o elezione di almeno quattro componenti oltre il Presidente. Il Comitato istituzionale delibera a maggioranza su tutti i provvedimenti di competenza dell'ART-CAL, ad esclusione di quelli che la presente legge riserva all'Assemblea e di quelli di cui alle lettere f) e g) del comma 9, e vigila sull'operato del Segretario generale e della Segreteria tecnico-operativa.

9. Il Segretario generale è nominato, su proposta del Presidente dell'ART-CAL, dal Presidente della Giunta regionale fra i dirigenti della Regione per una durata di quattro anni, prorogabili per una sola volta per ulteriori quattro anni. Il Segretario generale, avvalendosi della Segreteria tecnico-operativa:

a) cura l'istruttoria delle delibere del Comitato istituzionale;

b) esprime il parere di regolarità amministrativa sulle deliberazioni del Comitato istituzionale, senza esprimersi sulle valutazioni di natura discrezionale;

c) cura l'esecuzione delle delibere del Comitato istituzionale;

d) coordina la Segreteria tecnico-operativa con le funzioni dirigenziali;

e) assicura le risorse necessarie per il funzionamento del Nucleo ispettivo e ne designa il coordinatore in conformità al comma 12;

f) assume tutti i provvedimenti relativi all'esecuzione dei servizi a libero mercato, successivamente all'autorizzazione;

g) assume, nei casi in cui non sia stata conferita la delega di cui al comma 21, tutti i provvedimenti relativi all'esecuzione dei contratti di servizio, successivamente all'aggiudicazione, e tutti i provvedimenti relativi agli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 con i proprietari o concessionari dei beni strumentali all'effettuazione del servizio, successivamente alla stipula dell'accordo.

10. La Segreteria tecnico-operativa costituisce la struttura amministrativa di supporto del Segretario generale. Il personale della Segreteria tecnico-operativa è individuato, con atto organizzativo della Giunta regionale, fra i

dirigenti e i dipendenti della Regione e degli enti locali, in posizione di distacco funzionale.

11. Il Nucleo ispettivo costituisce la struttura finalizzata al controllo della quantità e qualità dei servizi erogati, avvalendosi anche delle infrastrutture tecnologiche e delle informazioni fornite dall'Osservatorio della mobilità, e articolandosi anche in sedi periferiche. Il personale del Nucleo ispettivo è individuato, con atto organizzativo della Giunta regionale, fra i dirigenti e i dipendenti della Regione e degli enti locali, in posizione di distacco funzionale anche parziale, inclusi quelli appartenenti:

a) ai corpi e ai servizi di polizia provinciale, che mantengono le funzioni di espletamento dei servizi di polizia stradale, estendendo il territorio di competenza all'intero territorio regionale, in applicazione del comma 3 dell'articolo 5 del decreto legge 19 giugno 2015, n. 78 (Disposizioni urgenti in materia di enti territoriali), convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2015, n. 125;

b) ai corpi e ai servizi di polizia municipale, che mantengono le funzioni di espletamento dei servizi di polizia stradale, nei limiti territoriali di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

12. I componenti del Nucleo ispettivo effettuano il controllo sui servizi di trasporto pubblico locale in piena autonomia, con il solo coordinamento funzionale di un soggetto scelto a sorte fra tre dei suoi componenti, designati dal Segretario generale, che resta in carica per tre anni non rinnovabili consecutivamente. Sul sito web dell'ART-CAL sono pubblicati cronologicamente i verbali dei controlli effettuati e il contenuto dei reclami e delle segnalazioni ricevuti dal Nucleo ispettivo e la conseguente sanzione irrogata, ovvero le motivazioni per le quali la sanzione non è stata irrogata.

13. Il Revisore dei conti è estratto a sorte fra i soggetti iscritti all'elenco di cui al comma 2 dell'articolo 2 della legge regionale 10 gennaio 2013, n. 2 (Disciplina del Collegio dei revisori dei conti della Giunta e del Consiglio regionale della Calabria), dura in carica per tre anni non rinnovabili consecutivamente e ha diritto a una indennità pari al 50 per cento di quella del Presidente del collegio dei revisori dei conti della Giunta regionale e del Consiglio regionale della Calabria. Il Revisore dei conti:

a) vigila sulla regolarità contabile, finanziaria ed economica della gestione, anche mediante il controllo sugli atti dispositivi di spesa e sui risultati di gestione;

b) esprime parere preventivo sui provvedimenti inerenti l'ordinamento contabile e finanziario, sul bilancio preventivo e sulla compatibilità degli affidamenti di cui all'articolo 16 e degli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 con le risorse disponibili;

c) redige apposita relazione contenente le proprie valutazioni sulla corrispondenza del conto consuntivo alle risultanze della gestione;

d) propone, ove ritiene ne ricorrano le circostanze, l'incremento delle percentuali di cui al comma 16;

e) esercita ogni altra funzione demandata dalla legge o dai regolamenti.

