

PROPOSTA DI LEGGE

N.ro 88/X<sup>1</sup>



4<sup>A</sup> COMM. CONSILIARE

2<sup>A</sup> COMM. CONSILIARE

REGIONE CALABRIA  
GIUNTA REGIONALE

Deliberazione n. 399 della seduta del 13-10-2015.

Oggetto: Disegno di Legge "Norme per i servizi di trasporto pubblico locale".

Prof. Roberto Musmanno  
Assessore

Presidente o Assessore/i Proponente/i: \_\_\_\_\_ (timbro e firma) \_\_\_\_\_

Relatore (se diverso dal proponente): \_\_\_\_\_ (timbro e firma) \_\_\_\_\_

Dirigente/i Generale/i: \_\_\_\_\_ (timbro e firma) \_\_\_\_\_

*Il Dirigente Generale*  
**Dott. Ing. Domenico Pullaric**

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

		Giunta	Presente	Assente
1	Gerardo Mario OLIVERIO	Presidente	X	
2	Antonio VISCOMI	Vice Presidente	X	
3	Carmela BARBALACE	Componente	X	
4	Roberto MUSMANNO	Componente	X	
5	Antonietta RIZZO	Componente		X
6	Federica ROCCISANO	Componente	X	
7	Francesco ROSSI	Componente	X	
8	Francesco RUSSO	Componente	X	

Assiste il Segretario Generale della Giunta Regionale.

La delibera si compone di n. 3 pagine compreso il frontespizio e di n. 3 allegati.

Il dirigente di Settore

Si attesta che il provvedimento non dispone impegni di spesa a carico del bilancio annuale e/o pluriennale della Regione.

(Il Dirigente Generale del Dipartimento del Bilancio)

(timbro e firma)

Consiglio Regionale della Calabria  
PROTOCOLLO GENERALE  
Prot. n. 47422 del 22/10/2015  
Classificazione 1.15.1

**PREMESSO:**

- che il comma 1 dell'art. 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138 "Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo", convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, e s.m.i. prevede che le Regioni definiscano gli ambiti o bacini territoriali ottimali per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012;
- che i bacini sono stati individuati con D.G.R. n. 419 del 20.09.2012, articolandoli come segue:
  - un bacino unico regionale per i servizi ferroviari, che è relativo ai servizi ferroviari su rete nazionale e regionale, inclusi i servizi su gomma integrativi o sostitutivi;
  - due bacini di area vasta per i servizi automobilistici, bacino nord e bacino sud, derivanti dalla suddivisione del territorio regionale rispetto alla SS 280, che sono relativi a tutti i servizi su gomma non ricompresi nei bacini di area urbana;
  - tre bacini di area urbana per i servizi automobilistici e su impianti fissi, corrispondenti agli ambiti territoriali di Catanzaro-Lamezia Terme, Cosenza e Reggio Calabria, che sono relativi a tutti i servizi su gomma urbani e sub-urbani e su impianti fissi, e inoltre ai servizi extraurbani completamente interni al territorio del bacino, con funzione prevalente di collegamento interno.
- che nonostante sia ampiamente decorsa la scadenza di legge del 30 giugno 2012, sopra indicata, non si è provveduto alla istituzione o designazione gli enti di governo degli stessi;
- che con D.G.R. n. 468 del 09.12.2013, per i servizi di trasporto pubblico locale su gomma, è stato deliberato fra le altre cose: "2. Di rideterminare la data di scadenza degli affidamenti dei servizi di TPL su gomma nella data del 31 dicembre 2015, in conformità a quanto previsto dall'art. 8, paragrafo 2, del Regolamento 1370/2007/CE e dall'art. 61 della Legge 23 luglio 2009, n. 99, ai sensi dei commi 20 e 21 dell'art. 34 del D.L. n. 179/2012 convertito con L. n. 221/2012."

**RITENUTO:**

- di rivedere la perimetrazione dei bacini regionali, prevedendo l'istituzione di un unico bacino ottimale regionale, con la finalità di agevolare il processo di integrazione vettoriale e tariffaria nonché la complessiva riorganizzazione dei servizi sull'intero territorio regionale;
- di provvedere con urgenza all'istituzione dell'ente di governo dell'unico bacino regionale previsto e di dover a tal fine approvare apposito disegno di legge;
- che la criticità costituita dalla mancata istituzione dell'ente di governo possa costituire l'opportunità per l'approvazione di un organico disegno di legge che regoli la materia del trasporto pubblico locale e costituisca la cornice normativa della radicale riforma del settore che questa Giunta regionale intende attuare, sostituendo le normative regionali vigenti ed in particolare la legge regionale n. 23/1999 (che a distanza di oltre 15 anni dalla sua pubblicazione risulta quasi per nulla attuata ed è comunque ormai incoerente con la modificata normativa statale).

**VISTO** l'allegato disegno di legge, che oltre a istituire l'ente di governo regola in maniera organica la materia del trasporto pubblico locale, corredato dalla relazione illustrativa e finanziaria.

**PRESO ATTO**, in relazione a quanto deliberato al punto 1,

- che, il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano che il presente provvedimento non comporta nuovi o ulteriori oneri a carico del bilancio annuale e/o pluriennale regionale;
- che il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano che l'istruttoria è completa e che sono stati acquisiti tutti gli atti e i documenti previsti dalle disposizioni di legge e di regolamento che disciplinano la materia;
- che il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente, sulla scorta dell'istruttoria effettuata, attestano la regolarità amministrativa, nonché la legittimità della deliberazione e la sua conformità alle disposizioni di legge e di regolamento comunitarie, nazionali e regionali, ai sensi dell'art. 28, comma 2, lett. a, e dell'art. 30, comma 1, lett. a, della legge regionale 13 maggio 1996 n. 7.

SU PROPOSTA dell'assessore competente, a voti unanimi,

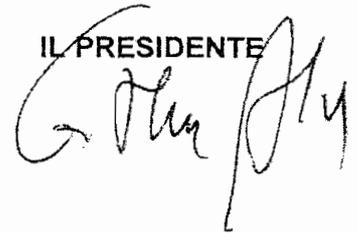
**DELIBERA**

- 1.- di modificare quanto deliberato con D.G.R. n. 419 del 20.09.2012, individuando un unico bacino ottimale e omogeneo per i servizi di trasporto pubblico locale, corrispondente all'intero territorio della Calabria, in applicazione del comma 1 dell'art. 3-bis del decreto-legge n. 138/2011, convertito con modificazioni, dalla legge n. 148/2011 e s.m.i;
- 2.- di approvare l'allegato disegno di legge "Norme per i servizi di trasporto pubblico locale";
- 3.- di trasmettere la presente delibera al Consiglio Regionale, a cura del settore Segreteria di Giunta;
- 4.- di provvedere alla pubblicazione del provvedimento sul BURC ai sensi della legge regionale 6 aprile 2011 n. 11 e sul sito istituzionale della Regione ai sensi del d.lgs. 14 marzo 2013 n. 33, a richiesta del Dirigente Generale del Dipartimento proponente.

IL SEGRETARIO GENERALE



IL PRESIDENTE



Del che è redatto processo verbale che, letto e confermato, viene sottoscritto come segue:  
Il Verbalizzante

Si attesta che copia conforme della presente deliberazione è stata trasmessa in data 14 OTT. 2015 al Dipartimento/i interessato/i  al Consiglio Regionale

L'impiegato addetto

## Quadro di riepilogo analisi economico finanziaria

(allegato a margine della relazione tecnico finanziaria art. 39 Statuto Regione Calabria)

### Titolo : Legge regionale “Norme per i servizi di trasporto pubblico locale”

La tabella 1 è utilizzata per individuare e classificare la spese indotte dall’attuazione del provvedimento.

Nella colonna 1 va indicato l’articolo del testo che produce un impatto finanziario in termini di spesa o minore entrata

Nella colonna 2 si descrive con precisione la spesa

Nella colonna 3 si specifica la natura economica della spesa: C “spesa corrente”, I “spesa d’investimento”

Nella Colonna 4 si individua il carattere temporale della spesa: A “annuale”, P “Pluriennale”.

Nella colonna 5 si indica l’ammontare previsto della spesa corrispondente.

