



*Consiglio regionale della Calabria*

## DOSSIER

PL n. 88/10

di iniziativa della Giunta regionale recante:

"Norme per i servizi di trasporto pubblico locale" (Deliberazione di Giunta n. 399 del 13/10/2015);

### DATI DELL'ITER

NUMERO DEL REGISTRO DEI PROVVEDIMENTI	
DATA DI PRESENTAZIONE ALLA SEGRETERIA DELL'ASSEMBLEA	22/10/2015
DATA DI ASSEGNAZIONE ALLA COMMISSIONE	26/10/2015
COMUNICAZIONE IN CONSIGLIO	10/11/2015
SEDE	MERITO
PARERE PREVISTO	Il Comm.
NUMERO ARTICOLI	

ultimo aggiornamento: 10/12/2015

### **Testo del Provvedimento**

P.L. n. 88-10 Trasporto pubblico locale pag. 4

### **Normativa comunitaria**

Regolamento 1370-2007-CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 pag. 40

### **Normativa nazionale**

Decreto legge 138-2011- art. 3 bis pag. 47

Decreto legge n. 78-2015- art. 5 pag. 50

Decreto legge n. 95-2012 - art. 16 bis pag. 51

Decreto legge n. 179-2012- art. 34 commi 20 e 21 pag. 53

Decreto legislativo n. 112-2015- art. 23 pag. 54

Decreto legislativo n. 267-2000- art. 30 pag. 55

Decreto legislativo n. 285-1992- art. 3 e 12 pag. 56

Decreto legislativo n. 422-1997 pag. 60

Decreto Presidente Repubblica n. 753-1980- punto 8\_ art. 100 pag. 74

Legge n. 56-2014- art. 1 commi 44 e 85 pag. 76

Legge n. 99-2009- art. 61 pag. 77

Legge n. 241-90- art. 15 pag. 78

Legge n. 340-2000- art. 22 pag. 79

Legge n. 481-1995- art. 2 pag. 80

### **Normativa regionale**

Delibera Giunta Regionale n. 419 del 20-09-2012 pag. 86

Delibera Giunta regionale n. 468 del 9-12-2013 pag. 90

Legge Regione Calabria n. 2-2013- art. 2	pag. 98
legge Regione Calabria n. 3-1988	pag. 99
Legge regione Calabria n. 15-1986	pag. 106
Legge Regione Calabria n. 18-2006	pag. 122
Legge Regione Calabria n. 23-1999	pag. 127
Legge Regione Calabria n. 67-2012	pag. 144
Legge Regione Calabria n. 69-2012- art. 36	pag. 147

### **Normativa comparata**

Regione Emilia Romagna - Legge 30 del 1998	pag. 149
Regione Puglia - Legge n 18-2002	pag. 170
Regione Puglia - Legge n 24 - 2012	pag. 188
Regione Piemonte - Legge n 1 - 2000	pag. 201
Regione Liguria - L.R. 7 novembre 2013, n. 33	pag. 215
Regione Lazio - L.R. 16 luglio 1998, n. 30	pag. 230
Regione Toscana - L.R. 31 luglio 1998, n. 42	pag. 265
Regione Toscana - Legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65	pag. 297
Regione Campania - Legge n 3-2002	pag. 301
Regione Campania - Legge n 5-2013	pag. 329
Regione Veneto - L.R. 30 ottobre 1998, n. 25	pag. 331
Regione Lombardia - Legge Regionale 4 aprile 2012 n 6	pag. 361

### **Giurisprudenza Costituzionale**

Corte Costituzionale - Sentenza n 221-2010	pag. 399
--	----------

## PROPOSTA DI LEGGE

N.ro 88/X<sup>1</sup>4<sup>A</sup> COMM. CONSILIARE2<sup>A</sup> COMM. CONSILIAREREGIONE CALABRIA  
GIUNTA REGIONALEDeliberazione 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 Pallaria

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 22/10/2015Classificazione 1.15.1



4<sup>o</sup> COM. CONSILIARE

## LA GIUNTA REGIONALE

### 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,

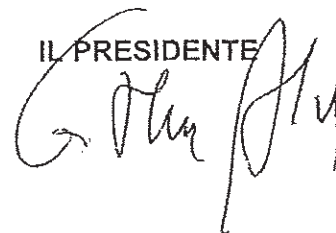
**DELIBERA**

- 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 spesa indotta 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
<b>I Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL cap. E2118001901</b>	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
<b>II Risorse autonome del bilancio regionale</b>	15.000.000,00	15.000.000,00	15.000.000,00	
<b>III Nuove entrate: risorse enti locali rese disponibili per i servizi di TPL * cap. da istituire</b>	0,00	0,00	0,00	
<b>IV Nuove entrate: tassa art. 21, comma 2, lett. c) cap. da istituire</b>	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 di comfort, pulizia e accessibilità per i soggetti diversamente abili;
- j) la tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e la diffusione della loro conoscenza mediante le carte dei servizi;
- k) la diffusione dell'informazione all'utenza su itinerari, orari, tariffe e andamento in tempo reale dei servizi, anche mediante canali telematici che ne consentano una consultazione rapida ed integrata;
- l) la progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria a livello regionale;
- m) lo sviluppo di idonei sistemi di bigliettazione elettronica;
- n) la riduzione dell'evasione tariffaria;
- o) la riduzione delle emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche;
- p) l'incremento della sicurezza, sia in termini di safety che di security;
- q) la realizzazione di un adeguato sistema di monitoraggio del servizio, basato anche sulle valutazioni dell'utenza.

3. Le disposizioni della presente legge sono finalizzate a garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a tariffe inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire. È comunque fatta salva la libera

iniziativa economica privata, con esclusione dei servizi che sono necessari a garantire il Livello dei Servizi Minimi di cui all'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. Decorso 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:
- 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;
  - 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:
- 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;
  - 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:
- 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;
  - 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;
  - 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:
- 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;
  - 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:
- 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;
  - 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 vidimarlo secondo le modalità stabilite, all'inizio e se previsto anche al termine delle corse utilizzate, nonché ad esibirlo a richiesta degli agenti accertatori per l'intera durata del percorso e nei terminali di accesso/egresso. Qualora il mancato rispetto della vidimazione all'inizio e 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. Decorso 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 violazioni 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 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 via 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 "premiata" 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 "premiata", 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 "premiata" 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 dui 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 ricompresa nei quadri economici degli stessi o comunque reperite contestualmente.

Il Dirigente  
(ing. Giuseppe Pavone)

Da "servizio1.segretariatogenerale" <servizio1.segretariatogenerale@pec.regione.calabria.it>  
A "Consiglio segreteria assemblea PEC Consiglio segreteria assemblea PEC"  
<Settore.segreteriaassemblea@pec.consrc.it>  
Cc "roberto musmanno regcal assessore" <roberto.musmanno@regcal.it>, "DG Lavori Pubblici"  
<dipartimento.lavoripubblici@pec.regione.calabria.it>  
Data giovedì 22 ottobre 2015 - 09:04

---

**Trasmissione deliberazione di Giunta Regionale n. 399 del 13 ottobre 2015**

---

Si trasmette, per il seguito di competenza, la deliberazione indicata in oggetto.  
Cordiali saluti  
Francesca Palumbo

---

**Allegato(i)**

311808.pdf (20 Kb)  
DGR n. 399 del 13.10.2015.pdf (17693 Kb)

Consiglio regionale della Calabria  
UFFICIO COLLO GENERALE  
Prot. n. 47472 del 22/10/2015  
In esecuzione ..... 1.15.9



**Parlamento Europeo**

Reg. (CE) 23-10-2007 n. 1370/2007

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.**

Pubblicato nella G.U.U.E. 3 dicembre 2007, n. L 315

**Articolo 1***Finalità e ambito di applicazione*

1. Il presente regolamento ha lo scopo di definire con quali modalità le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire.

A tal fine, il presente regolamento stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

2. Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico. Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine nazionali, ferme restando le disposizioni del *regolamento (CEE) n. 3577/92* del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) .

3. Il presente regolamento non si applica alle concessioni di lavori pubblici ai sensi dell'*articolo 1, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/17/CE* o dell'*articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2004/18/CE*.

**Articolo 2***Definizioni*

Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) «trasporto pubblico di passeggeri»: i servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa;

b) «autorità competente»: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;

c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale;

d) «operatore di servizio pubblico»: un'impresa o un gruppo di imprese di diritto pubblico o privato che fornisce servizi di trasporto pubblico di passeggeri o qualsiasi ente pubblico che presta servizi di trasporto pubblico di passeggeri;

e) «obbligo di servizio pubblico»: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;

f) «diritto di esclusiva»: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;

g) «compensazione di servizio pubblico»: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo;



h) «aggiudicazione diretta»: l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico a un determinato operatore di servizio pubblico senza che sia previamente esperita una procedura di gara;

i) «contratto di servizio pubblico»: uno o più atti giuridicamente vincolanti che formalizzano l'accordo tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico; il contratto può, altresì, secondo l'ordinamento giuridico degli Stati membri, consistere in una decisione adottata dall'autorità competente:

— che assume la forma di un atto individuale di natura legislativa o regolamentare, oppure

— che specifica le condizioni alle quali l'autorità competente fornisce essa stessa i servizi o ne affida la fornitura a un operatore interno;

j) «operatore interno»: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi;

k) «valore»: il valore di un servizio, di una linea, di un contratto di servizio pubblico o di un sistema di compensazioni per il trasporto pubblico di passeggeri, corrispondente alla remunerazione totale, al netto dell'IVA, percepita dall'operatore o dagli operatori di servizio pubblico, comprese le compensazioni di qualunque natura erogate dalla pubblica amministrazione e i ricavi rappresentati dalla vendita dei titoli di viaggio che non siano riversati all'autorità competente;

l) «norma generale»: disposizione che si applica senza discriminazione a tutti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri dello stesso tipo in una zona geografica determinata posta sotto la responsabilità di un'autorità competente;

m) «servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri»: servizi interconnessi di trasporto entro una determinata zona geografica con servizio di informazione, emissione di titoli di viaggio e orario unici.

### **Articolo 3**

#### *Contratti di servizio pubblico e norme generali*

1. L'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico.

2. In deroga al paragrafo 1, gli obblighi di servizio pubblico finalizzati a stabilire tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri possono anch'essi essere disciplinati da norme generali. L'autorità competente compensa gli operatori di servizio pubblico, secondo i principi definiti nell'articolo 4, nell'articolo 6 e nell'allegato, per l'effetto finanziario netto, positivo o negativo, sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento degli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, secondo modalità che impediscano una compensazione eccessiva. Ciò lascia impregiudicato il diritto delle autorità competenti di integrare gli obblighi di servizio pubblico stabilendo tariffe massime nei contratti di servizio pubblico.