14. Al fine di garantire indipendenza di giudizio e di valutazione, la Regione e gli enti locali, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, separano da una parte le funzioni di gestione della partecipazione societaria e controllo delle società partecipate che nel loro oggetto sociale prevedono servizi per la mobilità dei passeggeri e dall'altra le funzioni istituzionali connesse alla mobilità dei passeggeri. La separazione avviene sia a livello di indirizzo politico-amministrativo sia a livello di attività amministrative, assicurando che gli assessori e le strutture amministrative competenti nelle due materie siano distinti.

15. Gli oneri complessivi per i contratti di servizio di cui all'articolo 16 e per gli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 devono essere contenuti nei limiti finanziari previsti dal Programma pluriennale del trasporto pubblico locale. Il Programma tiene conto della percentuale di accantonamento annuale prevista dall'ART-CAL, di cui al comma 16, nel determinare le risorse finanziarie effettivamente disponibili per i servizi di trasporto pubblico locale.

16. Al fine di costituire un fondo di riserva per fare fronte ai possibili oneri finanziari non previsti che possono insorgere in ragione dell'affidamento e dell'esecuzione dei contratti di servizio o delle autorizzazioni dei servizi a libero mercato, lo 0,8 per cento delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 21 è accantonato annualmente dall'ART-CAL fino a che il fondo non raggiunga la misura dell'8 per cento delle anzidette risorse. In ragione del contenzioso esistente e della valutazione della probabilità di soccombenza, nonché di altre valutazioni pertinenti, l'ART-CAL può incrementare le percentuali di cui al presente comma.

17. Le spese di funzionamento dell'ART-CAL sono assicurate in misura del 20 per cento delle risorse di cui all'articolo 21, comma 3.

18. Al fine di ridurre i costi connessi al funzionamento dell'ART-CAL, le cui attività sono di interesse comune della Regione e degli enti locali, essa può stipulare con le strutture amministrative della Giunta regionale convenzioni ai sensi dell'articolo 15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, al fine di avvalersi per quanto necessario di servizi e forniture di cui, per ragioni di economia di scala, non sarebbe efficiente la diretta acquisizione, dietro compensazione dei costi sostenuti dalla Giunta regionale. L'ART-CAL può inoltre avvalersi del comodato d'uso gratuito di immobili della Regione e degli enti locali e, anche temporaneamente, dei veicoli di proprietà dei corpi e dei servizi di polizia provinciale e polizia municipale.

19. Per quanto non disposto dalla presente legge, la Giunta regionale, previo parere della commissione consiliare competente, approva apposito regolamento che determina il funzionamento dell'ART-CAL, prevedendo

eventualmente la possibilità di offrire nei limiti di legge agli enti locali assistenza tecnica connessa ai servizi pubblici locali.

20. Entro trenta giorni dalla costituzione dell'ART-CAL la Regione Calabria promuove il compimento di tutti gli atti necessari, nel rispetto delle disposizioni di legge, alla costituzione dell'Agenzia regionale reti e mobilità, in forma di società per azioni, i cui soci sono esclusivamente la Regione e l'ART-CAL; a tal fine, all'ART-CAL è assegnata, senza oneri a carico della stessa, la titolarità di azioni per un valore corrispondente al cinque per cento del capitale sociale.

21. La società di cui al comma 20 è costituita mediante scissione parziale della s.r.l. Ferrovie della Calabria per scorporazione del ramo d'azienda relativo alle attività di gestione e manutenzione delle infrastrutture della rete ferroviaria regionale non interconnessa, trattandosi di attività afferenti a un servizio di interesse generale necessario per il perseguimento delle finalità istituzionali della Regione Calabria.

22. L'ART-CAL delega all'Agenzia regionale reti e mobilità l'esercizio delle funzioni di cui al comma 2, lettere b) e c), trasferendo le risorse di cui all'articolo 21, comma 1, e definendo:

a) i servizi da mettere a gara e i relativi lotti funzionali;

b) il contenuto dei contratti di servizio da aggiudicare;

c) il contenuto degli accordi di cui all'articolo 20, comma 1.

23. L'Agenzia regionale reti e mobilità svolge, oltre a quelle previste nel comma 22, le seguenti funzioni:

a) cura la manutenzione e gestione della rete ferroviaria di cui alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 3, e degli impianti e infrastrutture ad essa connessi, ed ordinariamente delle altre infrastrutture di trasporto di proprietà regionale;

b) attua le procedure di progettazione e realizzazione delle infrastrutture di trasporto di proprietà della Regione;

c) provvede all'acquisto del materiale rotabile nonché dei beni mobili strumentali per l'effettuazione del servizio, al fine di metterlo a disposizione dell'operatore aggiudicatario;

d) offre servizi complementari e funzionali alle attività di trasporto.