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)	C	P	10.000 Euro, ricomprese comunque nei limiti dell’art. 21 comma 1 (criterio di quantificazione degli oneri finanziari: <i>stima parametrica</i> ) [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: <i>stima parametrica</i> ) [copertura tab. 2B: B]
11	Spese di funzionamento dell’Osservatorio della Mobilità	C	P	Nel limite dell’art. 11 comma 4, stimato in 375.000,00 Euro (criterio di quantificazione degli oneri finanziari: <i>teito di spesa</i> ) [copertura tab. 2B: C]
13	Spese di funzionamento dell’Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL)	C	P	Nel limite dell’art. 13, comma 14, stimato in 875.000,00 Euro (criterio di quantificazione degli oneri finanziari: <i>teito di spesa</i> ) [copertura tab. 2B: D]
16	Contratti di servizio TPL	C	P	Nei limiti dell’art. 21 comma 1 (criterio di quantificazione degli oneri finanziari: <i>teito di spesa</i> )
20	Accordi di cui al comma 1 dell’art. 20	C	P	[copertura tab. 2B: A]

### Criteri di quantificazione degli oneri finanziari

Vanno esplicitati i criteri utilizzati per la quantificazione della spesa corrispondente. A titolo esemplificativo e non esaustivo si 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 di costo desunto dal funzionamento di organi similari;
- **teito 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	Priva 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	
<b>TOTALE</b>	Da: 204.590.194,61 Fino a: 225.655.771,79  In relazione alla premialità raggiunta	Da: 204.830.194,61 Fino a: 225.895.771,79  In relazione alla premialità raggiunta	Da: 204.830.194,61 Fino a: 225.895.771,79  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
<b>A</b> <u>Spese per i servizi di trasporto pubblico locale</u> UPB U002.003.001.002 cap. U2301024801 cap. U2301024901 cap. U2301051101 cap. U2301051201 cap. U0222210701	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	Priva di significato
<b>B</b> <u>Spese di missioni dei componenti del Comitato della Mobilità</u> cap. da istituire	0,00	10.000,00	10.000,00	
<b>C</b> <u>Spese di funzionamento dell'Osservatorio della Mobilità</u> cap. da istituire	0,00	Da: 380.343,57 Fino a: 411.784,73	Da: 380.343,57 Fino a: 411.784,73	
<b>D</b> <u>Spese di funzionamento dell'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL)</u> cap. da istituire	0,00	Da: 887.468,34 Fino a: 960.831,05	Da: 887.468,34 Fino a: 960.831,05	
<b>TOTALE</b>	Da: 204.590.194,61 Fino a: 225.655.771,79	Da: 204.840.194,61 Fino a: 225.905.771,79	Da: 204.840.194,61 Fino a: 225.905.771,79	

Il Dirigente  
(ing. Giuseppe Pavone)

IL DIRIGENTE GENERALE REGGENTE  
(Dott. Filippo De Cello)



REGIONE CALABRIA

**DDL "NORME PER I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE"**

<b>TITOLO I - PRINCIPI</b>	<b>2</b>
Art. 1. Ambito di applicazione	2
Art. 2. Obiettivi	2
Art. 3. Classificazione dei servizi	3
Art. 4. Attribuzione delle funzioni	3
<b>TITOLO II - ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</b>	<b>3</b>
Art. 5. Livello dei Servizi Minimi	3
Art. 6. Tariffe	4
Art. 7. Agevolazioni tariffarie	4
Art. 8. Piano Attuativo del Trasporto Pubblico Locale	5
Art. 9. Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale	5
Art. 10. Comitato della Mobilità	6
Art. 11. Osservatorio della Mobilità	6
<b>TITOLO III - SVOLGIMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE</b>	<b>7</b>
Art. 12. Bacino territoriale ottimale regionale	7
Art. 13. Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL)	7
Art. 14. Servizi comunali e metropolitani	10
Art. 15. Ambiti Territoriali e Comitati d'Ambito	11
Art. 16. Affidamenti e contratti di servizio	12
Art. 17. Servizi a libero mercato e autorizzazioni	13
Art. 18. Sanzioni agli utenti	13
Art. 19. Risorse umane	14
Art. 20. Beni strumentali	15
<b>TITOLO IV - DISPOSIZIONI FINANZIARIE, TRANSITORIE E FINALI</b>	<b>16</b>
Art. 21. Norma finanziaria	16
Art. 22. Provvedimenti urgenti per garantire la continuità dei servizi di trasporto pubblico locale	16
Art. 23. Disposizioni transitorie	17
Art. 24. Abrogazioni	17
Art. 25. Entrata in vigore	17

## 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 e s.m.i., 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'art. 3 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i., 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 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'art. 3.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'art. 3;
  - b) la scelta più idonea della modalità di svolgimento, di cui al comma 2 dell'art. 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 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'art. 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, dove la possibilità è da intendersi concretamente attuabile 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 3 dell'art. 8 e al comma 3 dell'art. 9.

#### *Art. 4. Attribuzione delle funzioni*

1. La Regione, in conformità alle forme di partecipazione 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) definizione delle tariffe e delle agevolazioni tariffarie;
  - c) definizione dei criteri di massima per il calcolo delle compensazioni;
  - d) pianificazione e programmazione a livello regionale;
  - e) 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 della presente legge.
3. La Regione e gli Enti Locali partecipano obbligatoriamente all'ente di governo di cui all'art. 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.

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 120 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 60 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.

#### *Art. 6. Tariffe*

1. La Giunta regionale, sentito il parere del Comitato della Mobilità, determina le tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'art. 16 in maniera uniforme su tutto il territorio regionale, 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 7 dell'art. 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 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.

#### *Art. 7. Agevolazioni tariffarie*

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

- a) invalidi con totale e permanente inabilità lavorativa (100%) 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'art. 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'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (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.

5. Le eventuali misure di agevolazione sociale 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 75% del prezzo nel caso in cui l'indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) è inferiore a 10.000 Euro;
- b) il 50% del prezzo nel caso in cui l'ISEE è inferiore a 25.000 Euro;
- c) il 25% 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.

#### *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 dalla Giunta regionale, sentito il parere della Commissione consiliare competente e 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 6 dell'art. 15. 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'art. 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.

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'art. 3 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e s.m.i.;
- e) *collegamenti locali*, se non appartengono ai casi precedenti.

4. Il Piano Attuativo del Trasporto Pubblico Locale definisce le strategie per perseguire gli obiettivi di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 2.

#### *Art. 9. Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale*

1. La Giunta Regionale, sentito il parere dell'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL) e del Comitato della Mobilità, approva il Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale entro 90 giorni dall'approvazione del bilancio pluriennale di cui all'art. 4 della legge regionale 4 febbraio 2002, n. 8 e s.m.i. 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 6 dell'art. 15. Esso inoltre è redatto in conformità ai criteri di cui all'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e s.m.i., 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'art. 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 3 dell'art. 8 e comunque i servizi di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'art. 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'art. 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'art. 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'art. 16 e agli accordi di cui al comma 1 dell'art. 20 già stipulati. Esso inoltre, per i contratti e gli accordi ancora non stipulati, oltre a poter fornire indicazioni generali sui loro contenuti, prevede i criteri di massima per la determinazione dei loro corrispettivi, sulla base di costi standard e di ricavi previsti.
6. Nel caso in cui l'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL), per i vincoli imposti dai contratti stipulati ai sensi dell'art. 16, non riesce 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 consente 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.

#### *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 dei Ministeri, degli Enti Locali, delle Università calabresi, delle associazioni dei consumatori e dei pendolari, delle organizzazioni sindacali, delle associazioni di categoria delle imprese, fra le quali quelle che rappresentano le imprese di trasporto pubblico locale.
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, 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 comma 2;
  - b) mantiene aggiornate le basi dati relative alle informazioni acquisite in applicazione del comma 2;
  - c) mantiene aggiornata la base dati georeferenziata della rete del trasporto pubblico locale;
  - d) 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;

- e) costituisce la competente struttura regionale per la ricezione dei reclami da parte dei passeggeri, e provvede a trasmetterli all'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (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;
  - f) acquisisce i dati relativi al monitoraggio dei parametri di inquinamento atmosferico, che l'ARPACAL 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'art. 16 sia autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'art. 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.
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 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:
- a) dalla Regione e dagli Enti Locali in misura dello 0,15% delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui al comma 12 dell'art. 13;
  - b) dagli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale, sia affidati ai sensi dell'art. 16 sia autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'art. 17, in misura dello 0,15% dei ricavi tariffari netti.
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, valuta in maniera preferenziale il ricorso all'affidamento in house a società a totale 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)*

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 e alle previsioni dei contratti di servizio di cui all'art. 16;
- b) l'affidamento ed esecuzione dei contratti di servizio;
- c) la stipula degli accordi di cui al comma 1 dell'art. 20 con i proprietari o concessionari dei beni strumentali all'effettuazione del servizio;
- d) l'autorizzazione dei servizi a libero mercato di cui all'art. 17;
- e) la pubblicazione annuale della relazione sugli obblighi di servizio pubblico di cui al paragrafo 1 dell'art. 7 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007;
- f) le ulteriori funzioni attribuite dall'art. 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148 e s.m.i. 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'art. 16 in corso di esecuzione e di affidamento, sugli accordi di cui al comma 1 dell'art. 20 stipulati e da stipulare, sulle autorizzazioni di cui all'art. 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 *Segretario Generale*;
- e) la *Segreteria Tecnico-Operativa*;
- f) il *Nucleo Ispettivo*;
- g) il *Revisore dei Conti*.