3. Fatte salve le disposizioni degli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento le norme generali relative alla compensazione finanziaria per gli obblighi di servizio pubblico che fissano le tariffe massime per scolari, studenti, apprendisti e persone a mobilità ridotta. Tali norme generali sono notificate a norma dell'articolo 88 del trattato. Siffatte notifiche contengono informazioni complete sulla misura adottata e, in particolare, sui dettagli del metodo di calcolo.

### **Articolo 4**

#### *Contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e delle norme generali*

1. I contratti di servizio pubblico e le norme generali:

a) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate;

b) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente:

i) i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione; e

ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi;

in modo da impedire una compensazione eccessiva. Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole;

c) definiscono le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi. Tali costi possono comprendere, in particolare, le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale.

2. I contratti di servizio pubblico e le norme generali definiscono le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio che possono essere trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, riversati all'autorità competente o ripartiti fra di loro.

3. I contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. La durata dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di 15 anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50% del valore dei servizi di cui trattasi.

4. Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50% se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto.

Se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano, la durata dei contratti di servizio pubblico di cui al paragrafo 3 nelle regioni ultraperiferiche può essere prorogata al massimo del 50%.

Se l'ammortamento del capitale in relazione all'investimento eccezionale in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli lo giustifica e se il contratto di servizio pubblico è aggiudicato mediante una procedura di gara equa, un contratto di servizio pubblico può essere concluso per una durata superiore. Per garantire la trasparenza in questo caso, l'autorità competente trasmette alla Commissione, entro un anno dalla stipula del contratto, il contratto di servizio pubblico e gli elementi che ne giustificano la durata superiore.

5. Fatta salva la legislazione nazionale e comunitaria, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, le autorità competenti possono imporre all'operatore del servizio pubblico prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi i diritti di cui avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della *direttiva 2001/23/CE*. Qualora le autorità competenti impongano a un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, i documenti di gara e i contratti di servizio pubblico individuano il personale interessato e ne precisano in modo trasparente i diritti contrattuali e le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi.

6. Qualora le autorità competenti, in conformità del diritto nazionale, impongano a un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, tali standard devono essere inclusi nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.

7. I documenti di gara e i contratti di servizio pubblico sono trasparenti quanto alla possibilità e all'estensione del subappalto. In caso di subappalto, l'operatore al quale, ai sensi del presente regolamento, sono affidate la gestione e la prestazione di un servizio pubblico di trasporto di passeggeri è tenuto a fornire direttamente una parte importante del servizio di trasporto pubblico. Un contratto di servizio pubblico comprendente allo stesso tempo progettazione, costruzione e gestione di un servizio pubblico di trasporto di passeggeri può prevedere il subappalto integrale per la gestione di tali servizi. Il contratto di servizio pubblico determina, in conformità della legislazione nazionale e comunitaria, le condizioni applicabili al subappalto.

## Articolo 5

### *Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico*

1. I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 del presente articolo non si applicano.

2. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture. Se un'autorità competente a livello locale assume tale decisione, si applicano le seguenti disposizioni:

a) al fine di determinare se l'autorità competente a livello locale esercita tale controllo, sono presi in considerazione elementi come il livello della sua rappresentanza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione. Conformemente al diritto comunitario, la proprietà al 100% da parte dell'autorità pubblica competente, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri;

b) il presente paragrafo si applica a condizione che l'operatore interno e qualsiasi soggetto sul quale detto operatore eserciti un'influenza anche minima esercitino le loro attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio dell'autorità competente a livello locale, pur con eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di autorità competenti a livello locale vicine, e non partecipino a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'autorità competente a livello locale <sup>(8)</sup>;

c) in deroga alla lettera b), un operatore interno può partecipare a una procedura di gara equa da due anni prima che termini il proprio contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta, a condizione che sia stata adottata la decisione definitiva di sottoporre a procedura di gara equa i servizi di trasporto di passeggeri coperti dal contratto dell'operatore interno e che questi non abbia concluso nessun altro contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta;

d) in mancanza di un'autorità competente a livello locale, le lettere a), b) e c) si applicano a un'autorità nazionale per una zona geografica non nazionale, a condizione che l'operatore interno non partecipi a gare pubbliche indette per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri al di fuori della zona per la quale è stato aggiudicato il contratto di servizio pubblico;

e) in caso di subappalto ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7, l'operatore interno è obbligato a prestare egli stesso la maggior parte dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri in questione.

3. L'autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara, ad esclusione dei casi contemplati nei paragrafi 4, 5 e 6. La procedura di gara è equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione. Dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, il procedimento può dar luogo a negoziati, nel rispetto dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari o complessi.

4. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1.000.000 EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300.000 chilometri l'anno.

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 2.000.000 EUR oppure, qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, inferiore a 600.000 chilometri l'anno.

5. L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.

6. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram. In deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.

7. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le decisioni adottate a norma dei paragrafi da 2 a 6 possano essere verificate con efficacia e rapidità, su richiesta di qualsiasi persona che sia o fosse interessata a ottenere un contratto

particolare e che sia stata o rischi di essere danneggiata da una presunta infrazione, motivata dal fatto che tali decisioni hanno violato il diritto comunitario o le leggi nazionali che applicano tale diritto.

Qualora gli organismi responsabili delle procedure di verifica non abbiano carattere giurisdizionale dovranno sempre motivare per iscritto le loro decisioni. In tal caso, occorre inoltre predisporre procedure per garantire che le misure presunte illegali adottate dall'organismo di verifica o qualsiasi presunta carenza nell'esercizio dei poteri conferitigli possano essere oggetto di un sindacato giurisdizionale o di un controllo da parte di un altro organismo, che sia una giurisdizione ai sensi dell'articolo 234 del trattato e sia indipendente tanto dall'amministrazione aggiudicatrice quanto dall'organismo di controllo.

(8) Lettera così rettificata dalla rettifica pubblicata nella G.U.U.E. 24 febbraio 2012, n. L 52.

#### **Articolo 6**

##### *Compensazioni di servizio pubblico*

1. Tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico sono conformi alle disposizioni di cui all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto. Tutte le compensazioni di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico aggiudicato direttamente a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 o 6, o connesse a una norma generale sono inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato.

2. Su richiesta scritta della Commissione, gli Stati membri le trasmettono, entro tre mesi o entro un termine più lungo fissato nella richiesta stessa, tutte le informazioni che la Commissione reputa necessarie per stabilire se le compensazioni erogate siano compatibili con il presente regolamento.

#### **Articolo 7**

##### *Pubblicazione*

1. Ciascuna autorità competente rende pubblica una volta all'anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, sugli operatori del servizio pubblico prescelti e sulle compensazioni e i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso. La relazione fa distinzione fra trasporti mediante autobus e trasporti su rotaia, consente il controllo e la valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici e, ove opportuno, informa in merito alla natura e alla portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi.

2. Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, come minimo, le seguenti informazioni:

- a) nome e indirizzo dell'autorità competente;
- b) tipo di aggiudicazione previsto;
- c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione.

Le autorità competenti possono decidere di non pubblicare queste informazioni qualora un contratto di servizio pubblico riguardi una fornitura annuale di meno di 50.000 chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.

Qualora dette informazioni cambino successivamente alla loro pubblicazione, l'autorità competente pubblica di conseguenza una rettifica al più presto. Tale rettifica non pregiudica la data di avvio dell'aggiudicazione diretta o del bando di gara.

Il presente paragrafo non si applica all'articolo 5, paragrafo 5.

3. In caso di un'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia di cui all'articolo 5, paragrafo 6, l'autorità competente rende pubbliche le seguenti informazioni entro un anno dalla concessione dell'aggiudicazione:

- a) nome dell'ente aggiudicatore, suo assetto proprietario e, ove opportuno, nome della parte o delle parti che esercitano il controllo legale;
- b) durata del contratto di servizio pubblico;



- c) descrizione dei servizi di trasporto di passeggeri da effettuare;
- d) descrizione dei parametri per la compensazione finanziaria;
- e) obiettivi di qualità, come puntualità e affidabilità, e premi e penalità applicabili;
- f) condizioni relative a beni essenziali.

4. Quando è richiesto da una parte interessata l'autorità competente le trasmette la motivazione della sua decisione di aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico.

### **Articolo 8** *Transizione*

1. I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo non si applicano.

2. Fatto salvo il paragrafo 3, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

Entro i sei mesi successivi alla prima metà del periodo transitorio gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori, ponendo l'accento sull'attuazione dell'aggiudicazione graduale di contratti di servizio pubblico conformemente all'articolo 5. Sulla scorta delle relazioni degli Stati membri, la Commissione può proporre loro misure appropriate.

3. Ai fini dell'applicazione del paragrafo 2, non si tiene conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto comunitario e nazionale:

- a) prima del 26 luglio 2000, in base a un'equa procedura di gara;
- b) prima del 26 luglio 2000, in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara;
- c) a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente al 3 dicembre 2009, in base a un'equa procedura di gara;
- d) a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente al 3 dicembre 2009 in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara.

I contratti di cui alla lettera a) possono restare in vigore fino alla loro scadenza. I contratti di cui alle lettere b) e c) possono restare in vigore fino alla loro scadenza, ma per non più di 30 anni. I contratti di cui alla lettera d) possono restare in vigore fino alla loro scadenza, purché abbiano durata limitata comparabile a quelle di cui all'articolo 4.

I contratti di servizio pubblico possono restare in vigore fino alla loro scadenza qualora la loro risoluzione comporti indebite conseguenze giuridiche o economiche e a condizione che la Commissione abbia dato il suo assenso.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, nella seconda metà del periodo transitorio di cui al paragrafo 2 le autorità competenti hanno facoltà di escludere dalla partecipazione all'aggiudicazione dei contratti mediante gara pubblica gli operatori di servizio pubblico che non possono fornire la prova che il valore dei servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto di esclusiva conferiti a norma del presente regolamento rappresenta almeno la metà del valore di tutti i servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto di esclusiva. Tale esclusione non si applica agli operatori di servizio pubblico che gestiscono i servizi oggetto della gara. Nell'applicare tale criterio non si tiene conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati con provvedimento di emergenza di cui all'articolo 5, paragrafo 5.

Nell'avvalersi della facoltà di cui al primo comma, le autorità competenti evitano ogni discriminazione, escludono tutti i potenziali operatori di servizio pubblico che soddisfano tale criterio e informano i potenziali operatori della propria decisione all'inizio del procedimento di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico.

Le autorità competenti interessate informano la Commissione della loro intenzione di applicare il presente paragrafo come minimo due mesi prima della pubblicazione del bando di gara.