24. Lo statuto dell'Agenzia regionale reti e mobilità prevede:

a) quali organi dell'Agenzia:

1) l'Assemblea dei soci;

2) il Consiglio di amministrazione;

3) il Collegio sindacale;

b) la seguente composizione del Consiglio di amministrazione:

1) il Presidente ed un componente, nominati dal Presidente della Giunta regionale;

2) un componente eletto dall'Assemblea dei soci;

c) l'assunzione, da parte del Presidente del Consiglio di amministrazione, della rappresentanza legale dell'Agenzia regionale reti e mobilità;

d) la composizione del Collegio sindacale di tre membri effettivi e due sindaci supplenti dei quali:

1) due membri effettivi, tra cui il presidente, ed uno supplente sono nominati dal Consiglio regionale;

2) un membro effettivo ed un supplente sono eletti dall'Assemblea dei soci.

25. La Giunta regionale definisce, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, lo schema dello statuto dell'Agenzia regionale reti e mobilità e le modalità e i termini per la sua costituzione.

26. Le spese di funzionamento dell'Agenzia regionale reti e mobilità, determinate in misura dell'80 per cento delle risorse di cui all'articolo 21, comma 3 sono trasferite all'Agenzia dall'ART-CAL.

27. In caso di inerzia dell'ART-CAL o dell'Agenzia regionale reti e mobilità nell'esercizio delle rispettive funzioni, la Giunta regionale fissa un congruo termine per provvedere. Qualora l'inerzia perduri dopo la scadenza del termine fissato, la Giunta regionale nomina un commissario ad acta che esercita i necessari poteri sostitutivi.

## Art. 14
## Servizi comunali e metropolitani

1. Le funzioni di definizione di massima dei programmi di esercizio di cui alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 13 sono svolte dalla Città metropolitana di Reggio Calabria, per i servizi che interessano il comune capoluogo e l'ambito del proprio territorio individuato dalla stessa Città metropolitana, che non sono individuati di livello regionale nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale.

2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 15, le funzioni di definizione di massima dei programmi di esercizio di cui alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 13 sono svolte:

a) dai comuni di popolazione superiore ai 15.000 abitanti per i servizi che si svolgono all'interno del territorio comunale e che non sono individuati di livello regionale nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale;

b) dai comuni che mettono a disposizione dell'ART-CAL per i servizi di trasporto pubblico locale risorse finanziarie del proprio bilancio, nei limiti delle risorse messe a disposizione.

3. In caso di inerzia nell'esercizio delle funzioni di cui ai commi 1 e 2, l'ART-CAL esercita i poteri sostitutivi, con spese a carico dell'ente locale inadempiente.

4. Mediante intesa con la Regione Sicilia, e sentita la Conferenza permanente interregionale per il coordinamento delle politiche nell'Area dello Stretto per il relativo parere consultivo, possono essere istituiti servizi di trasporto pubblico locale nell'Area integrata dello Stretto costituita dalle Città metropolitane di Reggio Calabria e Messina. In tal caso, nelle forme previste dall'intesa, l'Area integrata dello Stretto costituisce un bacino ottimale interregionale e all'ente di governo partecipa la Città metropolitana di Reggio Calabria. Il servizio di trasporto di veicoli effettuato con apposite navi tra le due sponde dello Stretto di Messina può essere oggetto di accordo ai sensi del comma 1 dell'articolo 20 e messo a disposizione dell'operatore aggiudicatario del servizio.

5. Restano di competenza della Città metropolitana le funzioni di promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di proprio interesse ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 7 aprile 2014, n. 56.

Art. 15
Ambiti territoriali e comitati d'ambito

1. L'ART-CAL può istituire i seguenti ambiti territoriali non sovrapposti:

a) di area urbana, costituiti dal territorio di un comune di popolazione superiore ai 15.000 abitanti e dal territorio di comuni contigui, su proposta congiunta dei comuni interessati;

b) di area vasta, costituiti dal territorio contiguo di più comuni di popolazione complessiva almeno pari a 150.000 abitanti, su proposta della Città metropolitana o delle province territorialmente competenti o su proposta congiunta dei comuni interessati;

c) di area a domanda debole, costituiti dal territorio contiguo di più comuni di popolazione complessiva almeno pari a 15.000 abitanti, con una densità abitativa inferiore a 100 abitanti/kmq, su proposta della Città metropolitana o delle province territorialmente competenti o su proposta congiunta dei comuni interessati.

2. L'istituzione degli ambiti territoriali di area urbana e di area vasta deve soddisfare i requisiti stabiliti dall'Assemblea dell'ART-CAL, con particolare riferimento alle caratteristiche della domanda di trasporto:

a) nei casi di ambiti territoriali di area urbana è possibile aggregare i comuni nel cui territorio ricade un unico centro abitato, così come definito dall'articolo 3 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, e i comuni limitrofi che soddisfano determinate condizioni relativamente alla domanda di trasporto che gravita sul centro abitato individuato;

b) nei casi di ambiti territoriali di area vasta è possibile aggregare i comuni all'interno del cui territorio si esaurisce integralmente lo spostamento di

una aliquota minima della domanda di trasporto generata e attratta dagli stessi comuni.