4. 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.

5. 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. 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.

Al *Presidente* è dovuta una indennità di carica pari al 50% dell'indennità dei componenti della Giunta regionale. 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 e indennità del *Presidente*, fino alla sua elezione.

6. Il *Comitato Istituzionale* è costituito dal *Presidente* dell'ART-CAL e da altri otto componenti:

- 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.

Le elezioni avvengono in conformità al criterio di pesatura dei voti di cui al comma 4. 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), g) e h) del comma 7, e vigila sull'operato del *Segretario Generale* e della *Segreteria Tecnico-Operativa*.

7. Il *Segretario Generale* è nominato su proposta del *Presidente* dell'ART-CAL dal *Presidente* della *Giunta Regionale* fra i dirigenti della *Regione* o fra i soggetti aventi i requisiti per gli incarichi dirigenziali 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 9;
- f) assume tutti i provvedimenti relativi all'esecuzione dei contratti di servizio, successivamente all'aggiudicazione;
- g) assume tutti i provvedimenti relativi all'esecuzione dei servizi a libero mercato, successivamente all'autorizzazione;
- h) assume tutti i provvedimenti relativi agli accordi di cui al comma 1 dell'art. 20 con i proprietari o concessionari dei beni strumentali all'effettuazione del servizio, successivamente alla stipula dell'accordo.

8. La *Segreteria Tecnico-Operativa* costituisce la struttura amministrativa di supporto del *Segretario Generale*. Il personale della *Segreteria Tecnico-Operativa* è individuato fra i dirigenti e i dipendenti della *Regione* e degli *Enti Locali*, in posizione di distacco funzionale.

9. 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 fra 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'art. 5 del decreto-legge 19 giugno 2015, n. 78, 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'art. 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e s.m.i.

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.

10. Il *Revisore dei Conti* è estratto a sorte fra i soggetti iscritti all'elenco di cui al comma 2 dell'art. 2 della legge regionale 10 gennaio 2013, n. 2 e s.m.i., dura in carica per tre anni non rinnovabili consecutivamente e ha diritto a una indennità pari al 50% 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'art. 16 e degli accordi di cui al comma 1 dell'art. 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 13;
- e) esercita ogni altra funzione demandata dalla legge o dai regolamenti.

11. Al fine di garantire indipendenza di giudizio e di valutazione, la Regione e gli Enti Locali, entro 90 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. In caso di violazione del presente comma è vietato qualsiasi affidamento ai sensi dell'art. 16 e qualsiasi autorizzazione ai sensi dell'art. 17 alle società in questione, fino ai tre anni successivi alla cessazione della violazione.

12. Gli oneri complessivi per i contratti di servizio di cui all'art. 16 e per gli accordi di cui al comma 1 dell'art. 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 13 nel determinare le risorse finanziarie effettivamente disponibili per i servizi di trasporto pubblico locale.

13. 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% delle risorse di cui al comma 1 dell'art. 21 è accantonato annualmente dall'ART-CAL fino a che il fondo non raggiunga la misura del 8% 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.

14. Le spese di funzionamento dell'ART-CAL sono assicurate:

- a) dalla Regione e dagli Enti Locali in misura dello 0,35% delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui al comma 12;
- b) dalle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale, sia affidati ai sensi dell'art. 16 sia autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'art. 17, in misura dello 0,35% dei ricavi tariffari netti.

15. 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'art. 15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i. 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.

16. In caso di inerzia dell'ART-CAL nell'esercizio delle proprie 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 adotta i provvedimenti necessari in sostituzione dell'ART-CAL.

17. Per quanto non disposto dalla presente legge, il Consiglio regionale 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.

#### *Art. 14. Servizi comunali e metropolitani*

1. Fatto salvo quanto previsto dall'art. 15, le funzioni di definizione puntuale dei programmi di esercizio di cui alla lettera a) del comma 2 dell'art. 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;

- c) dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria, per i servizi che interessano il Comune capoluogo e i Comuni limitrofi individuati dalla stessa Città Metropolitana, che non sono individuati di livello regionale nel Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale;
2. In caso di inerzia nell'esercizio delle funzioni di cui al comma 1, l'ART-CAL esercita i poteri sostitutivi, con spese a carico dell'Ente Locale inadempiente.
3. Mediante intesa con la Regione Sicilia possono essere istituiti servizi di trasporto pubblico locale nell'area metropolitana costituita dalle Città Metropolitane di Reggio Calabria e Messina. In tal caso, nelle forme previste dall'intesa, l'area metropolitana 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'art. 20 e messo a disposizione dell'operatore aggiudicatario del servizio.

#### 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'art. 3 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e s.m.i., e i Comuni limitrofi a condizione che la domanda di trasporto che gravita sui Comuni ove giace il centro abitato individuato soddisfi determinate aliquote minime rispetto alla domanda di trasporto generata dalla popolazione degli stessi Comuni limitrofi, eventualmente procedendo anche iterativamente nell'aggregazione dei Comuni all'area;
  - 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.

L'Assemblea dell'ART-CAL può stabilire requisiti per l'istituzione degli Ambiti Territoriali di *area a domanda debole*.

3. Ad ogni Ambito Territoriale è associato un Comitato d'Ambito, costituito in una delle forme associative di cui al Capo V del Titolo II della Parte I del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i. L'Assemblea dell'ART-CAL può stabilire le forme associative dei Comitati d'Ambito.
4. Al Comitato d'Ambito sono delegate le funzioni di definizione puntuale dei programmi di esercizio di cui alla lettera a) del comma 2 dell'art. 13, 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.
5. In caso di inerzia nell'esercizio delle funzioni di cui al comma 4, 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.
6. 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'art. 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340 e s.m.i., 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 e/o le Province territorialmente competenti redigono dei Piani di Ambito della Mobilità, in ragione delle competenze loro attribuite dai commi 44 e 85 dell'art. 1 della

legge 7 aprile 2014, n. 56 e s.m.i., 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, 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. L'affidamento delle concessioni relative ai modi di trasporto di cui alle lettere c), d) ed e) del comma 1 dell'art. 3 avviene ordinariamente:

- a) mediante la procedura di gara di cui al paragrafo 3 dell'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007;
- b) mediante affidamento diretto, entro i limiti previsti dal paragrafo 4 dell'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, consultando almeno tre operatori economici qualora ragioni di urgenza non lo impediscano.

3. L'affidamento dei servizi di trasporto di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'art. 3 avviene ordinariamente:

- a) mediante la procedura di gara di cui al paragrafo 3 dell'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007;
- b) mediante affidamento diretto, in conformità al paragrafo 6 dell'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, consultando almeno tre operatori economici qualora ragioni di urgenza non lo impediscano.

4. Gli affidamenti possono includere in via complementare e marginale i servizi di cui alla lettera f) del comma 1 dell'art. 3.

5. Gli affidamenti dei servizi ferroviari di cui al comma 3 possono includere i servizi di cui al comma 2 ma, se l'affidamento avviene ai sensi della lettera b) dello stesso comma, tali servizi devono essere entro i limiti previsti dal paragrafo 4 dell'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007. Gli affidamenti dei servizi ferroviari di cui alla lettera b) del comma 1 dell'art. 3 possono avvenire unitamente all'affidamento della manutenzione e gestione della rete ferroviaria e degli impianti e infrastrutture ad essa connessi.

6. 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'art. 2.

7. I contratti di servizio in particolare prevedono:

- a) che i corrispettivi unitari siano aggiornati annualmente applicando il metodo del price-cap di cui all'art. 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481 e s.m.i., 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 discendente dalle variazioni apportate ai servizi sia contenuta entro dei limiti pari al massimo al 5% in aumento e in diminuzione;
- d) che la variazione del corrispettivo complessivo discendente dalle variazioni apportate ai servizi sia contenuta entro dei limiti, compresi fra il 15% e il 30% in aumento e fra il 10% e il 20% in diminuzione in un periodo di 5 anni, esclusivamente nei 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'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e s.m.i.;
- 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% 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'art. 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.