### **Articolo 9**

#### *Compatibilità con il trattato*

1. Le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri o per rispettare gli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, erogate a norma del presente regolamento, sono compatibili con il mercato comune. Tali compensazioni sono dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

2. Fatti salvi gli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono continuare a concedere aiuti al settore dei trasporti a norma dell'articolo 73 del trattato che soddisfano l'esigenza di coordinamento dei trasporti o costituiscono un rimborso per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, diversi da quelli contemplati dal presente regolamento, in particolare:

a) fino all'entrata in vigore di norme comuni sulla ripartizione dei costi di infrastruttura, laddove l'aiuto è concesso a imprese che debbono sostenere la spesa relativa all'infrastruttura da esse utilizzata mentre altre imprese non sono soggette a un simile onere. Nel determinare l'importo dell'aiuto così concesso si tiene conto dei costi di infrastruttura che i modi di trasporto in concorrenza non debbono sostenere;

b) laddove lo scopo dell'aiuto è di promuovere la ricerca o lo sviluppo di sistemi e tecnologie di trasporto che sono più economici per la Comunità in generale.

Un siffatto aiuto si limita alla fase di ricerca e sviluppo e non contempla lo sfruttamento commerciale di detti sistemi e tecnologie di trasporto.

### **Articolo 10**

#### *Abrogazione*

1. Il regolamento (CEE) n. 1191/69 è abrogato. Le sue disposizioni restano tuttavia applicabili ai servizi di trasporto di merci per un periodo di tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

2. Il regolamento (CEE) n. 1107/70 è abrogato.

### **Articolo 11**

#### *Relazioni*

Al termine del periodo transitorio di cui all'articolo 8, paragrafo 2, la Commissione presenta una relazione sull'attuazione del presente regolamento e sull'evoluzione della fornitura di trasporto pubblico di passeggeri nella Comunità, in cui valuta in particolare l'evoluzione qualitativa dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e gli effetti delle aggiudicazioni dirette, corredata, se del caso, di opportune proposte di modifica del presente regolamento.

### **Articolo 12**

#### *Entrata in vigore*

Il presente regolamento entra in vigore il 3 dicembre 2009.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, addì 23 ottobre 2007.

**D.L. 13-8-2011 n. 138****Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo.**

Pubblicato nella Gazz. Uff. 13 agosto 2011, n. 188.

(...)

**Art. 3-bis. Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali <sup>(92)</sup>**

1. A tutela della concorrenza e dell'ambiente, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano 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 dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale. 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 previa lettera di adesione dei sindaci interessati o delibera di un organismo associato e già costituito ai sensi dell'*articolo 30 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267*. Fermo restando il termine di cui al primo periodo del presente comma che opera anche in deroga a disposizioni esistenti in ordine ai tempi previsti per la riorganizzazione del servizio in ambiti, è fatta salva l'organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista in attuazione di specifiche direttive europee nonché ai sensi delle discipline di settore vigenti o, infine, delle disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali in coerenza con le previsioni indicate nel presente comma. Decorso inutilmente il termine indicato, il Consiglio dei Ministri, a tutela dell'unità giuridica ed economica, esercita i poteri sostitutivi di cui all'*articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131*, per organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, comunque tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio. <sup>(93) (97)</sup>

1-bis. Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo cui gli enti locali partecipano obbligatoriamente, fermo restando quanto previsto dall'*articolo 1, comma 90, della legge 7 aprile 2014, n. 56*. Qualora gli enti locali non aderiscano ai predetti enti di governo entro il 1° marzo 2015 oppure entro sessanta giorni dall'istituzione o designazione dell'ente di governo dell'ambito territoriale ottimale ai sensi del comma 2 dell'*articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 150*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 27 febbraio 2014, n. 15*, il Presidente della regione esercita, previa diffida all'ente locale ad adempiere entro il termine di trenta giorni, i poteri sostitutivi. Gli enti di governo di cui al comma 1 devono effettuare la relazione prescritta dall'*articolo 34, comma 20, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 17 dicembre 2012, n. 221*, e le loro deliberazioni sono validamente assunte nei competenti organi degli stessi senza necessità di ulteriori deliberazioni, preventive o successive, da parte degli organi degli enti locali. Nella menzionata relazione, gli enti di governo danno conto della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e ne motivano le ragioni con riferimento agli obiettivi di universalità e socialità, di efficienza, di economicità e di qualità del servizio. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari da parte del soggetto affidatario, la relazione deve comprendere un piano economico-finanziario che, fatte salve le disposizioni di settore, contenga anche la proiezione, per il periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti, con la specificazione, nell'ipotesi di affidamento in house, dell'assetto economico-patrimoniale della società, del capitale proprio investito e dell'ammontare dell'indebitamento da aggiornare ogni triennio. Il piano economico-finanziario deve essere asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso e iscritte nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'*articolo 106 del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385*, e successive modificazioni, o da una società di revisione ai sensi dell'*articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966*. Nel caso di affidamento in house, gli enti locali proprietari procedono, contestualmente all'affidamento, ad accantonare pro quota nel primo bilancio utile, e successivamente ogni triennio, una somma pari all'impegno finanziario corrispondente al capitale proprio previsto per il triennio nonché a redigere il bilancio consolidato con il soggetto affidatario in house. <sup>(94)</sup>

2. In sede di affidamento del servizio mediante procedura ad evidenza pubblica, l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta.

2-bis. L'operatore economico succeduto al concessionario iniziale, in via universale o parziale, a seguito di operazioni societarie effettuate con procedure trasparenti, comprese fusioni o acquisizioni, fermo restando il rispetto dei criteri qualitativi stabiliti inizialmente, prosegue nella gestione dei servizi fino alle scadenze previste. In tale ipotesi, anche su istanza motivata del gestore, il soggetto competente accerta la persistenza dei criteri qualitativi e la permanenza delle condizioni di equilibrio economico-finanziario al fine di procedere, ove necessario, alla loro rideterminazione, anche tramite l'aggiornamento del termine di scadenza di tutte o di

alcune delle concessioni in essere, previa verifica ai sensi dell'articolo 143, comma 8, del codice di cui al *decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163*, e successive modificazioni, effettuata dall'Autorità di regolazione competente, ove istituita, da effettuare anche con riferimento al programma degli interventi definito a livello di ambito territoriale ottimale sulla base della normativa e della regolazione di settore. <sup>(98)</sup>

3. A decorrere dal 2013, l'applicazione di procedura di affidamento dei servizi a evidenza pubblica da parte di regioni, province e comuni o degli enti di governo locali dell'ambito o del bacino costituisce elemento di valutazione della virtuosità degli stessi ai sensi dell'*articolo 20, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 15 luglio 2011, n. 111*. A tal fine, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, nell'ambito dei compiti di tutela e promozione della concorrenza nelle regioni e negli enti locali, comunica, entro il termine perentorio del 31 gennaio di ciascun anno, al Ministero dell'economia e delle finanze gli enti che hanno provveduto all'applicazione delle procedure previste dal presente articolo. In caso di mancata comunicazione entro il termine di cui al periodo precedente, si prescinde dal predetto elemento di valutazione della virtuosità.

4. Fatti salvi i finanziamenti già assegnati anche con risorse derivanti da fondi europei, i finanziamenti a qualsiasi titolo concessi a valere su risorse pubbliche statali ai sensi dell'articolo 119, quinto comma, della Costituzione relativi ai servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica sono attribuiti agli enti di governo degli ambiti o dei bacini territoriali ottimali ovvero ai relativi gestori del servizio a condizione che dette risorse siano aggiuntive o garanzia a sostegno dei piani di investimento approvati dai menzionati enti di governo. Le relative risorse sono prioritariamente assegnate ai gestori selezionati tramite procedura di gara ad evidenza pubblica o di cui comunque l'Autorità di regolazione competente, o l'ente di governo dell'ambito nei settori in cui l'Autorità di regolazione non sia stata istituita, attesti l'efficienza gestionale e la qualità del servizio reso sulla base dei parametri stabiliti dall'Autorità stessa o dall'ente di governo dell'ambito, ovvero che abbiano deliberato operazioni di aggregazione societaria. <sup>(99)</sup>

4-bis. Le spese in conto capitale, ad eccezione delle spese per acquisto di partecipazioni, effettuate dagli enti locali con i proventi derivanti dalla dismissione totale o parziale, anche a seguito di quotazione, di partecipazioni in società, individuati nei codici del Sistema informativo delle operazioni degli enti pubblici (SIOPE) E4121 e E4122, e i medesimi proventi sono esclusi dai vincoli del patto di stabilità interno. <sup>(100)</sup>

[5. Le società affidatarie in house sono assoggettate al patto di stabilità interno secondo le modalità definite dal decreto ministeriale previsto dall'*articolo 18, comma 2-bis, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 6 agosto 2008, n. 133*, e successive modificazioni. L'ente locale o l'ente di governo locale dell'ambito o del bacino vigila sull'osservanza da parte delle società di cui al periodo precedente dei vincoli derivanti dal patto di stabilità interno. <sup>(95)</sup> ]

6. Le società affidatarie in house sono tenute all'acquisto di beni e servizi secondo le disposizioni di cui al *decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163*, e successive modificazioni. Le medesime società adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi di cui al comma 3 dell'*articolo 35 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165*, nonché i vincoli assunzionali e di contenimento delle politiche retributive stabiliti dall'ente locale controllante ai sensi dell'articolo 18, comma 2-bis, del *decreto-legge n. 112 del 2008*. <sup>(96)</sup>

6-bis. Le disposizioni del presente articolo e le altre disposizioni, comprese quelle di carattere speciale, in materia di servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica si intendono riferite, salvo deroghe espresse, anche al settore dei rifiuti urbani e ai settori sottoposti alla regolazione ad opera di un'autorità indipendente. <sup>(101)</sup>

(92) Articolo inserito dall'*art. 25, comma 1, lett. a), D.L. 24 gennaio 2012, n. 1*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 24 marzo 2012, n. 27*.

(93) Comma così modificato dall'*art. 53, comma 1, lett. a), D.L. 22 giugno 2012, n. 83*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 7 agosto 2012, n. 134*.

(94) Comma inserito dall' *art. 34, comma 23, D.L. 18 ottobre 2012, n. 179*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 17 dicembre 2012, n. 221*, e , successivamente, così modificato dall' *art. 1, comma 609, lett. a), L. 23 dicembre 2014, n. 190*, a decorrere dal 1° gennaio 2015.

(95) Comma abrogato dall' *art. 1, comma 559, lett. a), L. 27 dicembre 2013, n. 147*, a decorrere dal 1° gennaio 2014.

(96) Comma così modificato dall' *art. 1, comma 559, lett. b), L. 27 dicembre 2013, n. 147*, a decorrere dal 1° gennaio 2014.