3. L'Assemblea dell'ART-CAL può stabilire requisiti per l'istituzione degli ambiti territoriali di area a domanda debole.

4. Ad ogni ambito territoriale è associato un comitato d'ambito, costituito in una delle forme associative di cui al Capo V, Titolo II, Parte I del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Testo Unico degli Enti Locali). L'Assemblea dell'ART-CAL può stabilire le forme associative dei comitati d'ambito.

5. Al Comitato d'ambito sono delegate le funzioni di definizione di massima dei programmi di esercizio di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), per i servizi che si svolgono all'interno dell'ambito territoriale e che non sono individuati di livello regionale nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale.

6. In caso di inerzia nell'esercizio delle funzioni di cui al comma 5, l'ART-CAL, dopo aver fissato un congruo termine per provvedere, esercita le stesse funzioni sostituendosi al Comitato d'ambito. In caso di reiterata inerzia, l'ART-CAL sopprime l'ambito territoriale.

7. L'istituzione degli ambiti territoriali comporta i seguenti obblighi di redazione di strumenti di pianificazione:

a) nel caso di ambiti territoriali di area urbana, i comuni che lo costituiscono devono redigere un Piano urbano della mobilità, di cui all'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340 (Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi – Legge di semplificazione 1999), integrato sull'intera area;

b) nel caso di ambiti territoriali di area vasta e di ambiti territoriali di area a domanda debole, la Città metropolitana o le province territorialmente competenti redigono dei Piani di ambito della mobilità, in ragione delle competenze loro attribuite dall'articolo 1, commi 44 e 85, della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni dei comuni), con l'obiettivo di soddisfare al meglio i fabbisogni di mobilità della popolazione, ridurre gli impatti ambientali, aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata, aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi di trasporto collettivi anche con soluzioni diverse dai servizi di linea.

## Art. 16
## Affidamenti e contratti di servizio

1. L'affidamento dei servizi avviene in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente, tenendo conto delle misure previste dall'Autorità di regolazione dei trasporti e delle indicazioni dell'Autorità per la concorrenza e il mercato relativamente all'individuazione dei lotti, ricorrendo in

via ordinaria al modello di remunerazione a costo netto, nel quale il rischio commerciale e i ricavi tariffari sono di competenza dell'operatore.

2. I contratti di servizio sono predisposti in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente tenendo conto delle misure previste dall'Autorità di regolazione dei trasporti, garantendo mediante adeguati meccanismi incentivanti e sanzionatori il conseguimento degli obiettivi di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 2.

3. I contratti di servizio in particolare prevedono:

a) che i corrispettivi unitari siano aggiornati annualmente applicando il metodo del price-cap di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, tenendo conto dell'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi (dato ISTAT);

b) la più ampia possibilità di variazione dei servizi successivamente all'affidamento, secondo criteri chiari e stabiliti preventivamente all'affidamento, il più possibile quantitativi, che determinano le conseguenti variazioni del corrispettivo;

c) che la variazione del corrispettivo complessivo, per ciascun anno al netto di quanto previsto dalla lettera a), discendente dalle variazioni apportate ai servizi ai sensi della lettera b), sia contenuta entro dei limiti pari al massimo al 5 per cento in aumento e in diminuzione, ad eccezione dei casi di modifiche apportate al livello dei servizi minimi o al Piano attuativo del trasporto pubblico locale, oppure di scostamento rispetto al raggiungimento degli obiettivi previsti dall'articolo 16 bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

d) che il superamento dei limiti di cui alla lettera c), possibile solo nei casi eccezionali previsti nella stessa lettera, sia comunque fissato entro valori massimi compresi fra il 15 per cento e il 30 per cento in aumento e fra il 10 per cento e il 20 per cento in diminuzione in un periodo di 5 anni;

e) che variazioni di più ampia entità possano essere conseguenti esclusivamente a disposizioni normative comunitarie o nazionali;

f) la possibilità, secondo criteri chiari e stabiliti preventivamente all'affidamento e rispettando il criterio dell'equilibrio economico-finanziario, di compensare variazioni del livello complessivo delle tariffe, in aumento e in diminuzione entro il 10 per cento in un periodo di 5 anni, attraverso variazioni rispettivamente in diminuzione e in aumento dei corrispettivi; le variazioni dei corrispettivi di cui alla presente lettera non concorrono al calcolo dei limiti delle variazioni di cui alle lettere c) e d);

g) l'opzione di proroga della durata del servizio, entro i limiti di cui al paragrafo 3 e al paragrafo 4, se applicabile, dell'articolo 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, da esercitarsi entro un congruo termine antecedente alla scadenza del contratto, finalizzata principalmente ai casi di ritardi nelle procedure di affidamento, di allineamento temporale delle procedure di affidamento, ove ciò sia opportuno o necessario, di procrastinamento dei nuovi

affidamenti per consentire il recepimento nell'oggetto della prestazione di quanto si determinerà in esito a processi in corso di revisione del livello dei servizi minimi o del Piano attuativo del trasporto pubblico locale;

h) le sanzioni nei casi di superamento di predefinite soglie di evasione tariffaria, definendo le modalità campionarie di rilevazione del tasso di evasione e tenendo conto, anche eventualmente come esimente, dei modelli organizzativi aziendali utilizzati per il contrasto all'evasione;

i) le sanzioni associate alle violazioni delle norme sulla sicurezza, dei contratti collettivi di lavoro e delle disposizioni di cui all'articolo 19.