8. Deroghe a quanto previsto dalla lettera d) del comma 7 devono essere approvate dal Consiglio regionale ed eventualmente dagli Enti Locali finanziatori, con specifico riguardo agli obblighi di cui al comma 9. Deroghe a quanto previsto dalla lettera f) devono essere approvate dalla Giunta regionale.

9. 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 7, 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 7.

#### *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'art. 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 al comma 2 dell'art. 1 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'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL), previa acquisizione della documentazione antimafia di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 e s.m.i. 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'art. 11, ed in particolare l'operatore deve fornire preavviso di almeno 30 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 ed eventualmente a vidimarli secondo le modalità stabilite, all'inizio e se previsto anche al termine delle corse utilizzate, nonché ad esibirli 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 al termine delle corse, ove prevista, non consente 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'art. 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 e s.m.i. 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'art. 16 sia autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'art. 17, l'Autorità Regionale dei Trasporti (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 e s.m.i., 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'art. 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689 e s.m.i. 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'art. 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'art. 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.

2. I contratti di servizio prevedono obblighi di formazione del personale e le sanzioni associate alla violazione di tali obblighi.

3. Le imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'art. 16, anche in caso di subentro, devono prioritariamente assumere i dipendenti collocati in una apposita lista di mobilità tenuta

presso le strutture amministrative della Giunta regionale, suddivisa in categorie sulla base delle varie figure previste dai contratti collettivi nazionali e, per le figure apicali, anche in base al titolo di studio.

4. L'iscrizione alla lista di mobilità è consentita ai dipendenti delle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'art. 16, in caso di licenziamento per motivi non disciplinari, dal momento di ricezione della comunicazione di licenziamento.

5. Le imprese, sulla base delle esigenze tecniche, produttive e organizzative, inoltrano richiesta alla competente struttura della Giunta regionale indicando il fabbisogno di personale associato ad ogni categoria e conseguentemente ottengono l'indicazione del personale da assumere, sulla base di criteri di priorità predefiniti o, in assenza, sulla base dell'anzianità di servizio.

6. La Giunta regionale determina le categorie in cui è suddivisa la lista di mobilità e, d'intesa con le organizzazioni sindacali, i criteri di priorità nell'individuazione del personale da assumere dalla lista. L'intesa si intende raggiunta qualora si esprimano favorevolmente un numero di organizzazioni sindacali che rappresentano oltre il 50% dei dipendenti delle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'art. 16.

#### *Art. 20. Beni strumentali*

1. L'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL) 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 artt. 101, 102 e 106 del TFUE e delle misure previste dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. In particolare:

- a) per i servizi di cui alla lettera a) del comma 1 dell'art. 3, per la rete ferroviaria, l'accordo è stipulato in conformità alle previsioni di cui all'art. 23 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;
- b) per i servizi di cui alla lettera d) del comma 1 dell'art. 3, 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.

Gli oneri finanziari derivanti dal presente comma 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.

2. A Ferrovie della Calabria s.r.l., società a totale partecipazione regionale che presta la propria attività quasi esclusivamente per la Regione e gli Enti Locali della Calabria, sulla quale deve essere esercitato il controllo analogo, sono affidate le seguenti funzioni, in conformità ai principi stabiliti nella Sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea nel procedimento C-280/00 "Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg":

- a) la manutenzione e gestione della rete ferroviaria di cui alla lettera b) del comma 1 dell'art. 3, e degli impianti e infrastrutture ad essa connessi, ed ordinariamente delle altre infrastrutture di trasporto di proprietà regionale;
- b) le procedure di progettazione e realizzazione delle infrastrutture di trasporto di proprietà della Regione;
- c) l'acquisto dei mezzi di trasporto nonché dei beni mobili strumentali per l'effettuazione del servizio, al fine di metterli a disposizione dell'operatore aggiudicatario.

3. Il cofinanziamento di beni immobili o mobili in favore degli operatori affidatari dei servizi ai sensi dell'art. 16, concesso in conformità a quanto previsto dagli artt. 107 e 108 del TFUE, comporta l'obbligo di cessione al subentrante al prezzo delle quote di ammortamento residue della quota parte cofinanziata dall'operatore, per come specificato in dettaglio nei provvedimenti di finanziamento. È vietato l'utilizzo dei beni cofinanziati per servizi a libero mercato, a meno che i provvedimenti di finanziamento non lo prevedano, e comunque alla condizione che 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 si assumono le seguenti durate della vita utile: 8 anni

per gli autobus, 24 anni per il materiale rotabile ferroviario, 30 anni per le infrastrutture, 3 anni per i beni mobili ad elevato contenuto tecnologico.

#### **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'art. 16 e per gli accordi di cui al comma 1 dell'art. 20 sono trasferite all'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL) e sono garantite:

- a) dal fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e s.m.i.;
- b) da risorse autonome di bilancio regionale;
- c) da risorse del bilancio degli Enti Locali.

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.

2. Le risorse finanziarie per il funzionamento dell'ART-CAL e dell'Osservatorio della Mobilità, nelle misure previste dal comma 4 dell'art. 11 e dal comma 14 dell'art. 13, sono garantite nei seguenti modi:

- a) sul bilancio regionale, in misura dello 0,50% delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui al comma 12 dell'art. 13;
- b) dagli Enti Locali, in misura dello 0,50% delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui al comma 12 dell'art. 13;
- c) da una tassa applicata alle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale, sia affidati ai sensi dell'art. 16 sia autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'art. 17, in misura dello 0,50% dei ricavi tariffari netti, le cui modalità e scadenze di pagamento e sanzioni sono determinate dalla Giunta regionale.

3. 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'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL), in attuazione dell'art. 13 e dell'art. 16, la Regione assume 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 periodo precedente 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'art. 7, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

3. I provvedimenti di cui ai commi 1 e 2 sono adottati previa razionalizzazione della rete dei servizi medesimi, da attuare assicurando l'adeguamento degli stessi alle compatibilità finanziarie nonché alle finalità di cui alla presente legge, tenendo conto in particolare di quanto previsto dall'art. 12 in relazione

all'individuazione di un unico bacino territoriale ottimale regionale. La razionalizzazione è approvata dalla Giunta regionale che, compatibilmente con le esigenze di celerità del procedimento, delega ai Comuni le funzioni di programmazione dei servizi che si svolgono all'interno del loro territorio prevedendo, ove ne ricorrano le circostanze, forme di convenzione obbligatoria di cui al comma 3 dell'art. 30 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i.

4. La Regione pubblica la relazione sugli obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 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 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge il Presidente della Giunta regionale nomina un Commissario con le funzioni di avviare la costituzione dell'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (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'art. 7 rispetto alla previgente normativa entrano in vigore con gli affidamenti di cui all'art. 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'art. 21. La tassa di cui alla lettera c) del comma 2 dell'art. 21 entra in vigore dal 1 gennaio 2016.

5. Entro 60 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'art. 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 13 dell'art. 13.

6. Con preavviso di sei mesi, e comunque entro la scadenza dei contratti stipulati ai sensi del comma 1 dell'art. 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 alle lettere b) e c) del comma 2 dell'art. 3 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 al comma 3 dell'art. 1.

#### *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'art. 6, l'art. 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 della Regione.

## RELAZIONE DESCRITTIVA

Le disposizioni normative contenute nel presente disegno di legge sono volte a costituire un testo organico che sostituisca tutte le leggi che regolano la materia del trasporto pubblico locale.

Esso prevede sia l'integrazione nel testo di disposizioni già vigenti, anche se quasi sempre con profonde rivisitazioni, sia nuove disposizioni fra le quali l'individuazione di un unico bacino territoriale ottimale esteso sull'intero territorio regionale e l'istituzione dell'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL), con le funzioni di ente di governo del bacino individuato.

### **Titolo I - Principi**

L'**art. 1**, al comma 1, definisce l'ambito di applicazione della legge, che è coincidente con i servizi di cui al Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 sui servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, che è applicabile anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine. L'ambito ricomprende gli stessi servizi, anche quando non sono previsti diritti di esclusiva e/o compensazione di qualsivoglia natura.

Lo stesso comma limita l'ambito di applicazione sia territorialmente sia alle materie che non sono di competenza dello Stato, in conformità alle previsioni di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, di conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.

Il comma 2 regola i servizi di competenza non statale che non si svolgono interamente all'interno del territorio regionale. Il comma 3 esclude dalla applicazione della presente legge i servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico (poiché a sua volta esclusi dall'applicazione del Regolamento (CE) n. 1370/2007). Lo stesso comma esclude i servizi pubblici non di linea e i servizi offerti mediante impianti a fune di ogni tipo e impianti di risalita in genere, demandandone la competenza ai Comuni, nelle more di una regolazione organica di livello regionale e tenuto conto delle disposizioni abrogate dalla presente legge (art. 6 e art. 28 della L.R. n. 23/1999 e s.m.i.).