(97) Vedi, anche, l'*art. 13, comma 2, D.L. 30 dicembre 2013, n. 150*.

(98) Comma inserito dall' *art. 1, comma 609, lett. b), L. 23 dicembre 2014, n. 190*, a decorrere dal 1° gennaio 2015.

(99) Comma così sostituito dall' *art. 1, comma 609, lett. c), L. 23 dicembre 2014, n. 190*, a decorrere dal 1° gennaio 2015.



(100) Comma inserito dall' *art. 1, comma 609, lett. d)*, *L. 23 dicembre 2014, n. 190*, a decorrere dal 1° gennaio 2015.

(101) Comma aggiunto dall' *art. 1, comma 609, lett. e)*, *L. 23 dicembre 2014, n. 190*, a decorrere dal 1° gennaio 2015.

(...)

**D.L. 19-6-2015 n. 78**

Disposizioni urgenti in materia di enti territoriali. Disposizioni per garantire la continuità dei dispositivi di sicurezza e di controllo del territorio. Razionalizzazione delle spese del Servizio sanitario nazionale nonché norme in materia di rifiuti e di emissioni industriali.

Pubblicato nella Gazz. Uff. 19 giugno 2015, n. 140, S.O.

(...)

**Art. 5. Misure in materia di polizia provinciale <sup>(16)</sup>**

1. In relazione al riordino delle funzioni di cui all'*articolo 1, comma 85, della legge 7 aprile 2014, n. 56*, e fermo restando quanto previsto dal comma 89 del medesimo articolo relativamente al riordino delle funzioni da parte delle regioni, per quanto di propria competenza, nonché quanto previsto dai commi 2 e 3 del presente articolo, il personale appartenente ai Corpi ed ai servizi di polizia provinciale di cui all'*articolo 12 della legge 7 marzo 1986, n. 65*, transita nei ruoli degli enti locali per lo svolgimento delle funzioni di polizia municipale, secondo le modalità e procedure definite con il decreto di cui all'*articolo 1, comma 423, della legge 23 dicembre 2014, n. 190*.

2. Gli enti di area vasta e le città metropolitane individuano il personale di polizia provinciale necessario per l'esercizio delle loro funzioni fondamentali, fermo restando quanto previsto dall'*articolo 1, comma 421, della legge 23 dicembre 2014, n. 190*.

3. Le leggi regionali riallocano le funzioni di polizia amministrativa locale e il relativo personale nell'ambito dei processi di riordino delle funzioni provinciali in attuazione di quanto previsto dall'*articolo 1, comma 89, della legge 7 aprile 2014, n. 56*.

4. Il personale non individuato o non riallocato, entro il 31 ottobre 2015, ai sensi dei commi 2 e 3, è trasferito ai comuni, singoli o associati, con le modalità di cui al comma 1. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al medesimo comma 1, gli enti di area vasta e le città metropolitane concordano con i comuni del territorio, singoli o associati, le modalità di avvalimento immediato del personale da trasferire secondo quanto previsto dall'*articolo 1, comma 427, della legge 23 dicembre 2014, n. 190*.

5. Il transito del personale di cui al comma 1 nei ruoli degli enti locali avviene nei limiti della relativa dotazione organica e della programmazione triennale dei fabbisogni di personale, in deroga alle vigenti disposizioni in materia di limitazioni alle spese ed alle assunzioni di personale, garantendo comunque il rispetto del patto di stabilità interno nell'esercizio di riferimento e la sostenibilità di bilancio. Si applica quanto previsto dall'*articolo 4, comma 1*.

6. Fino al completo assorbimento del personale di cui al presente articolo, è fatto divieto agli enti locali, a pena di nullità delle relative assunzioni, di reclutare personale con qualsivoglia tipologia contrattuale per lo svolgimento di funzioni di polizia locale. Sono fatte salve le assunzioni di personale a tempo determinato effettuate dopo la data di entrata in vigore del presente decreto, anche se anteriormente alla data di entrata in vigore della relativa legge di conversione, per lo svolgimento di funzioni di polizia locale, esclusivamente per esigenze di carattere strettamente stagionale e comunque per periodi non superiori a cinque mesi nell'anno solare, non prorogabili.

7. Le disposizioni del presente articolo sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con le disposizioni dei rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione, anche con riferimento alla *legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3*.

---

(16) Articolo così sostituito dalla *legge di conversione 6 agosto 2015, n. 125*.

(...)

**D.L. 6-7-2012 n. 95**

Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario.

Publicato nella Gazz. Uff. 6 luglio 2012, n. 156, S.O

(...)

**Art. 16-bis Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale** <sup>(237)</sup> <sup>(238)</sup>

1. A decorrere dall'anno 2013 è istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. Il Fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è applicata alla previsione annuale del predetto gettito, iscritta nel pertinente capitolo dello stato di previsione dell'entrata, ed è stabilita, entro il 31 gennaio 2013, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, in misura tale da assicurare, per ciascuno degli anni 2013 e 2014 e a decorrere dal 2015, l'equivalenza delle risorse del Fondo stesso al risultato della somma, per ciascuno dei suddetti anni, delle seguenti risorse:

- a) 465 milioni di euro per l'anno 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014, 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015;
- b) risorse derivanti dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione e dell'accisa sulla benzina, per l'anno 2011, di cui agli *articoli 1, commi da 295 a 299, della legge 24 dicembre 2007, n. 244*, e successive modificazioni, e *3, comma 12, della legge 28 dicembre 1995, n. 549*, al netto della quota di accisa sulla benzina destinata al finanziamento corrente del Servizio sanitario nazionale;
- c) risorse derivanti dallo stanziamento iscritto nel fondo di cui all'*articolo 21, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 15 luglio 2011, n. 111*, e successive modificazioni, ivi comprese quelle di cui all'*articolo 30, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 22 dicembre 2011, n. 214*. <sup>(241)</sup>

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 1 sono abrogati:

- a) il comma 12 dell'*articolo 3 della legge 28 dicembre 1995, n. 549*;
- b) i commi da 295 a 299 dell'*articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244*, e successive modificazioni;
- c) il comma 3 dell'*articolo 21 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 15 luglio 2011, n. 111*, e successive modificazioni;
- d) il comma 3 dell'*articolo 30 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 22 dicembre 2011, n. 214*.

3. Ferme restando le funzioni attribuite ai sensi della legislazione vigente all'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'*articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 22 dicembre 2011, n. 214*, e successive modificazioni, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'*articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*, e successive modificazioni, entro il 31 gennaio 2013, sono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo di cui al comma 1. I criteri sono definiti, in particolare, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi, e sono finalizzati a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:

- a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica. <sup>(240)</sup>

4. Entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 3, le regioni a statuto ordinario, al fine di ottenere assegnazioni di contributi statali destinati a investimenti o a servizi in materia di trasporto pubblico locale e ferrovie regionali, procedono, in conformità con quanto stabilito con il medesimo decreto di cui al comma 3, all'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, rimodulano i servizi a domanda debole e sostituiscono, entro centottanta giorni dalla predetta data, le modalità di trasporto da ritenere diseconomiche, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura, previsto dall'*articolo 19*,

comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi. A seguito della riprogrammazione, rimodulazione e sostituzione di cui al presente comma, i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare, sentita la Conferenza unificata, entro il 30 giugno di ciascun anno, sono ripartite le risorse del Fondo di cui al comma 1, previo espletamento delle verifiche effettuate sugli effetti prodotti dal piano di riprogrammazione dei servizi, di cui al comma 4, nell'anno precedente. Per l'anno 2013 il riparto delle risorse è effettuato sulla base dei criteri e delle modalità previsti dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 3, previa adozione del piano di riprogrammazione di cui al comma 4 da parte delle regioni a statuto ordinario.

6. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui al comma 5, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza unificata, è ripartito a titolo di anticipazione tra le regioni a statuto ordinario il 60 per cento dello stanziamento del Fondo di cui al comma 1. Le risorse ripartite sono oggetto di integrazione, di saldo o di compensazione con gli anni successivi a seguito dei risultati delle verifiche di cui al comma 3, lettera e), effettuate attraverso gli strumenti di monitoraggio. La relativa erogazione a favore delle regioni a statuto ordinario è disposta con cadenza mensile. <sup>(239)</sup>

7. A decorrere dal 1° gennaio 2013, le aziende di trasporto pubblico locale e le aziende esercenti servizi ferroviari di interesse regionale e locale trasmettono, per via telematica e con cadenza semestrale all'Osservatorio istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, i dati economici e trasportistici, che lo stesso Osservatorio provvede a richiedere con adeguate garanzie di tutela dei dati commerciali sensibili, utili a creare una banca di dati e un sistema informativo per la verifica dell'andamento del settore, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. I dati devono essere certificati con le modalità indicate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'interno. I contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non trasmettono tali dati secondo le modalità indicate. <sup>(242)</sup>

8. Le risorse di cui al comma 1 non possono essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario. Ferme restando le funzioni attribuite ai sensi della legislazione vigente all'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, il monitoraggio sui costi e sulle modalità complessive di erogazione del servizio in ciascuna regione è svolto dall'Osservatorio di cui al comma 7 del presente articolo, in conformità alle disposizioni del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 3.

9. La regione non può avere completo accesso al Fondo di cui al comma 1 se non assicura l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata, sono stabilite, per l'ipotesi di squilibrio economico:

- a) le modalità di redazione del piano di riprogrammazione dei servizi, anche con la previsione dell'eventuale nomina di commissari ad acta;
- b) la decadenza dei direttori generali degli enti e delle società regionali che gestiscono il trasporto pubblico locale;
- c) le verifiche sull'attuazione del piano e dei relativi programmi operativi, anche con l'eventuale nomina di commissari ad acta.

<sup>(237)</sup> Articolo inserito dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 135 e, successivamente, così sostituito dall'art. 1, comma 301, L. 24 dicembre 2012, n. 228, a decorrere dal 1° gennaio 2013.

<sup>(238)</sup> La Corte costituzionale, con sentenza 6 - 14 novembre 2012, n. 273 (Gazz. Uff. 20 novembre 2013, n. 47, 1ª Serie speciale), ha dichiarato: inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 16-bis, promosse per violazione degli articoli 3 e 97 Cost.; non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 16-bis, promosse per violazione degli articoli 117 e 119 della Costituzione; non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 16-bis, commi 1, 5 e 6, promosse per violazione dell'articolo 120 Cost. e del principio di leale collaborazione.

<sup>(239)</sup> In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 25 febbraio 2013, il D.M. 3 aprile 2014 e il D.M. 17 marzo 2015.

<sup>(240)</sup> In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.P.C.M. 11 marzo 2013.

<sup>(241)</sup> In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.P.C.M. 26 luglio 2013.