4. Deroghe a quanto previsto dalle lettere c) e d) del comma 3 devono essere approvate dal Consiglio regionale ed eventualmente dagli enti locali finanziatori, con specifico riguardo agli obblighi di cui al comma 5. Deroghe a quanto previsto dalla lettera f) del comma 3 devono essere approvate dalla Giunta regionale.

5. Gli oneri finanziari derivanti dai contratti di servizio comportano l'obbligo di garantire, per l'intera durata contrattuale e per l'eventuale periodo di proroga di cui alla lettera g) del comma 3, nei bilanci della Regione e degli enti locali finanziatori, le necessarie risorse finanziarie, almeno nei limiti in cui l'eventuale riduzione non trova compatibilità con le previsioni contrattuali di cui alle lettere c) e d) del comma 3.

## Art. 17
## Servizi a libero mercato e autorizzazioni

1. I servizi a libero mercato sono consentiti:

a) nei casi in cui siano individuati preventivamente agli affidamenti di cui all'articolo 16 fra i servizi non necessari a garantire il livello dei servizi minimi e che comunque, nei limiti delle risorse disponibili, non possono essere garantiti mediante i contratti di servizio in maniera più adeguata ai bisogni della comunità;

b) nei casi di cui all'articolo 1, comma 2, alle condizioni dell'intesa prevista oppure, in assenza dell'intesa, qualora l'altra Regione interessata non manifesti il diniego.

2. L'autorizzazione è rilasciata dall'ART-CAL, previa acquisizione della documentazione antimafia di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 (Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136), e verifica esclusivamente dei requisiti previsti da normative comunitarie e statali. L'autorizzazione prevede l'itinerario e le fermate autorizzate, lasciando ampia libertà sulle restanti caratteristiche dell'offerta e sulle tariffe. L'autorizzazione è della durata massima di cinque anni e decade qualora non siano più soddisfatti i requisiti di cui al comma 1.

3. I servizi a libero mercato sono comunque soggetti agli obblighi di cui all'articolo 11, ed in particolare l'operatore deve fornire preavviso di almeno trenta giorni sulla variazione dell'offerta e delle tariffe e sulla cessazione del servizio.

Art. 18
Sanzioni agli utenti

1. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale sono tenuti a munirsi di idoneo e valido titolo di viaggio, a convalidarlo secondo le modalità stabilite all'inizio e, se previsto, anche al termine delle corse utilizzate, a conservarlo nonché ad esibirlo a richiesta degli agenti accertatori per l'intera durata del percorso e nei terminali di accesso/egresso. Qualora il mancato rispetto della vidimazione all'inizio e, ove prevista, al termine delle corse non consenta l'addebito corretto del costo del titolo di viaggio, esso si intende pari a quello corrispondente al massimo costo possibile nei limiti della rete regionale e della singola giornata.

2. L'inosservanza degli obblighi di cui al comma 1 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da un minimo di 31,34 euro ad un massimo di 104,47 euro, oltre l'importo del titolo di viaggio. Nel caso di reiterazione della violazione entro cinque anni o nel caso in cui il pagamento della sanzione non avvenga entro trenta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione, la sanzione è raddoppiata.

3. La sanzione di cui al comma 2 è ridotta a 5,22 euro per gli utenti titolari di idoneo e valido abbonamento nominativo, a condizione che esso sia esibito, contestualmente al pagamento della predetta sanzione, entro dieci giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione del verbale, presso la sede legale dell'impresa di trasporto o presso le ulteriori sedi indicate nel verbale di contestazione, di cui nel caso di servizi affidati ai sensi dell'articolo 16 almeno una nel territorio della provincia dove è stata contestata la violazione.

4. I beneficiari delle agevolazioni tariffarie sono puniti con la sanzione amministrativa da 313,42 euro a 1.044,75 euro nel caso di mancato possesso di uno o più dei requisiti stabiliti per il riconoscimento del beneficio. È fatta salva l'eventuale responsabilità penale.

5. Le misure minime e massime delle sanzioni amministrative sono aggiornate in data 1 agosto di ogni anno dispari, in misura pari all'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi (dato ISTAT) dei due anni solari precedenti.

6. Le violazioni amministrative previste a carico degli utenti sono applicate ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale). Tale norma trova diretta applicazione per quanto non espressamente previsto nel presente articolo.