L'**art. 2**, ai commi 1 e 2, definisce l'obiettivo generale e gli obiettivi specifici della legge, precisando che l'azione di indirizzo politico-amministrativo e l'attività amministrativa, anche ove non sia espressamente specificato nella stessa legge, devono essere volte al perseguimento di tali obiettivi.

Il comma 3, in assoluta coerenza con il Regolamento (CE) n. 1370/2007, precisa che le disposizioni della presente legge sono volte ad ottenere un miglioramento rispetto a quanto il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe. Considerato infatti che l'equilibrio che si raggiunge dipende in generale da tre livelli di decisori: gli enti pubblici, le imprese di trasporto e gli utenti, ciascuno dei quali assume le proprie decisioni dopo le scelte del livello precedente, la presente norma rende unitario e rafforza il ruolo del decisore pubblico (quello all'apice del livello gerarchico) per pervenire a un migliore soddisfacimento dell'utenza.

Lo stesso comma 3 prevede la concorrenza *nel* mercato quale eventualità residuale rispetto alla concorrenza *per* il mercato, e concretamente solo nei casi in cui ciò, non solo non incide sul livello essenziale delle prestazioni, ma anche è una scelta concretamente obbligata rispetto alla disponibilità di risorse finanziarie. Pertanto tale previsione è significativamente differente dalle disposizioni che la Corte Costituzionale ha ritenuto incostituzionali con propria sentenza n. 199/2012, e non è in contrasto con l'utilità sociale, coerentemente con le previsioni dell'art. 41 della Costituzione.

L'**art. 3** prevede una classificazione dei servizi in base al modo di trasporto e alla modalità di svolgimento (di linea, a chiamata, ad accesso continuo), che è utilizzata nel seguito del testo della legge.

L'**art. 4** stabilisce le funzioni degli enti locali e della Regione, attribuendo a quest'ultima quelle per le quali, in conformità alle previsioni dell'art. 118 della Costituzione, è necessario assicurarne l'esercizio unitario a livello regionale, quali: la pianificazione e programmazione a livello regionale, la definizione del livello essenziale delle prestazioni, la definizione delle compensazioni e delle tariffe e l'informazione all'utenza. Agli enti locali competono le funzioni di pianificazione e programmazione all'interno degli ambiti territoriali di competenza, nelle forme e nei modi previsti dalla stessa legge.

Regione ed enti locali partecipano all'ente di governo di cui all'art. 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148 e s.m.i.

La competenza sui beni funzionali al trasporto pubblico locale è attribuita in ragione della proprietà, promuovendo tuttavia il trasferimento della stessa proprietà sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza.

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

L'**art. 5** determina le modalità di definizione del livello essenziale delle prestazioni, per le quali il comma 2 dell'art. 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 prevede espressamente che siano stabilite dalla legge regionale. Il comma 2 fa riferimento alle risorse finanziarie, poiché tale livello essenziale deve essere determinato tenendo comunque nella giusta considerazione il principio dell'equilibrio di bilancio di cui all'art. 97 della Costituzione.

In conformità alle disposizioni del comma sopra citato, il procedimento di determinazione prevede l'intesa con gli enti locali che, non potendosi certamente interpretare come accordo con tutti i 413 enti, è assunta raggiunta dalla norma proposta, e nello specifico dal comma 3, nel caso di espressione favorevole di un numero di enti locali che rappresenta i tre quarti dei partecipanti alla conferenza dei servizi all'uopo convocata, pesati rispetto alla popolazione residente.

Il comma 4 prevede comunque una conclusione del procedimento nel caso in cui l'intesa non venga raggiunta neanche per come inteso al comma 3. Esso infatti prevede che, decorsi infruttuosamente 120 giorni dall'avvio della conferenza dei servizi, la Giunta regionale determina il livello dei servizi minimi tenendo conto delle posizioni prevalenti espresse in sede di conferenza dei servizi e lo trasmette al Consiglio regionale per eventuali variazioni, per come previsto dal comma 5.

L'**art. 6**, al comma 1, prevede che la Giunta regionale determina le tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale in maniera uniforme su tutto il territorio regionale, con l'obiettivo della progressiva integrazione tariffaria. L'uniformità e l'integrazione tariffaria richiedono necessariamente che sia assicurato l'esercizio unitario a livello regionale di tale funzione.

Il comma 2 pone dei limiti alla variabilità delle tariffe, costituiti dalla necessità che essa sia contenuta entro le clausole dei contratti di servizio già stipulati, rinviando eventuali variazioni incompatibili al momento dell'avvio dei nuovi affidamenti. La compressione della discrezionalità della Giunta regionale si giustifica con la necessità di garantire la certezza delle situazioni giuridiche derivanti dai contratti.

Il comma 3 prevede l'adeguamento automatico delle tariffe all'inflazione. In relazione al fatto che la lettera g) del comma 2 dell'art. 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 prevede, *ove possibile*, l'applicazione del metodo del pricecap di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, si rileva che il perseguimento dell'uniformità delle tariffe sul territorio regionale e dell'integrazione tariffaria (art. 2, comma 2; art. 4, comma 1; art. 6, comma 1) escludono la possibilità di ancorare le tariffe a fattori legati al singolo gestore dei servizi o anche solo al modo di trasporto.

L'**art. 7**, nei commi da 1 a 4, ripropone sostanzialmente le disposizioni del comma 4 dell'art. 5 della legge regionale 30 dicembre 2013, n. 56, abrogato dalla presente legge, con le seguenti variazioni:

- la definizione delle minorazioni della vista è stata resa coerente alla classificazione della legge 3 aprile 2001, n. 138;
- è stato previsto che l'istanza per il rilascio delle tessere per la libera circolazione possa essere inoltrata anche per mezzo dei Comuni;
- le agevolazioni tariffarie sono state estese dai soli servizi su gomma a tutti i servizi di trasporto pubblico locale, dovendo trovare coerenza con un uno degli obiettivi specifici della presente legge, e cioè quello dell'integrazione tariffaria.

Le previsioni del comma 5 sono invece introdotte con la presente proposta di legge e pongono dei limiti alle misure di agevolazione sociale attuate dalla Regione e dagli enti locali consistenti nel rimborso parziale del titolo di viaggio, con una progressività della aliquota minima a carico dell'utente, che aumenta all'aumentare dell'indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) di cui all'art. 5 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i. Tali previsioni, oltre a trovare comunque coerenza con il principio dell'art. 53 della Costituzione, hanno la duplice finalità:

- da una parte di evitare la saturazione dei posti disponibili a causa di un utilizzo eccessivo del servizio da parte di soggetti eccessivamente agevolati, con un utilizzo destinato anche a finalità di spostamento meno rilevanti dal punto di vista sociale, con conseguente danno arrecato al pendolarismo scolastico e lavorativo;
- dall'altra di assicurare l'agevolazione, a parità di risorse, ad una più ampia platea di soggetti in coerenza con l'obiettivo generale del trasferimento modale dal mezzo individuale al mezzo collettivo (di cui al comma 1 dell'art. 2).

Sul Piano Regionale dei Trasporti, nelle more di una regolazione organica della materia (che esula dal più ristretto ambito del trasporto pubblico locale), si evince dall'art. 43 della L.R. n. 8/2010 e s.m.i. che il legislatore regionale abbia voluto attribuirvi una articolazione in due livelli: il piano direttore ed i piani attuativi. L'**art. 8** prevede al comma 1 la redazione del Piano Attuativo del Trasporto Pubblico Locale e al comma 2 prevede una fase ascendente e discendente che interessa la pianificazione a livello regionale e quella a scala territoriale inferiore. Il comma 3 fissa i criteri di gerarchizzazione dei nodi e della rete ai quali la pianificazione regionale deve attenersi, che assumono anche rilevanza in relazione alla ripartizione delle competenze fra la Regione e gli altri enti. Infine il comma 4 lega la pianificazione agli obiettivi fissati nella presente legge (commi 1 e 2 dell'art. 2).