<sup>(242)</sup> In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 16 novembre 2013.

(...)



**D.L. 18-10-2012 n. 179**

Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese.

Pubblicato nella Gazz. Uff. 19 ottobre 2012, n. 245, S.O.

(...)

**Art. 34** *Misure urgenti per le attività produttive, le infrastrutture e i trasporti locali, la valorizzazione dei beni culturali ed i comuni* <sup>(215)</sup>

(...)

20. Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste. <sup>(220)</sup>

21. Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20. Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013. <sup>(219)</sup>

(...)

(219) In deroga a quanto previsto dal presente comma, vedi l' art. 13, comma 1, D.L. 30 dicembre 2013, n. 150, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2014, n. 15. Vedi, anche, l'art. 13, comma 25-bis, D.L. 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 febbraio 2014, n. 9.

(220) Vedi, anche, l' art. 13, comma 25-bis, D.L. 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 febbraio 2014, n. 9.

(...)

**D.Lgs. 15-7-2015 n. 112**

Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione).

Pubblicato nella Gazz. Uff. 24 luglio 2015, n. 170

(...)

**Art. 23. Accordi quadro**

1. Fatti salvi gli articoli 101, 102 e 106 TFUE, l'accordo quadro di cui all'articolo 22, comma 5, specifica le caratteristiche della capacità di infrastruttura richiesta dal richiedente e a questo offerta per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio, sulla base delle procedure e criteri definiti dall'organismo di regolazione sulla base dell'atto di esecuzione di cui all'*articolo 42, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE* del Parlamento europeo e del Consiglio, e dell'articolo 26 del presente decreto. L'accordo quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie richieste e degli eventuali servizi connessi, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente.

2. Se il richiedente di un accordo quadro non è un'impresa ferroviaria, esso indica al gestore dell'infrastruttura, nei termini indicati nel prospetto informativo della rete, le imprese ferroviarie che effettuano per suo conto, almeno per il primo anno di vigenza dell'accordo medesimo, i servizi di trasporto relativi alla capacità acquisita con tale accordo quadro. A tali fini dette imprese ferroviarie procedono alla richiesta di assegnazione di capacità specifiche, sotto forma di tracce orarie e dei servizi connessi, e successivamente alla stipula del contratto con il gestore dell'infrastruttura, secondo le procedure previste negli articoli 22 e 25, e riportate nel prospetto informativo della rete.

3. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi. A tale fine, con riferimento a ciascuna tratta o linea ferroviaria, la quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore ai limiti indicati nel prospetto informativo della rete tenuto conto dei criteri definiti dall'organismo di regolazione sulla base dell'atto di esecuzione di cui all'*articolo 42, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE* del Parlamento europeo e del Consiglio, qualora adottato.

4. Sono ammesse modifiche o limitazioni dell'accordo quadro purché finalizzate a consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

5. L'accordo quadro può prevedere clausole penali per il caso di modifica o di cessazione dello stesso per entrambi i contraenti, in relazione alle quali possono essere previste contrattualmente delle eccezioni in casi particolari.

6. Gli accordi quadro sono conclusi di regola per un periodo di cinque anni e sono rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. In casi specifici è ammessa una durata maggiore o minore. Un periodo superiore ai cinque anni è motivato dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi ad investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'accordo quadro o alla sottoscrizione di contratti in ambito di obblighi di servizio pubblico.

7. Per i servizi che utilizzano un'infrastruttura specializzata, di cui all'articolo 31, che richiede investimenti cospicui e a lungo termine, debitamente motivati dal richiedente, gli accordi quadro possono avere una durata di quindici anni. Eventuali periodi superiori ai quindici anni sono consentiti soltanto in casi eccezionali, in particolare in caso di ingenti investimenti e a lungo termine, nonché qualora tali investimenti siano coperti da impegni contrattuali che prevedano un piano di ammortizzazione pluriennale. In tali casi eccezionali l'accordo quadro può fissare in maniera particolareggiata le caratteristiche di capacità che vanno fornite al richiedente per la durata dell'accordo quadro. Tali caratteristiche possono comprendere la frequenza, il volume e la qualità delle tracce ferroviarie. Il gestore dell'infrastruttura può ridurre la capacità riservata che, per un periodo di almeno un mese, sia stata utilizzata al di sotto della soglia stabilita nell'articolo 34.

8. Un accordo quadro, sottoscritto a partire dal 1° gennaio 2010, per un periodo iniziale di cinque anni, è rinnovabile una sola volta, sulla base delle caratteristiche di capacità utilizzate dai richiedenti che gestivano i servizi prima del 1° gennaio 2010, onde tener conto degli investimenti particolari o dell'esistenza di contratti commerciali. Spetta all'organismo di regolazione autorizzare il rinnovo di tale accordo.

9. Nel rispetto della riservatezza commerciale, gli aspetti generali di ogni accordo quadro sono comunicati a tutte le parti interessate.

(...)

**D.Lgs. 18-8-2000 n. 267**

Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali.

*Pubblicato nella Gazz. Uff. 28 settembre 2000, n. 227, S.O*

(...)

**CAPO V****Forme Associative****Articolo 30** *Convenzioni* <sup>(80)(81)</sup>

1. Al fine di svolgere in modo coordinato funzioni e servizi determinati, gli enti locali possono stipulare tra loro apposite convenzioni.
2. Le convenzioni devono stabilire i fini, la durata, le forme di consultazione degli enti contraenti, i loro rapporti finanziari ed i reciproci obblighi e garanzie.
3. Per la gestione a tempo determinato di uno specifico servizio o per la realizzazione di un'opera lo Stato e la regione, nelle materie di propria competenza, possono prevedere forme di convenzione obbligatoria fra enti locali, previa statuizione di un disciplinare-tipo.
4. Le convenzioni di cui al presente articolo possono prevedere anche la costituzione di uffici comuni, che operano con personale distaccato dagli enti partecipanti, ai quali affidare l'esercizio delle funzioni pubbliche in luogo degli enti partecipanti all'accordo, ovvero la delega di funzioni da parte degli enti partecipanti all'accordo a favore di uno di essi, che opera in luogo e per conto degli enti deleganti.

---

(80) Per le nuove disposizioni in materia di città metropolitane, province e unioni e fusioni di comuni, vedi la *L. 7 aprile 2014, n. 56*.

(81) Il presente articolo corrisponde all'*art. 24, L. 8 giugno 1990, n. 142*, ora abrogata.

(...)

**D.Lgs. 30-4-1992 n. 285**  
Nuovo codice della strada.

*Pubblicato nella Gazz. Uff. 18 maggio 1992, n. 114, S.O*

(...)

**Art. 3 Definizioni stradali e di traffico**

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

- 1) Area di intersezione: parte della intersezione a raso, nella quale si intersecano due o più correnti di traffico.
- 2) Area pedonale: zona interdotta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali <sup>(18)</sup>.
- 3) Attraversamento pedonale: parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli.
- 4) Banchina: parte della strada compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati.
- 5) Braccio di intersezione: cfr. Ramo di intersezione.
- 6) Canalizzazione: insieme di apprestamenti destinato a selezionare le correnti di traffico per guidarle in determinate direzioni.
- 7) Carreggiata: parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.
- 8) Centro abitato: insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada.
- 9) Circolazione: è il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada.
- 10) Confine stradale: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.
- 11) Corrente di traffico: insieme di veicoli (corrente veicolare), o pedoni (corrente pedonale), che si muovono su una strada nello stesso senso di marcia su una o più file parallele, seguendo una determinata traiettoria.
- 12) Corsia: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.
- 13) Corsia di accelerazione: corsia specializzata per consentire ed agevolare l'ingresso ai veicoli sulla carreggiata.
- 14) Corsia di decelerazione: corsia specializzata per consentire l'uscita dei veicoli da una carreggiata in modo da non provocare rallentamenti ai veicoli non interessati a tale manovra.
- 15) Corsia di emergenza: corsia, adiacente alla carreggiata, destinata alle soste di emergenza, al transito dei veicoli di soccorso ed, eccezionalmente, al movimento dei pedoni, nei casi in cui sia ammessa la circolazione degli stessi.
- 16) Corsia di marcia: corsia facente parte della carreggiata, normalmente delimitata da segnaletica orizzontale.
- 17) Corsia riservata: corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli.
- 18) Corsia specializzata: corsia destinata ai veicoli che si accingono ad effettuare determinate manovre, quali svolta, attraversamento, sorpasso, decelerazione, accelerazione, manovra per la sosta o che presentano basse velocità o altro.
- 19) Cunetta: manufatto destinato allo smaltimento delle acque meteoriche o di drenaggio, realizzato longitudinalmente od anche trasversalmente all'andamento della strada.
- 20) Curva: raccordo longitudinale fra due tratti di strada rettilinei, aventi assi intersecantisi, tali da determinare condizioni di limitata visibilità <sup>(19)</sup>.
- 21) Fascia di pertinenza: striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. E' parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.
- 22) Fascia di rispetto: striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.
- 23) Fascia di sosta laterale: parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.
- 24) Golfo di fermata: parte della strada, esterna alla carreggiata, destinata alle fermate dei mezzi collettivi di linea ed adiacente al marciapiede o ad altro spazio di attesa per i pedoni.
- 25) Intersezione a livelli sfalsati: insieme di infrastrutture (sovrappassi; sottopassi e rampe) che consente lo smistamento delle correnti veicolari fra rami di strade poste a diversi livelli.
- 26) Intersezione a raso (o a livello): area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse.
- 27) Isola di canalizzazione: parte della strada, opportunamente delimitata e non transitabile, destinata a incanalare le correnti di traffico.