7. Su designazione di ciascuna impresa che effettua servizi di trasporto pubblico locale, sia affidati ai sensi dell'articolo 16, sia autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'articolo 17, l'ART-CAL autorizza gli agenti incaricati dell'accertamento e della contestazione delle violazioni di cui al presente articolo, che acquisiscono la qualifica di agente di polizia amministrativa. I soggetti sono designati fra i dipendenti dell'impresa. Essi devono essere dotati di apposito documento di riconoscimento rilasciato dall'impresa.

8. Gli agenti accertatori possono effettuare le verifiche e i controlli previsti dalla legge 24 novembre 1981, n. 689, compresi quelli necessari per l'identificazione del trasgressore. Gli agenti hanno competenza su tutti i servizi per i quali l'impresa è beneficiaria dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, anche eventualmente in parte per effetto di integrazione tariffaria.

9. Gli agenti accertatori contestano, ove possibile, immediatamente e personalmente al trasgressore le violazioni di cui al presente articolo. Se non è possibile la contestazione immediata, copia del verbale di contestazione deve essere notificato all'interessato o a chi è tenuto alla sua sorveglianza entro il termine di novanta giorni dalla contestazione e in questo caso sono dovute le spese di notifica.

10. Decorsi inutilmente sessanta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione, l'impresa provvede all'ordinanza-ingiunzione ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689. L'ordinanza-ingiunzione è emessa dal rappresentante legale dell'impresa o da un suo delegato e costituisce titolo esecutivo.

11. I proventi delle sanzioni amministrative applicate agli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale sono assimilati ai ricavi tariffari dell'impresa che ha irrogato la sanzione, con l'obbligo di rendicontazione separata rispetto a ricavi ordinari.

12. Eventuali diritti di esazione per la vendita dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi possono essere previsti a condizione dell'esistenza di adeguati canali di vendita alternativi o di sistemi di bigliettazione elettronica. L'importo di tali diritti non può essere superiore alla metà dell'importo minimo della sanzione amministrativa applicabile agli utenti sprovvisti di idoneo e valido titolo di viaggio. La Giunta regionale, per i servizi affidati ai sensi dell'articolo 16, determina l'importo di tali diritti aggiuntivi e le condizioni alle quali i canali di vendita alternativi sono considerati adeguati.

13. I contratti di servizio prevedono le sanzioni per le imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16 che superino certe soglie di evasione tariffaria, definendo le soglie, le modalità campionarie di rilevazione del tasso di evasione e l'importo delle sanzioni.

Art. 19
Risorse umane

1. L'adozione di misure di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta in sede di affidamento del servizio mediante procedura di gara e costituisce elemento da valutarsi favorevolmente fra le motivazioni alla base dell'affidamento diretto del servizio. In particolare possono essere valutate:

a) la maggiore disponibilità, all'atto del subentro, al trasferimento del personale in servizio presso gli operatori uscenti;

b) la maggiore disponibilità, in corso di esecuzione del contratto e in caso di necessità di assunzione di nuovo personale, di ricorrere all'eventuale personale in esubero in servizio presso operatori titolari di contratto di servizio relativi ad altri lotti di affidamento, secondo modalità chiaramente definite prima dell'affidamento.

2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, qualora dall'esito delle procedure di affidamento derivi la sostituzione del soggetto gestore, l'azienda subentrante assume prioritariamente il personale dipendente delle aziende che gestivano in precedenza il servizio di trasporto, mantenendone tutte le condizioni economiche e normative derivanti dal contratto collettivo nazionale di lavoro e dalla contrattazione integrativa aziendale, a condizione che il loro numero e la loro qualifica siano armonizzabili con l'organizzazione d'impresa prescelta dall'imprenditore subentrante e con le sue strategie aziendali.

3. I contratti di servizio prevedono obblighi di formazione del personale.

Art. 20
Beni strumentali

1. L'ART-CAL, anche avvalendosi dell'Agenzia regionale reti e mobilità, mette a disposizione dell'operatore aggiudicatario o assicura allo stesso, alle condizioni previste dal contratto di servizio, anche onerose, l'accesso alle reti, agli impianti, alle infrastrutture, e in generale ai beni mobili e immobili individuati come strumentali all'effettuazione del servizio, tramite la stipula di accordi giuridicamente vincolanti con il proprietario o concessionario dei beni, in relazione alla natura giuridica e all'assetto proprietario dei beni stessi, nel rispetto degli articoli 101, 102 e 106 del TFUE e delle misure previste dall'Autorità di regolazione dei trasporti. In particolare:

a) per i servizi di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), per la rete ferroviaria, l'accordo è stipulato in conformità alle previsioni di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico);

b) per i servizi di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), per i terminali di proprietà della Regione e degli enti locali, salvo che non vi siano impedimenti, l'accordo è a titolo non oneroso e consente all'operatore l'utilizzo gratuito almeno degli stalli.