L'**art. 9** prevede che la Giunta regionale approvi il Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale, strumento che sostituisce il Programma del Trasporto Pubblico Locale definito dalla L.R. n. 23/1999 e s.m.i. (abrogata dalla presente legge). Il comma 1 prevede l'allineamento sia nella tempistica di approvazione sia nella durata del periodo di programmazione con il bilancio pluriennale previsto dalla L.R. n. 8/2002 e s.m.i. ed i commi 3 e 4 ne impongono la coerenza con le risorse disponibili. Invece i commi 1, 5 e 6 sono finalizzati ad assicurarne la compatibilità con i contratti già stipulati e da stipulare, attraverso sia un parere preventivo e l'eventuale rinvio motivato da parte dell'ente di governo definito all'art. 13 sia la ricognizione dei corrispettivi dei contratti vigenti e la previsione dei criteri di massima per la loro determinazione nei contratti futuri. Il comma 2 prevede che esso sia redatto tenendo conto del Piano Attuativo del Trasporto Pubblico Locale e degli altri piani a scala territoriale inferiore, ed anche dei criteri imposti dallo Stato ed utilizzati nel riparto delle risorse (art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e s.m.i.).

Per quanto sopra il Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale si pone quale strumento di programmazione cardine, aggiornato almeno annualmente, cui spetta il compito fondamentale di assicurare perfetta coerenza fra la pianificazione, la gestione e le risorse disponibili.

Esso riguarda sia la programmazione degli investimenti (comma 4) sia quella dei servizi (comma 3), prevedendo per questi ultimi, sulla base della gerarchizzazione definita nel Piano Attuativo del Trasporto Pubblico Locale, una classificazione in due livelli: *livello regionale* e *livello locale*. Per il *livello regionale*, in ragione del fatto che l'esercizio delle funzioni di programmazione da parte degli enti locali sarebbe inadeguato per il raggiungimento degli obiettivi della presente legge, in base al principio di sussidiarietà è prevista una dettagliata programmazione dei servizi contenuta nel Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale, approvata quindi dalla Giunta regionale.

L'**art. 10** prevede quale organo consultivo il Comitato della Mobilità già previsto dalla L.R. n. 23/1999 e s.m.i. (abrogata dalla presente legge). La nuova formulazione rende più flessibile la determinazione della sua composizione, delegandola alla Giunta regionale, ed esclude ogni forma di compenso per i suoi componenti.

L'**art. 11** prevede quale struttura amministrativa della Giunta regionale l'Osservatorio della Mobilità già previsto dalla L.R. n. 23/1999 e s.m.i. (abrogata dalla presente legge). La nuova formulazione ne prevede però una funzione molto più ampia della precedente, definita al comma 1, che include:

- l'acquisizione ed elaborazione dei dati forniti obbligatoriamente dagli operatori, anche in tempo reale (per come meglio precisato ai commi 2 e 3, che sostituiscono le analoghe disposizioni dell'art. 36 della legge regionale 27 dicembre 2012, n. 69 e s.m.i.);
- la gestione e aggiornamento della base dati georeferenziata della rete del trasporto pubblico locale;
- le indagini di customer satisfaction;
- l'infomobilità;

- la ricezione dei reclami ed il loro trattamento conforme alle disposizioni normative in materia, quali il Regolamento (CE) n. 1371/2007, il Regolamento (CE) n. 181/2011 e le normative italiane che ne disciplinano l'attuazione;
- l'acquisizione dei dati sui parametri di inquinamento atmosferico (rilevati dall'ARPACAL in conformità alle previsioni della L.R. n. 23/1999 e s.m.i., abrogata dalla presente legge).

Il comma 4 definisce le modalità di copertura delle spese di funzionamento dell'Osservatorio della Mobilità. Il comma 5 indica la preferenza per gli affidamenti in house per le indagini dalle quali possono scaturire sanzioni o penali contrattuali applicate agli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale; ciò in ragione dell'opportunità di assicurare maggiore controllo, imparzialità e trasparenza sulle attività di vigilanza. La previsione del comma 5 è comunque una indicazione di priorità nella scelta, che non elimina il potere discrezionale della stazione appaltante, ed è pertanto compatibile con quanto stabilito dalla Corte Costituzionale con sentenza n. 221/2010.

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

Il comma 1 dell'art. 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138 "*Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo*" convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, e s.m.i. prevede che le regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi (entro il termine del 30 giugno 2012). La stessa disposizione normativa prevede che la dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale e che le regioni possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio, anche su proposta dei comuni (presentata entro il 31 maggio 2012).

I bacini erano stati individuati con D.G.R. n. 419 del 20.09.2012, articolandoli come segue:

- un bacino unico regionale per i servizi ferroviari, che è relativo ai servizi ferroviari su rete nazionale e regionale, inclusi i servizi su gomma integrativi o sostitutivi;
- due bacini di area vasta per i servizi automobilistici, bacino nord e bacino sud, derivanti dalla suddivisione del territorio regionale rispetto alla strada SS 280, che sono relativi a tutti i servizi su gomma non ricompresi nei bacini di area urbana;
- tre bacini di area urbana per i servizi automobilistici e su impianti fissi, corrispondenti agli ambiti territoriali di Catanzaro-Lamezia Terme, Cosenza e Reggio Calabria, che sono relativi a tutti i servizi su gomma urbani e sub-urbani e su impianti fissi, e inoltre ai servizi extraurbani completamente interni al territorio del bacino, con funzione prevalente di collegamento interno.

Ciò anche in maniera parzialmente coerente con un proposta dei comuni dell'area urbana di Cosenza-Rende.

L'**art. 12** della presente legge, coerentemente all'indirizzo politico orientato a una forte unitarietà d'azione, e per il perseguimento di una più rapida razionalizzazione del sistema e dell'integrazione vettoriale e tariffaria sull'intero territorio regionale, prevede l'individuazione di un unico bacino territoriale ottimale regionale. Si ritiene opportuno che tale previsione sia stabilita con legge, anche per assicurare la coerenza con le disposizioni legislative che istituiscono l'ente di governo dello stesso bacino.

L'**art. 13**, colmando un ritardo di oltre tre anni, istituisce l'ente di governo del bacino unico individuato dall'art. 12: l'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL), definito dal comma 1 soggetto con personalità giuridica di diritto pubblico che opera in piena autonomia funzionale, indipendenza di giudizio e di valutazione. Il comma 2 ne prevede le funzioni che sono sostanzialmente quelle di definizione puntuale dei programmi di esercizio e affidamento ed esecuzione dei contratti di servizio, oltre all'autorizzazione dei servizi a libero mercato.

I commi da 3 a 10 definiscono la composizione e la funzione degli organi dell'ART-CAL: l'Assemblea, il Presidente, il Comitato Istituzionale, il Segretario Generale, la Segreteria Tecnico-Operativa, il Nucleo Ispettivo, il Revisore dei Conti. Tali disposizioni sono volte a garantire il buon andamento di cui all'art. 97 della Costituzione, contemperando da una parte le esigenze di economicità, rapidità, efficacia ed efficienza dell'azione amministrativa e dall'altra quella del miglior temperamento dei vari interessi di cui la

Regione e gli enti locali sono interpreti, anche in relazione al loro rapporto con i cittadini. Pertanto se in taluni casi è garantita la più ampia partecipazione democratica attraverso l'Assemblea, cui partecipano i rappresentanti della Regione e di tutti gli enti locali, o prevalentemente attraverso il Comitato Istituzionale, che è rappresentativo degli stessi enti, in altri casi sono previsti poteri in capo al Presidente, più ampi in situazioni d'urgenza, e al Segretario Generale. Le funzioni del Nucleo Ispettivo e del Revisore dei Conti sono volte in particolar modo ad assicurare il rispetto degli altri principi sanciti dall'art. 97 della Costituzione.

Gli stessi commi prevedono il divieto di rinnovo di alcuni incarichi, forme particolari di trasparenza in relazione ai procedimenti sanzionatori nei confronti degli operatori, e che il personale operi presso l'ART-CAL in posizione di distacco funzionale dalla Regione e dagli enti locali per evitare ulteriori aggravii della spesa pubblica.

Al fine di garantire indipendenza di giudizio e di valutazione, il comma 11 prevede che la Regione e gli enti locali separino 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.

I commi da 12 a 15 prevedono:

- le modalità di copertura delle spese di funzionamento dell'ART-CAL;
- le previsioni di convenzioni di cui all'art. 15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i. con la Regione e gli enti locali e di comodati d'uso gratuiti, al fine di contenere le spese di funzionamento;
- le modalità di copertura delle spese per i servizi di trasporto pubblico locale;
- un accantonamento obbligatorio per oneri finanziari non previsti connessi alla gestione dei servizi.

I commi 16 e 17 stabiliscono le funzioni correlate della Regione, rispettivamente in relazione ai poteri sostitutivi in caso di inerzia dell'ART-CAL e in relazione alla riserva ad apposito regolamento approvato dal Consiglio regionale per le determinazioni in merito al funzionamento dell'ART-CAL per quanto non disposto dalla legge.