- 28) Isola di traffico: cfr. Isola di canalizzazione.
- 29) Isola salvagente: cfr. Salvagente.
- 30) Isola spartitraffico: cfr. Spartitraffico.
- 31) Itinerario internazionale: strade o tratti di strade facenti parte degli itinerari così definiti dagli accordi internazionali.
- 32) Livelletta: tratto di strada a pendenza longitudinale costante.
- 33) Marciapiede: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.
- 34) Parcheggio: area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli.
- 34-bis) Parcheggio scambiatore: parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità<sup>(20)</sup>.
- 35) Passaggio a livello: intersezione a raso, opportunamente attrezzata e segnalata ai fini della sicurezza, tra una o più strade ed una linea ferroviaria o tramviaria in sede propria.
- 36) Passaggio pedonale (cfr. anche Marciapiede): parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso <sup>(21)</sup>.
- 37) Passo carrabile: accesso ad un'area laterale idonea allo stanziamento di uno o più veicoli.
- 38) Piazzola di sosta: parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.
- 39) Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.
- 40) Raccordo concavo (cunetta): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sotto della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale concavo <sup>(22)</sup>.
- 41) Raccordo convesso (dosso): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sopra della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale convesso <sup>(23)</sup>.
- 42) Ramo di intersezione: tratto di strada afferente una intersezione.
- 43) Rampa di intersezione: strada destinata a collegare due rami di un'intersezione.
- 44) Ripa: zona di terreno immediatamente sovrastante o sottostante le scarpate del corpo stradale rispettivamente in taglio o in riporto sul terreno preesistente alla strada.
- 45) Salvagente: parte della strada, rialzata o opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni, in corrispondenza di attraversamenti pedonali o di fermate dei trasporti collettivi.
- 46) Sede stradale: superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza.
- 47) Sede tranviaria: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei tram e dei veicoli assimilabili.
- 48) Sentiero (o Mulattiera o Tratturo): strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali.
- 49) Spartitraffico: parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione di correnti veicolari.
- 50) Strada extraurbana: strada esterna ai centri abitati.
- 51) Strada urbana: strada interna ad un centro abitato.
- 52) Strada vicinale (o Poderale o di Bonifica): strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico.
- 53) Svincolo: intersezione a livelli sfalsati in cui le correnti veicolari non si intersecano tra loro.
- 53-bis) Utente debole della strada: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade <sup>(24)</sup>.
- 54) Zona a traffico limitato: area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.
- 55) Zona di attestamento: tratto di carreggiata, immediatamente a monte della linea di arresto, destinato all'accumulo dei veicoli in attesa di via libera e, generalmente, suddiviso in corsie specializzate separate da strisce longitudinali continue.
- 56) Zona di preselezione: tratto di carreggiata, opportunamente segnalato, ove è consentito il cambio di corsia affinché i veicoli possano incanalarsi nelle corsie specializzate.
- 57) Zona di scambio: tratto di carreggiata a senso unico, di idonea lunghezza, lungo il quale correnti di traffico parallele, in movimento nello stesso verso, possono cambiare la reciproca posizione senza doversi arrestare.
- 58) Zona residenziale: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

2. Nel regolamento sono stabilite altre definizioni stradali e di traffico di specifico rilievo tecnico.

(18) Numero modificato dall'art. 2, comma 1, lett. a), D.Lgs. 10 settembre 1993, n. 360, a decorrere dal 1° ottobre 1993 e, successivamente, così sostituito dall'art. 01, comma 2, lettera a), D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla L. 1° agosto 2003, n. 214.

(19) Numero così modificato dall'art. 2, comma 1, lett. b), D.Lgs. 10 settembre 1993, n. 360, a decorrere dal 1° ottobre 1993.

(20) Numero inserito dall'art. 01, comma 2, lettera b), D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla L. 1° agosto 2003, n. 214.

(21) Numero così modificato dall'art. 2, comma 1, lett. c), D.Lgs. 10 settembre 1993, n. 360, a decorrere dal 1° ottobre 1993.

(22) Numero così modificato dall'art. 2, comma 1, lett. d), D.Lgs. 10 settembre 1993, n. 360, a decorrere dal 1° ottobre 1993.

(23) Numero così modificato dall'art. 2, comma 1, lett. e), D.Lgs. 10 settembre 1993, n. 360, a decorrere dal 1° ottobre 1993.

(24) Numero inserito dall'art. 01, comma 2, lettera c), D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla L. 1° agosto 2003, n. 214.

(...)

### **Art. 12 Espletamento dei servizi di polizia stradale**

1. L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta:

- a) in via principale alla specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato;
- b) alla Polizia di Stato;
- c) all'Arma dei carabinieri;
- d) al Corpo della guardia di finanza;
- d-bis) ai Corpi e ai servizi di polizia provinciale, nell'ambito del territorio di competenza;<sup>(107)</sup>
- e) ai Corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza;
- f) ai funzionari del Ministero dell'interno addetti al servizio di polizia stradale;
- f-bis) al Corpo di polizia penitenziaria e al Corpo forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto.<sup>(108)</sup>

2. L'espletamento dei servizi di cui all'art. 11, comma 1, lettere a) e b), spetta anche ai rimanenti ufficiali e agenti di polizia giudiziaria indicati nell'art. 57, commi 1 e 2, del codice di procedura penale.

3. La prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono, inoltre, essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito dal regolamento di esecuzione:

- a) dal personale dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti<sup>(109)</sup>, del Dipartimento per i trasporti terrestri<sup>(113)</sup> appartenente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti<sup>(109)</sup> e dal personale dell'A.N.A.S.;
- b) dal personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle regioni, delle province e dei comuni, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade di proprietà degli enti da cui dipendono;
- c) dai dipendenti dello Stato, delle province e dei comuni aventi la qualifica o le funzioni di cantoniere, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade o sui tratti di strade affidate alla loro sorveglianza;
- d) dal personale dell'ente ferrovie dello Stato e delle ferrovie e tramvie in concessione, che espletano mansioni ispettive o di vigilanza, nell'esercizio delle proprie funzioni e limitatamente alle violazioni commesse nell'ambito dei passaggi a livello dell'amministrazione di appartenenza;
- e) dal personale delle circoscrizioni aeroportuali dipendenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti<sup>(114)</sup>, nell'ambito delle aree di cui all'art. 6, comma 7;
- f) dai militari del Corpo delle capitanerie di porto, dipendenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti<sup>(114)</sup>, nell'ambito delle aree di cui all'art. 6, comma 7<sup>(110)</sup>.

3-bis. I servizi di scorta per la sicurezza della circolazione, nonché i conseguenti servizi diretti a regolare il traffico, di cui all'articolo 11, comma 1, lettere c) e d), possono inoltre essere effettuati da personale abilitato a svolgere scorte tecniche ai veicoli eccezionali e ai trasporti in condizione di eccezionalità, limitatamente ai percorsi autorizzati con il rispetto delle prescrizioni imposte dagli enti proprietari delle strade nei provvedimenti di autorizzazione o di quelle richieste dagli altri organi di polizia stradale di cui al comma 1.<sup>(111)</sup>

4. La scorta e l'attuazione dei servizi diretti ad assicurare la marcia delle colonne militari spetta, inoltre, agli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa delle Forze armate, appositamente qualificati con specifico attestato rilasciato dall'autorità militare competente.

5. I soggetti indicati nel presente articolo, eccetto quelli di cui al comma 3-bis, quando non siano in uniforme, per espletare i propri compiti di polizia stradale devono fare uso di apposito segnale distintivo, conforme al modello stabilito nel regolamento.

(107) Lettera inserita dall'art. 1, comma 1, lett. a), D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla L. 1° agosto 2003, n. 214.

(108) Lettera aggiunta dall'art. 1, comma 1, lett. b), D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla L. 1° agosto 2003, n. 214.

(109) A norma dell'*art. 17, comma 1, lett. b)*, *D.Lgs. 15 gennaio 2002, n. 9*, a decorrere dal 30 giugno 2003, la denominazione "Ministero dei lavori pubblici" è sostituita dalla seguente: "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

(110) Lettera aggiunta dall'*art. 8, D.Lgs. 10 settembre 1993, n. 360*, a decorrere dal 1° ottobre 1993.

(111) Comma inserito dall'*art. 1, comma 1-bis, D.L. 27 giugno 2003, n. 151*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 1° agosto 2003, n. 214*.

(112) Comma così modificato dall'*art. 1, comma 1-ter, D.L. 27 giugno 2003, n. 151*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 1° agosto 2003, n. 214*.

(113) A norma dell'*art. 17, comma 1, lett. n)*, *D.Lgs. 15 gennaio 2002, n. 9*, a decorrere dal 30 giugno 2003, la denominazione "Direzione generale della M.C.T.C." è sostituita dalla seguente: "Dipartimento per i trasporti terrestri".

(114) A norma dell'*art. 17, comma 1, lett. b)*, *D.Lgs. 15 gennaio 2002, n. 9*, a decorrere dal 30 giugno 2003, la denominazione "Ministero dei trasporti" è sostituita dalla seguente: "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti".

(...)

**D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 <sup>(1)</sup>.**

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*

(1) *Publicato nella Gazz. Uff. 10 dicembre 1997, n. 287.*

**Capo I****Conferimento alle regioni e agli enti locali****Art. 1. Oggetto <sup>(2)</sup>**

1. Il presente decreto, in attuazione degli *articoli 1 e 3* e dei commi 3 e 4, lettere a) e b), dell'*articolo 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59*, individua le funzioni e i compiti che sono conferiti alle regioni ed agli enti locali in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati e fissa, altresì, i criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

2. Sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dall'*articolo 3*; essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale.

3. Per le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano il conferimento delle funzioni, nonché il trasferimento dei relativi beni e risorse, sono disposti nel rispetto degli statuti e attraverso apposite norme di attuazione.

---

(2) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 18, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

**Art. 2. Definizioni <sup>(4)</sup>**

1. Ai sensi del presente decreto, per *legge n. 59* si intende la *legge 15 marzo 1997, n. 59*, come modificata dalla *legge 15 maggio 1997, n. 127*.

2. Ai fini del presente decreto, per conferimento si intende il trasferimento, la delega o l'attribuzione di funzioni e compiti; per enti locali si intendono le province, i comuni, le comunità montane e gli altri enti locali; per servizio di trasporto pubblico locale lagunare si intende il trasporto pubblico locale effettuato con unità che navigano esclusivamente nelle acque protette della laguna di Venezia. <sup>(3)</sup>

---

(3) Comma così modificato dall'*art. 30, comma 3-bis, D.L. 6 dicembre 2011, n. 201*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 22 dicembre 2011, n. 214*.

(4) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 18, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

**Art. 3. Trasporti pubblici di interesse nazionale <sup>(5)</sup>**

1. Costituiscono servizi pubblici di trasporto di interesse nazionale:

a) i servizi di trasporto aereo, ad eccezione dei collegamenti che si svolgono esclusivamente nell'ambito di una regione e dei servizi elicotteristici;

b) i servizi di trasporto marittimo, ad eccezione dei servizi di cabotaggio che si svolgono prevalentemente nell'ambito di una regione;

c) i servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale, con esclusione di quelli transfrontalieri, e le linee interregionali che collegano più di due regioni;



d) i servizi di trasporto ferroviario internazionali e quelli nazionali di percorrenza mediolunga caratterizzati da elevati standards qualitativi. Detti servizi sono tassativamente individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Qualora la predetta intesa non sia raggiunta entro quarantacinque giorni dalla prima seduta in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno, provvede il Consiglio dei Ministri;

e) i servizi di collegamento via mare fra terminali ferroviari;

f) i servizi di trasporto di merci pericolose, nocive ed inquinanti.