2. La Regione può avocare a sè la stipula dell'accordo di cui alla lettera a) del comma 1 e in generale la stipula di accordi di cui al comma 1 con gli enti che esercitano funzioni statali e con i loro concessionari.

3. Gli oneri finanziari derivanti dal comma 1 comportano l'obbligo di garantire nei bilanci della Regione e degli enti locali finanziatori le necessarie risorse finanziarie, per l'intera durata delle obbligazioni giuridicamente vincolanti assunte.

4. Il cofinanziamento di beni immobili o mobili in favore degli operatori affidatari dei servizi ai sensi dell'articolo 16, concesso in conformità a quanto previsto dagli articoli 107 e 108 del TFUE, comporta:

a) il vincolo di destinazione al trasporto pubblico locale regionale per gli stessi beni per l'intera vita utile per i beni mobili e in perpetuo per i beni immobili;

b) l'obbligo di cessione al subentrante, se al momento del subentro non è scaduto il vincolo di destinazione di cui alla lettera a), al prezzo di mercato sottratte le eventuali quote di ammortamento residue della quota parte di cofinanziamento pubblico e, nel caso in cui non si pervenga a un accordo fra le parti sul prezzo, nelle more della definizione giudiziale della controversia fra le parti, i beni sono messi immediatamente a disposizione del nuovo operatore dietro pagamento di un corrispettivo provvisorio determinato in misura delle quote di ammortamento residue della quota parte cofinanziata dall'operatore uscente;

c) il divieto dell'utilizzo, anche temporaneo, dei beni cofinanziati per servizi a libero mercato, a meno che i provvedimenti di finanziamento non lo prevedano, e comunque alla condizione che, se non è scaduto il vincolo di destinazione di cui alla lettera a), sia restituita la quota parte di ammortamento corrispondente al cofinanziamento pubblico associabile al periodo di utilizzo.

In assenza di specificazione nei provvedimenti di finanziamento, ai fini del calcolo dell'ammortamento di cui al presente comma si assumono le seguenti durate della vita utile: 15 anni per gli autobus, 30 anni per il materiale rotabile ferroviario e tramviario, 30 per impianti, macchinari, officine, depositi, fabbricati, altre infrastrutture e terreni, 5 anni per investimenti in tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

4. Gli affidamenti relativi agli operatori subentranti possono, in maniera coerente i contratti o gli accordi con gli operatori uscenti, assoggettare a disciplina analoga a quella del subentro, di cui alla lettera b) del comma 3, altri beni immobili o mobili, tenendo conto delle misure previste dall'autorità di regolazione dei trasporti.

## Titolo IV
## Disposizioni finanziarie, transitorie e finali

### Art. 21
### Norma finanziaria

1. Le risorse finanziarie per l'esecuzione dei servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16 e per gli accordi di cui all'articolo 20, comma 1, sono trasferite all'ART-CAL e sono garantite:

a) dal fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;

b) da risorse autonome di bilancio regionale;

c) da risorse del bilancio degli enti locali.

2. Le risorse di cui alla lettera a), per la quota parte il cui accertamento in entrata è legato al raggiungimento degli obiettivi previsti dalla legge, possono essere utilizzate per la programmazione dei servizi e trasferite all'ART-CAL anche prima dell'accertamento, fino alla concorrenza dell'importo più basso fra:

a) il valore che è ragionevolmente ipotizzabile che sia effettivamente accertato in entrata in relazione al prevedibile raggiungimento degli obiettivi;

b) il valore di un apposito fondo di riserva finalizzato a compensare l'eventuale residuo attivo non riscosso.

3. Le risorse finanziare per il funzionamento dell'ART-CAL, dell'Agenzia regionale reti e mobilità e dell'Osservatorio della mobilità, nelle misure previste dall'articolo 11, comma 4, e dell'articolo 13, commi 17 e 26, sono garantite nei seguenti modi:

a) sul bilancio regionale, in misura dello 0,50 per cento delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui all'articolo 13, comma 15;

b) sul bilancio regionale, in misura dello 0,50 per cento dei ricavi tariffari netti dei servizi affidati ai sensi dell'articolo 16 nell'anno di competenza, così come previsti dall'ultimo Programma pluriennale del trasporto pubblico locale approvato prima della redazione del bilancio di previsione ovvero, in mancanza, in misura uguale all'ultimo dato dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale;

c) dagli enti locali, in misura dello 0,50 per cento delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui all'articolo 13, comma 15;

d) da una tassa applicata alle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale, autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'articolo 17, in misura dello 0,50 per cento dei ricavi tariffari netti, le cui modalità e scadenze di pagamento e sanzioni sono determinate dalla Giunta regionale.

4. I proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni alle imprese di trasporto irrogate dall'ART-CAL sono utilizzati dalla stessa Autorità,

dall'Osservatorio della mobilità o da altre strutture della Giunta regionale, in conformità alle determinazioni della Giunta regionale, con la finalità del miglioramento della qualità dei servizi mediante progetti di innovazione organizzativa e tecnologica, formazione, informazione all'utenza, cooperazione interregionale e internazionale.