L'**art. 14**, in base ai principi di cui all'art. 118 della Costituzione e all'art. 7 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, prevede le funzioni di programmazione dei servizi non definiti di *livello regionale* (ai sensi dell'art. 9) che sono attribuite direttamente alla città metropolitana e ai comuni e, contestualmente, i poteri sostitutivi dell'ART-CAL in caso di inerzia. In ogni caso, qualora gli enti locali non assumano direttamente le funzioni di programmazione dei servizi, essi le esercitano indirettamente attraverso l'ART-CAL o eventualmente mediante le modalità stabilite dall'art. 15.

Ciò fermo restando che agli enti locali non competono le funzioni relative all'affidamento ed esecuzione dei contratti di servizio, che invece sono attribuite in via esclusiva agli enti di governo, in conformità alle norme dello Stato a tutela della concorrenza e dell'ambiente (art. 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148 e s.m.i.). Pertanto tali funzioni sono svolte unicamente dall'ART-CAL, ad eccezione di quanto previsto dal comma 3 dell'art. 14 con riferimento ai servizi di collegamento nell'area metropolitana costituita dalle città metropolitane di Reggio Calabria e Messina

In tutti i casi in cui per i principi di cui all'art. 118 della Costituzione non è ragionevole attribuire la funzione di programmazione ai singoli comuni (ai sensi dell'art. 14), ma non è strettamente necessaria la loro programmazione a livello unitario regionale attraverso l'ART-CAL, ai sensi dell'**art. 15** possono essere istituiti degli Ambiti Territoriali che il comma 1 classifica in tre tipologie diverse: di *area urbana*, di *area vasta*, di *area a domanda debole*. Per ciascuna tipologia i commi 1 e 2 stabiliscono i limiti ed i criteri per la costituzione di tali Ambiti Territoriali.

I commi 3, 4 e 5 prevedono che ad ogni Ambito Territoriale sia associato un Comitato d'Ambito (costituito in una delle forme associative di cui al capo V del titolo II della parte I del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i.) al quale sono delegate dall'ART-CAL le funzioni di definizione puntuale dei programmi di esercizio, con la previsione dell'esercizio diretto delle funzioni da parte della stessa ART-CAL in caso di inerzia.

Il comma 6 prevede gli obblighi di redigere specifici strumenti di pianificazione che scaturiscono dall'istituzione degli Ambiti Territoriali, comunque nell'alveo delle disposizioni delle leggi dello Stato in materia (art. 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340 e s.m.i.; commi 44 e 85 dell'art. 1 della legge 7 aprile 2014, n. 56 e s.m.i.).

L'**art. 16** è relativo agli affidamenti e ai contratti di servizio. In particolare i commi da 1 a 5, oltre a prevedere pleonasticamente la conformità con la normativa comunitaria e nazionale vigente, individuano delle modalità di affidamento preferenziali ("ordinariamente" previste), che non eliminano il potere discrezionale della stazione appaltante, e/o con una marginale valenza pro-competitiva. Tali disposizioni, finalizzate al migliore raggiungimento degli obiettivi della presente legge e al contenimento della spesa, trovano compatibilità con quanto stabilito dalla Corte Costituzionale con proprie sentenze n. 430/2007 e n. 221/2010. Peraltro, ad esempio, la mancata previsione dell'affidamento in house providing quale via ordinaria discende in via naturale dall'ordinamento dell'ART-CAL, che non prevede il controllo di società. I commi 6 e 7 prevedono, nei limiti della normativa comunitaria e nazionale vigente, i contenuti dei contratti di servizio necessari o opportuni per un migliore perseguimento degli obiettivi della presente legge (commi 1 e 2 dell'art. 2) e per garantire:

- che la pianificazione e programmazione dei servizi siano adeguatamente flessibili e non troppo vincolate dai contratti già stipulati;
- che sia la concreta possibilità di operare variazioni del livello tariffario (ad esempio in analogia a quelle disposte dal comma 1-bis dell'art. 2 della legge regionale 27 dicembre 2012, n. 67, che hanno decisamente contribuito al raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e s.m.i.);
- che sia assicurata una certa flessibilità negli impegni finanziari di medio-lungo periodo.

I commi 8 e 9 regolano gli impegni che la Regione e gli enti locali devono assumere sui bilanci successivi, anche oltre il termine del bilancio pluriennale, per garantire la copertura finanziaria dei contratti di servizio stipulati.

L'**art. 17** regola i servizi a libero mercato, e in particolare il comma 1 precisa i casi in cui essi sono consentiti che, per come più estesamente chiarito nella parte di relazione relativa all'art. 2, sono residuali e non in contrasto con l'utilità sociale. Lo stesso comma precisa che tali servizi, ad eccezione di quelli che interessano due regioni, devono essere individuati prima degli affidamenti, poiché deve essere noto a priori l'ambito dei servizi affidati in esclusiva.

Il comma 2, coerentemente con il principio della libera iniziativa economica privata, prevede l'autorizzazione dell'ART-CAL limitata a verificare, oltre ovviamente alla sussistenza delle condizioni di cui al comma 1, quanto previsto dalle leggi statali in materia, ad esempio la documentazione antimafia di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 e s.m.i. e, nei casi pertinenti, l'iscrizione al Registro elettronico nazionale delle imprese che sono autorizzate all'esercizio della professione di trasportatore di merci o persone su strada di cui all'art.16 del Regolamento (CE) n. 1071/2011 e all'art.11 del decreto dirigenziale n. 291/2011 del competente Dipartimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il comma 3, per perseguire il coordinamento a fini sociali dell'iniziativa economica privata, previsto dall'art. 41 della Costituzione, stabilisce che l'operatore che effettua tali servizi a libero mercato deve comunque assoggettarsi agli obblighi di cui all'art. 11. Ciò ad esempio consente l'informazione all'utenza, anche in tempo reale, motivo per cui lo stesso comma prevede dei termini di preavviso sulle variazioni dell'offerta e delle tariffe (e quindi anche sulla cessazione del servizio).

L'**art. 18**, relativo alle sanzioni all'utenza sprovvista di idoneo titolo di viaggio, riproduce nei commi da 1 a 11 le disposizioni di cui all'art. 4 della legge regionale 27 dicembre 2012, n. 67 e s.m.i., adeguando gli importi delle sanzioni all'inflazione, generalizzando le previsioni di cui al comma 1 per renderle compatibili con sistemi di bigliettazione elettronica, ed estendendo espressamente l'applicabilità ai servizi a libero mercato.

Il comma 12 riproduce sostanzialmente le disposizioni dell'art. 3 della legge regionale 27 dicembre 2012, n. 67 e s.m.i. sul diritto di esazione per la vendita dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi.

Il comma 13 prevede un meccanismo sanzionatorio per le imprese di trasporto nei casi di accertata elevata evasione tariffaria. Le ragioni di questa disposizione derivano dall'impatto negativo che l'evasione tariffaria può avere sia nella programmazione dei servizi, svantaggiando i cittadini dei territori dove tale fenomeno è più elevato (e potrebbe essere non correttamente interpretato come eccesso di offerta rispetto alla domanda servita), sia nel trasferimento di risorse 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 e s.m.i. (sul quale il rapporto fra ricavi da traffico e costi influisce ad oggi in misura del 6%).

L'**art. 19**, al comma 1, in piena aderenza alla normativa nazionale, prevede che l'adozione di misure di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione nelle gare e negli affidamenti diretti. Il comma 2 stabilisce l'obbligo della formazione del personale delle imprese di trasporto.

I commi da 3 a 6 prevedono una lista di mobilità con lo scopo di ricollocare i dipendenti licenziati nei casi esuberanti o di subentro, ne definiscono le regole di funzionamento e demandano alla Giunta regionale d'intesa con le organizzazioni sindacali la possibile definizione di regole di priorità differenti dall'anzianità di servizio. Tali previsioni trovano coerenza con quanto stabilito dal paragrafo 5 dell'art. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

Il comma 1 dell'**art. 20** prevede le misure per mettere a disposizione degli operatori l'accesso alle reti, agli impianti, alle infrastrutture, e in generale ai beni mobili e immobili individuati come strumentali all'effettuazione del servizio, al fine della certezza delle condizioni degli affidamenti dei servizi e di una concreta apertura alla concorrenza. Tali misure devono essere conformi alle normative comunitarie e nazionali e a quanto previsto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti; nel caso dei servizi ferroviari sulla rete nazionale e sulla rete connessa ad essa si applicano in particolare la Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e Del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico e le disposizioni di recepimento. Il comma 1 prevede inoltre che per il servizio di trasporto su strada almeno gli stalli delle autostazioni di proprietà della Regione e degli enti locali siano messi gratuitamente a disposizione degli operatori, al fine di promuovere l'utilizzo di tali infrastrutture.