---

(5) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 18, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

#### **Art. 4. Competenze dello Stato nel trasporto pubblico regionale e locale**

1. Nella materia del servizio pubblico di trasporto regionale e locale, sono di competenza dello Stato esclusivamente:

a) gli accordi, le convenzioni ed i trattati internazionali relativi a servizi transfrontalieri per il trasporto di persone e merci;

b) le funzioni in materia di sicurezza, di cui al *decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753*, tranne quelle relative al rilascio del nulla osta allo svolgimento dei servizi di trasporto su gomma e quelle relative all'accertamento di cui all'ultimo comma dell'*articolo 5 dello stesso decreto n. 753*;

c) l'adozione delle linee guida e dei principi quadro per la riduzione dell'inquinamento derivante dal sistema di trasporto pubblico.

#### **Art. 5. Conferimento a regioni ed enti locali**

1. Sono conferiti alle regioni e agli enti locali, con le modalità di cui agli *articoli 6 e seguenti*, tutti i compiti e tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale, in atto esercitati da qualunque organo o amministrazione dello Stato, centrale o periferica, anche tramite enti o altri soggetti pubblici, tranne quelli espressamente mantenuti allo Stato dall'*articolo 4 del presente decreto*.

#### **Art. 6. Delega alle regioni**

1. Sono delegati alle regioni i compiti di programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale di cui all'*articolo 14*, non già compresi nelle materie di cui all'*articolo 117 della Costituzione*.

2. Sono, altresì, delegati alle regioni i compiti programmatici e amministrativi e le funzioni di cui agli *articoli 8 e 9*, in conformità a quanto disposto dall'*articolo 4, comma 4, lettera b), della legge n. 59 del 1997* e dall'*articolo 2, comma 7, della legge 23 dicembre 1996, n. 662*, nonché i compiti e le funzioni di cui all'*articolo 10*.

#### **Art. 7. Trasferimento agli enti locali <sup>(6)</sup>**

1. Le regioni, in conformità ai singoli ordinamenti regionali e sentite le rappresentanze degli enti e delle autonomie locali, conferiscono alle province, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale ai sensi dell'*articolo 117 della Costituzione*, che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale.

2. I conferimenti delle funzioni e dei compiti di cui al comma 1 sono attuati tenendo conto delle dimensioni territoriali, associative e organizzative degli enti, nonché nel rispetto dei principi di cui all'*articolo 4, comma 3, della legge n. 59*, e particolarmente di quelli di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione, nonché di copertura finanziaria, con esclusione delle sole funzioni incompatibili con le dimensioni medesime.

3. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le regioni adottano la legge di puntuale individuazione delle funzioni, trasferite o delegate agli enti locali in conformità ai principi stabiliti dall'*articolo 4, comma 3, della legge n. 59*. Se la regione non provvede entro il termine indicato, il governo adotta le misure di cui all'*articolo 4, comma 5, ultimo periodo, della legge n. 59*.

4. Gli enti locali, oltre ai compiti e alle funzioni loro conferite a norma del comma 1, svolgono nei servizi pubblici di trasporto locale le funzioni e i compiti non mantenuti allo Stato, a norma degli *articoli 3 e 4*, o alle regioni, a norma degli *articoli 8, 9, 10 e 11*, secondo i principi e le competenze rispettivamente previsti dagli *articoli 3, 9, 14 e 29 della legge 8 giugno 1990, n. 142*, sull'ordinamento delle autonomie locali, nonché in conformità ai principi della *legge n. 59* e alle disposizioni del presente decreto. Sono, in particolare, conferiti agli enti locali i compiti amministrativi e le funzioni nei settori del trasporto lagunare e lacuale.

---

(6) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 18, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

#### **Art. 8. Servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in concessione a F.S. S.p.a. <sup>(11)(12)</sup>**

1. Sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti:

a) le ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate per la ristrutturazione alla società Ferrovie dello Stato S.p.a. dalla *legge 23 dicembre 1996, n. 662*;

b) le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a.

2. Le funzioni e i compiti di cui al comma 1 sono conferiti:

a) entro i termini di scadenza dei piani di ristrutturazione di cui all'*articolo 2 della citata legge n. 662 del 1996* e comunque non oltre il 1° gennaio 2000, per le gestioni commissariali governative di cui al comma 1, lettera a);

b) a partire dal 1° gennaio 1998, e comunque entro il 1° gennaio 2000, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera b).

3. Le regioni subentrano allo Stato, quali concedenti delle ferrovie di cui al comma 1, lettere a) e b), sulla base di accordi di programma, stipulati a norma dell'*articolo 12 del presente decreto*, con i quali sono definiti, tra l'altro, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera b), i finanziamenti diretti al risanamento tecnico-economico di cui all'*articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616*.<sup>(13)</sup>

4. Gli accordi di programma di cui al comma 3 e i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'*articolo 12* sono, rispettivamente, perfezionati ed adottati entro il 30 ottobre 1999. Detti accordi definiranno, in particolare, il trasferimento dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura a titolo gratuito alle regioni sia per le ferrovie in ex gestione commissariale governativa, come già previsto all'*articolo 2, comma 7, della legge 23 dicembre 1996, n. 662*, sia per le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a. Tali beni sono trasferiti al demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile delle regioni, e, in relazione alla loro natura giuridica, possono essere dalle regioni dismessi, sdemanializzati o sottratti alla loro destinazione, previa intesa con il Ministero dei trasporti e della navigazione, quando si tratti di beni demaniali o appartenenti al patrimonio indisponibile. A partire dalla data di trasferimento, il vincolo di reversibilità a favore dello Stato gravante sui beni in questione si intende costituito a favore della regione competente. I suddetti trasferimenti sono esentati da ogni imposta e tassa fatto salvo il caso di dismissione o sdemanializzazione da parte delle regioni. I beni di cui all'*articolo 3, commi 7, 8 e 9, della legge n. 385/1990* sono trasferiti alle regioni competenti che inizieranno o proseguiranno le relative procedure di alienazione o di diversa utilizzazione, destinandone i proventi a favore delle aziende ex gestioni governative. Gli accordi di programma definiscono altresì l'entità delle risorse finanziarie da trasferire alle regioni, tali da garantire, al netto dei contributi già riconosciuti da regioni ed enti locali, l'attuale livello di tutti i servizi erogati dalle aziende in regime di gestione commissariale governativa.<sup>(7)(13)</sup>

4-bis. La gestione delle reti e dell'infrastruttura ferroviaria per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia è regolata dalle norme di separazione contabile o costituzione di imprese separate di cui al regolamento recante norme di attuazione della *direttiva 91/440/CEE* relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, emanato con *decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277*. I gestori delle reti per i criteri di ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e per gli standard e le norme di sicurezza si

adeguano al regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/19/CEE, emanato con *decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146*.<sup>(8)</sup>

4-ter. Le regioni hanno la facoltà, previa intesa con il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di trasferire alle Ferrovie dello Stato S.p.a. i beni, gli impianti e l'infrastruttura di cui al comma 4, fermo restando la natura giuridica dei singoli beni.<sup>(8)</sup>

5. Successivamente al perfezionamento degli accordi di programma e alla emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 4, le regioni affidano, trascorso il periodo transitorio previsto dall'*articolo 18*, comma 3-bis, con le procedure di cui all'*articolo 18*, comma 2, lettera a), la gestione dei servizi ferroviari di cui al comma 1, lettere a) e b), con contratti di servizio ai sensi dell'*articolo 19*, alle imprese ferroviarie che abbiano i requisiti di legge. Dette imprese hanno accesso alla rete ferroviaria nazionale con le modalità fissate dal regolamento emanato con *decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277*. I contratti di servizio assicurano che sia conseguito, a partire dal 1° gennaio 2000 il rapporto di almeno 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura. Le regioni forniscono al Ministero dei trasporti e della navigazione - Dipartimento dei trasporti terrestri, tutte le informazioni relative all'esercizio delle funzioni a loro delegate. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, in base alle predette informazioni e a quelle che acquisirà direttamente, relaziona annualmente alla Conferenza Statoregioni e al Presidente del Consiglio dei Ministri sulle modalità di esercizio della delega e sulle eventuali criticità.<sup>(9)</sup>

6. Con successivi provvedimenti legislativi si provvede alla copertura dei disavanzi maturati alla data del conferimento di cui al presente articolo, ivi compresi gli oneri per il trattamento di fine rapporto, al netto degli interventi già disposti ai sensi della *legge 30 maggio 1995, n. 204*, e delle successive analoghe disposizioni.

6-bis. Lo Stato e le regioni possono concludere, d'intesa tra loro, accordi di programma con le Ferrovie dello Stato S.p.a. per l'affidamento alle stesse della costruzione, ammodernamento, manutenzione e relativa gestione delle linee ferroviarie locali concesse e già in gestione commissariale governativa di rilevanza per il sistema ferroviario nazionale.<sup>(10)(13)</sup>

(7) Comma così sostituito dall'*art. 1, comma 1, lett. a)*, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(8) Comma inserito dall'*art. 1, comma 1, lett. b)*, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(9) Comma così sostituito dall'*art. 1, comma 1, lett. c)*, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(10) Comma aggiunto dall'*art. 1, comma 1, lett. d)*, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(11) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'*art. 18*, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

(12) Vedi, anche, l'*art. 22, D.L. 24 dicembre 2003, n. 355*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 27 febbraio 2004, n. 47*, l'*art. 1, comma 297, L. 24 dicembre 2007, n. 244* e l'*art. 34-octies, D.L. 18 ottobre 2012, n. 179*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 17 dicembre 2012, n. 221*.

(13) Vedi, anche, l'*art. 38, comma 9, L. 1° agosto 2002, n. 166*.

#### **Art. 9. Servizi ferroviari di interesse regionale e locale in concessione a F.S. S.p.a.** <sup>(17)(18)(19)</sup>

1. Con decorrenza 1° giugno 1999 sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti ai servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.a. di interesse regionale e locale.