Art. 22
Provvedimenti urgenti per garantire la continuità
dei servizi di trasporto pubblico locale

1. Al fine di evitare il pericolo imminente di interruzione dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada di interesse regionale, i cui attuali affidamenti sono in scadenza alla data del 31 dicembre 2015, e nelle more dell'effettivo affidamento dei predetti servizi da parte dell'ART-CAL, in attuazione dell'articolo 13 e dell'articolo 16, la Regione può assumere le determinazioni in ordine all'adozione di provvedimenti di emergenza ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del 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. I provvedimenti di emergenza di cui al presente comma hanno decorrenza dal 1 gennaio 2016 e una durata, non prorogabile, non superiore a due anni.

2. La Regione affida ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 6, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 i servizi pubblici di trasporto di passeggeri per ferrovia, in conformità alle informazioni già pubblicate sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea ai sensi del dell'articolo 7, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, anche in deroga alle previsioni dell'articolo 16.

3. La Regione pubblica la relazione sugli obblighi di servizio pubblico di cui all'articolo 7, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

Art. 23
Disposizioni transitorie

1. Il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale può essere approvato fino al 2016 in assenza della definizione del livello dei servizi minimi, avendo tuttavia cura di definire al suo interno il livello essenziale delle prestazioni. Lo stesso programma può essere altresì approvato in assenza del Piano attuativo del trasporto pubblico locale, finché quest'ultimo strumento non è vigente.

2. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge il Presidente della Giunta regionale nomina un commissario con le funzioni di avviare la costituzione dell'ART-CAL ed assumere sin dalla sua costituzione le funzioni di tutti gli organi non ancora costituiti dell'ART-CAL. L'attuazione del presente comma è effettuata senza nuovi oneri sul bilancio regionale.

3. Le più estese agevolazioni tariffarie previste dall'articolo 7 rispetto alla previgente normativa entrano in vigore con gli affidamenti di cui all'articolo 22.

4. Nel bilancio di previsione della Regione per l'anno finanziario 2016 e nel bilancio pluriennale contestualmente approvato sono garantite le risorse di cui all'articolo 21. La tassa di cui alla lettera d) del comma 3 dell'articolo 21 entra in vigore dal 1 gennaio 2016.

5. Entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio di previsione della Regione per l'anno finanziario 2016, è trasferita all'ART-CAL la titolarità dei contratti di servizio di cui all'articolo 22. Contestualmente sono trasferite le risorse necessarie a dare copertura ai contratti di servizio per l'anno finanziario 2016, durante il quale non si applicano le previsioni del comma 16 dell'articolo 13.

6. Con preavviso di sei mesi, e comunque entro la scadenza dei contratti stipulati ai sensi del comma 1 dell'articolo 22, l'ART-CAL dispone la cessazione di tutti gli eventuali affidamenti che dovessero risultare in precedenza effettuati dagli enti locali.

7. La Giunta regionale può approvare appositi regolamenti con validità triennale finalizzati a disciplinare, per quanto di competenza regionale:

a) i servizi di trasporto pubblico che presentino caratteristiche innovative e siano allo stadio di sperimentazione, di studio o di sviluppo, inclusi quelli di cui all'articolo 3, comma 2, lettere b) e c), se presentano tali caratteristiche;

b) i servizi complementari al trasporto pubblico, quali a titolo esemplificativo i servizi di mobilità con veicolo condiviso;

c) i servizi di cui all'articolo 1, comma 3.

8. La Giunta regionale, previo parere della competente commissione consiliare, adotta una fascia unitaria che preveda un corrispettivo unico per i servizi extraurbani e uno per i servizi urbani.

9. Nelle more della costituzione della città metropolitana di Reggio Calabria i regolamenti e gli statuti di cui all'articolo 13 regolano le posizioni del comune capoluogo e della provincia. Negli altri casi il comune capoluogo e la provincia possono assumere le funzioni attribuite alla città metropolitana di Reggio Calabria, sempre nelle more della sua costituzione, se vi è intesa fra essi.

## Art. 24
## Abrogazioni

1. Sono abrogate le seguenti disposizioni normative, insieme a tutte le loro modifiche ed integrazioni: la legge regionale 14 aprile 1986, n. 15; la legge regionale 29 febbraio 1988, n. 3; la legge regionale 7 agosto 1999, n. 23; la legge regionale 28 dicembre 2006, n. 18; la legge regionale 27 dicembre 2012, n. 67 ad eccezione dell'articolo 6; l'articolo 36 della legge regionale 27 dicembre

2012, n. 69. Sono altresì abrogate tutte le disposizioni incompatibili con la presente legge. Restano abrogate le disposizioni già abrogate dalle norme di cui al presente comma.

2. Sono fatti salvi i rapporti giuridici sorti e gli effetti prodotti dalle leggi abrogate con il presente articolo.

Art. 25
Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale Telematico della Regione.