Il comma 2 prevede che Ferrovie della Calabria s.r.l., società a totale partecipazione regionale, sia il concessionario delle infrastrutture di trasporto della Regione e curi le procedure di progettazione e realizzazione delle stesse. Al fine di una concreta apertura alla concorrenza e dell'abbreviazione dei tempi delle procedure di affidamento, con particolare riferimento ai servizi ferroviari, è anche previsto che Ferrovie della Calabria s.r.l. provveda all'acquisto dei mezzi di trasporto e dei beni mobili strumentali per l'effettuazione del servizio, al fine di metterli a disposizione dell'operatore aggiudicatario.

Il comma 3 regola i casi di cofinanziamento di beni immobili o mobili in favore degli operatori affidatari dei servizi, nei casi in cui essi siano compatibili con le norme sugli aiuti di stato, prevedendone l'obbligo di cessione al subentrante e le condizioni alle quali tale obbligo deve essere assolto. Esso poi vieta in generale l'utilizzo di tali beni per servizi a libero mercato, prevedendo nei casi in cui esso venga autorizzato che ciò avvenga restituendo la quota parte di cofinanziamento pubblico attribuibile all'utilizzo effettuato, al fine di evitare l'alterazione del mercato.

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

L'**art. 21** precisa le fonti di finanziamento per le spese connesse ai servizi del trasporto pubblico locale (comma 1) e al funzionamento dell'ART-CAL e dell'Osservatorio della Mobilità (comma 2).

Per il finanziamento dei servizi, oltre al fondo vincolato trasferito dallo Stato ai sensi dell'art.16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e s.m.i., sono previsti possibili apporti da risorse autonome regionali e da altre risorse degli enti locali. Sono altresì previste le regole, ispirate a principi di prudenza contabile, per l'utilizzo della quota parte del sopra citato fondo legata al raggiungimento di obiettivi (misurati attraverso specifici indicatori).

Per il finanziamento del funzionamento dell'ART-CAL e dell'Osservatorio della Mobilità è previsto che sia destinato a tale scopo lo 0,50% delle somme finalizzate alla spesa per i servizi di trasporto pubblico locale, a carico dei soggetti che lo finanziano. Un ulteriore importo deriva da una ~~tassa~~ applicata in misura dello 0,50% dei ricavi tariffari netti alle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico. Tale previsione garantisce complessivamente una aliquota di finanziamento pari allo 0,50% del costo dei servizi, indipendentemente dalla ripartizione della compensazione fra corrispettivo e introito tariffario.

Il comma 3 prevede la finalizzazione al miglioramento della qualità dei servizi delle risorse derivanti dalle sanzioni applicate alle imprese di trasporto.

L'**art. 22** prevede le forme di legge con le quali la Regione deve garantire la continuità dei servizi di trasporto pubblico locale nelle more della piena operatività dell'ART-CAL. In particolare il comma 3

prevede che gli affidamenti siano preceduti da una razionalizzazione della rete dei servizi, compatibile con le risorse finanziarie, tenendo conto in particolare dell'individuazione di un unico bacino territoriale ottimale regionale.

L'**art. 23** prevede varie disposizioni per regolare la fase transitoria, nelle more che gli strumenti previsti dalla norma siano redatti (comma 1), che sia istituita e pienamente funzionante l'ART-CAL (commi 2), che siano effettuati i nuovi affidamenti (comma 3).

Esso inoltre, ai commi 4 e 5, prevede che sia assicurata la copertura finanziaria sul bilancio di previsione della Regione per l'anno finanziario 2016 (anche prevedendo con decorrenza dal 1 gennaio 2016 l'entrata in vigore della tassa prevista dall'art. 21) nelle forme previste dalla presente legge, e che all'ART-CAL siano trasferite le risorse necessarie contestualmente al trasferimento della titolarità dei contratti di servizio di cui all'art. 22.

Il comma 6 regola la cessazione di tutti gli affidamenti non effettuati dagli enti di governo e quindi non conformi alla presente norma.

Il comma 7 disciplina per un periodo transitorio di tre anni i servizi a carattere innovativo, allo stadio di sperimentazione, di studio o di sviluppo, demandandone la loro regolamentazione ad apposito provvedimento approvato dalla Giunta regionale, non essendo opportuno stabilirne una regolamentazione affidata alla rigidità delle disposizioni legislative. Esso attribuisce altresì alla Giunta regionale, per lo stesso periodo, la funzione regolamentare in ambiti connessi ai servizi di trasporto pubblico, nelle more di pertinenti disposizioni legislative regionali.

Costituendo la presente legge un testo organico che sostituisce tutte le leggi che regolano la materia del trasporto pubblico locale, l'**art. 24** ne prevede la loro abrogazione, fatti salvi i rapporti giuridici sorti e gli effetti prodotti dalle stesse.

L'**art. 25** prevede l'immediata entrata in vigore della presente legge, in ragione dell'urgenza connessa all'istituzione dell'ART-CAL e ai provvedimenti che è necessario assumere per garantire la continuità dei servizi di trasporto pubblico locale.

## **RELAZIONE TECNICO-FINANZIARIA**

Un'analisi complessiva dell'impatto finanziario della presente legge vede l'introduzione di oneri finanziari connessi con la necessità di rafforzare il ruolo del decisore pubblico, con la consapevolezza che tali maggiori oneri non potranno che tradursi in una maggiore capacità di pianificazione e programmazione che, associata all'introduzione di un bacino unico a scala regionale, consentirà una complessiva efficace ed efficiente riorganizzazione dei servizi con un conseguente 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 al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale e al finanziamento delle spese di funzionamento dell'istituenda Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL) e dell'Osservatorio della Mobilità. Conseguentemente la presente relazione è articolata in tre paragrafi:

- spese per i servizi di trasporto pubblico locale;
- spese di funzionamento dell'ART-CAL e dell'Osservatorio della Mobilità;
- ulteriori considerazioni di carattere finanziario.

### **Spese per i servizi di trasporto pubblico locale**

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

- fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 e s.m.i.;
- 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 pari a euro 189.590.194,61 e le risorse autonome del bilancio regionale sono pari a euro 15.000.000,00. La quota "premiabile" 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 "premiabile", 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 "premiabile" 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 13 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 già 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 L.R. 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 9 dell'art. 16 e l'ultimo periodo del comma 1 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 di variazione in riduzione dei servizi.

Non è tuttavia ragionevole né 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 9 dell'art. 16 e dell'ultimo periodo del comma 1 dell'art. 20 si ritengono inderogabili.

### **Spese di funzionamento dell'ART-CAL e dell'Osservatorio della Mobilità**

Le coperture per le spese di funzionamento dell'ART-CAL e dell'Osservatorio della Mobilità hanno la seguente copertura, per come previsto dal comma 2 dell'art. 21:

- sul bilancio regionale, in misura dello 0,50% delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui al comma 12 dell'art. 13;
- sul bilancio degli Enti Locali, in misura dello 0,50% delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui al comma 12 dell'art. 13;
- dalle entrate di cui una tassa applicata alle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale, sia affidati ai sensi dell'art. 16 sia 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 12 dell'art. 13 siano pari a 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 dello 0,15% dei fondi destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e dei ricavi da traffico netti (cfr: comma 4 dell'art. 11 e comma 2 dell'art. 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'art. 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 14 dell'art. 13 e comma 2 dell'art. 21). Una stima complessiva di tali risorse, nelle ipotesi di 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 5 dell'art. 13), il Segretario Generale (comma 7 dell'art. 13) e il Revisore dei Conti (comma 10 dell'art. 13), essendo il personale assegnato all'Autorità in distacco funzionale (commi 8 e 9 dell'art. 13), e che sono previste altre misure di riduzione della spesa (comma 15 dell'art. 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 disposizioni legislative (da abrogarsi). Peraltro l'eventuale costo non sarebbe direttamente imputabile alle disposizioni legislative introdotte, ma alla determinazione di 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 di 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.

Le spese per dare copertura al comma 2 dell'art. 20, relativamente alle compensazioni per le attività svolte da Ferrovie della Calabria s.r.l. per quanto riguarda la manutenzione e gestione delle infrastrutture di trasporto regionali sono già ad oggi sostenute dalla Regione. Per quanto riguarda nuovi investimenti esse devono essere ricomprese nei quadri economici degli stessi o comunque reperite contestualmente.

Il Dirigente  
(ing. Giuseppe Pavone)