2. Per i servizi di cui al comma 1, che ricomprendono comunque i servizi interregionali di interesse locale, le regioni subentrano allo Stato nel rapporto con le Ferrovie dello Stato S.p.a. e stipulano, entro il 30 settembre 1999, i relativi contratti di servizio ai sensi dell'*articolo 19*. Detti contratti di servizio entrano in vigore il 1° ottobre 1999. Trascorso il periodo transitorio di cui all'*articolo 18*, comma 4, le regioni affidano i predetti servizi con le procedure di cui al medesimo *articolo 18*, comma 2, lettera a).<sup>(14)</sup>

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, al fine di regolare i rapporti con le Ferrovie dello Stato S.p.a., fino alla data di attuazione delle deleghe alle regioni, provvede:

a) a rinnovare fino al 30 settembre 1999 il contratto di servizio tra la società stessa ed il Ministero dei trasporti e della navigazione; <sup>(15)</sup>

b) ad acquisire, sui contenuti di tale rinnovo, l'intesa delle regioni, che possono integrare il predetto contratto di servizio pubblico con contratti regionali senza ulteriori oneri per lo Stato;

c) a stipulare con le regioni gli accordi di programma, di cui all'*articolo 12*. <sup>(16)</sup>

---

(14) Comma così modificato dall'*art. 1, comma 2, lett. a) e b)*, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(15) Lettera così sostituita dall'*art. 1, comma 2, lett. c)*, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(16) Lettera così sostituita dall'*art. 1, comma 2, lett. d)*, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(17) Per l'attribuzione dei servizi ferroviari di interesse locale, di cui al presente articolo, alla competenza delle regioni e province autonome, vedi l'*art. 1, comma 302, L. 24 dicembre 2007, n. 244, l'art. 1, D.L. 8 aprile 2008, n. 60, convertito, dalla L. 6 giugno 2008, n. 102, e l'art. 63 comma 1, L. 23 luglio 2009, n. 99*.

(18) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'*art. 18*, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

(19) In attuazione di quanto disposto dal presente articolo, vedi l'*Accordo 27 marzo 2003*. Vedi, anche, l'*art. 34-octies, D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 dicembre 2012, n. 221*.

#### **Art. 10. Servizi marittimi e aerei <sup>(20)</sup>**

1. Sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti amministrativi in materia di servizi marittimi e aerei di interesse regionale.

2. La gestione dei servizi di cui al comma 1 è affidata con le modalità di cui agli *articoli 17 e 18*, in quanto applicabili al settore. Detti trasporti sono organizzati e regolati da contratti di servizio, secondo quanto previsto dai citati *articoli 17 e 18* e nel rispetto dei principi di economicità ed efficienza.

3. All'attuazione della delega si provvede a norma dell'*articolo 12*.

---

(20) In deroga a quanto disposto dal presente articolo, vedi l'*art. 57, comma 4, D.L. 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 6 agosto 2008, n. 133*.

#### **Art. 11. Servizi lacuali e lagunari**

1. La gestione governativa per la navigazione dei laghi Maggiore, di Como e di Garda è trasferita alle regioni territorialmente competenti e alla provincia autonoma di Trento entro il 1° gennaio 2000, previo il risanamento tecnico-economico, di cui all'*articolo 98 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616*.

2. Il Ministero dei trasporti e della navigazione predispone il piano di risanamento tecnico-economico. Il piano è approvato entro il 31 marzo 1998 dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, previa intesa con le regioni interessate e la provincia autonoma di Trento.

3. Al fine di coordinare il trasporto locale con le attività relative al traffico acqueo negli ambiti della laguna veneta, la provincia di Venezia, d'intesa con i soggetti competenti in materia, emana apposito regolamento che, fra l'altro, prevede un sistema di rilevamento dei natanti circolanti nell'ambito lagunare al fine di garantire la sicurezza della navigazione. L'intesa è conseguita in apposita conferenza di servizi, da realizzare ai sensi dell'*articolo 17, comma 4 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127*, cui partecipano, oltre la provincia e gli enti locali, rappresentanti del Ministero dei trasporti e della navigazione, del Ministero dell'ambiente, del Ministero dei lavori pubblici e della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento delle aree urbane. Se il regolamento non è emanato entro il 30 giugno 1998, vi provvede il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con gli altri Ministri interessati.



3-bis. Ferme rimanendo le competenze dell'autorità marittima previste dalla vigente normativa in materia di sicurezza della navigazione e disciplina del traffico nell'ambito dei canali marittimi, i servizi di trasporto pubblico di persone e cose, effettuate all'interno della laguna veneta sono autorizzati e regolati in conformità alle norme emanate dagli enti locali competenti in materia di trasporto pubblico locale. Nel caso di navigazione che interessi le zone di acque interne e quelle di acque marittime nell'ambito della laguna veneta, il numero massimo delle unità adibite al servizio di trasporto pubblico, al fine di assicurare il regolare svolgimento e la sicurezza della navigazione lagunare, è stabilito d'intesa tra l'autorità marittima e l'ente locale competente. In caso di disaccordo detto numero viene determinato in apposita conferenza di servizi indetta dal prefetto alla quale partecipano i rappresentanti della provincia e dei comuni e delle capitanerie di porto competenti. <sup>(21)</sup>

(21) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 3, lett. a), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

#### **Art. 12. Attuazione dei conferimenti <sup>(22)</sup>**

1. All'attuazione dei conferimenti e all'attribuzione delle relative risorse alle regioni si provvede con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge n. 59, previo accordo di programma tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e la regione interessata, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge n. 59.

2. L'accordo di programma, di cui al comma 1, può disporre, previa intesa tra regione ed enti locali, la contestuale attribuzione e ripartizione fra gli enti locali delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative.

(22) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 18, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

#### **Art. 13. Poteri sostitutivi**

1. Ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera c), della legge n. 59, in caso di accertata inerzia nell'esercizio delle funzioni delegate, il Ministro dei trasporti e della navigazione fissa alla regione un congruo termine per provvedere.

2. Qualora l'inerzia degli organi regionali perduri dopo la scadenza del termine di cui al comma 1, il Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, adotta i provvedimenti necessari in sostituzione dell'amministrazione regionale.

### **Capo II**

#### **Organizzazione del trasporto pubblico locale**

##### **Art. 14. Programmazione dei trasporti locali**

1. La Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano promuove, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione e sentita, per quanto di competenza, la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane, il coordinamento della programmazione delle regioni e delle province autonome con la programmazione dello Stato definita dal C.I.P.E.

2. Nell'esercizio dei compiti di programmazione, le regioni:

a) definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali ed in particolare per i piani di bacino;

b) redigono i piani regionali dei trasporti e loro aggiornamenti tenendo conto della programmazione degli enti locali ed in particolare dei piani di bacino predisposti dalle province e, ove esistenti, dalle città metropolitane, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

3. Per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con riferimento ai servizi minimi, di cui all'*articolo 16*, le regioni, sentite le organizzazioni sindacali confederali e le associazioni dei consumatori, approvano programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, che individuano:

- a) la rete e l'organizzazione dei servizi;
- b) l'integrazione modale e tariffaria;
- c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

4. Per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto locale in territori a domanda debole, al fine di garantire comunque il soddisfacimento delle esigenze di mobilità nei territori stessi, le regioni, sentiti gli enti locali interessati e le associazioni nazionali di categoria del settore del trasporto di persone, possono individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea, da affidare, attraverso procedure concorsuali, alle imprese che hanno i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Nei comuni montani o nei territori in cui non vi è offerta dei servizi predetti possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone.

5. Gli enti locali, al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale, ai sensi dell'*articolo 16*, comma 3, e dell'*articolo 18*, comma 3-bis, possono organizzare la rete dei trasporti di linea nelle aree urbane e suburbane diversificando il servizio con l'utilizzazione di veicoli della categoria M1 di cui all'*articolo 47 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*. Detti veicoli devono risultare nella disponibilità di soggetti aventi i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. L'espletamento di tali servizi non costituisce titolo per il rilascio di licenze o autorizzazioni. Gli enti locali fissano le modalità del servizio e le relative tariffe e, nella fase di prima attuazione, affidano per il primo anno in via prioritaria detti servizi, sempre attraverso procedure concorsuali, ai soggetti che esercitano autoservizi pubblici non di linea. I criteri tecnici e le modalità per la utilizzazione dei sopraddetti veicoli sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. <sup>(23)(25)</sup>

6. Ad integrazione dell'*articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*, ai veicoli adibiti al servizio di piazza per il trasporto di persone di cui all'*articolo 82*, comma 5, lettera b), dello stesso decreto, è consentito l'uso proprio fuori servizio.

7. Nel comma 2 dell'*articolo 57 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495*, recante il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, come sostituito dall'*articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610*, dopo le parole: "di linea" sono inserite le seguenti: "e non di linea", ad eccezione dei taxi. All'*articolo 57 del succitato decreto n. 495* il comma 3 è così sostituito: "3. La pubblicità non luminosa per conto terzi è consentita sui veicoli adibiti al servizio taxi unicamente se effettuata mediante scritte con caratteri alfanumerici, abbinati a marchi e simboli, ed alle seguenti ulteriori condizioni: a) che sia realizzata con pannello rettangolare piano bifacciale, saldamente ancorato al di sopra dell'abitacolo del veicolo e posto in posizione parallela al senso di marcia. Il pannello deve avere le dimensioni esterne di 75 times 35 cm e la pubblicità non deve essere realizzata con messaggi variabili; b) che sia realizzata tramite l'applicazione sul lunotto posteriore del veicolo di pellicola della misura di 100 times 12 cm; c) che sia realizzata tramite l'applicazione di pellicola sulle superfici del veicolo ad esclusione di quelle vetrate. Le esposizioni pubblicitarie di cui alle lettere a) e c) sono alternative tra loro. I veicoli adibiti al servizio taxi sui quali sono esposti messaggi pubblicitari di cui al capo a) non possono circolare sulle autostrade." <sup>(24)</sup>

8. Per i collegamenti con gli aeroporti aperti al traffico aereo civile, ferme restando le competenze degli enti gestori, sono autorizzati ad effettuare servizio di piazza i titolari di licenze per servizio di taxi rilasciate dai comuni capoluogo di regione e di provincia, nonché dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade. I comuni interessati, d'intesa, disciplinano le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze che ciascun comune può rilasciare proporzionalmente al bacino di utenza aeroportuale. Nel caso di mancata intesa tra i comuni, provvede il presidente della regione, sentita la commissione consultiva regionale di cui all'*articolo 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21*.

(23) Comma così modificato dall'*art. 1, comma 4, lett. a), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400*.

(24) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 4, lett. b), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(25) Il regolamento recante norme per la definizione dei criteri tecnici e delle modalità di utilizzazione dei veicoli della categoria M1 è stato adottato con D.M. 22 giugno 2000, n. 215.

### **Art. 15. Programmazione degli investimenti**

1. In attuazione di quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 14, con accordi di programma in materia di investimenti si individuano:

- a) le opere da realizzare e i mezzi di trasporto, incluso il materiale rotabile ferroviario, da acquisire;
- b) i tempi di realizzazione in funzione dei piani di sviluppo dei servizi;
- c) i soggetti coinvolti e loro compiti;
- d) le risorse necessarie, le loro fonti di finanziamento certe e i tempi di erogazione;
- e) il periodo di validità.

2. Gli accordi di cui al comma 1 sono sottoscritti dal Ministro dei trasporti e della navigazione e dalla regione, nonché dai presidenti delle province, dai sindaci e dai presidenti delle comunità montane nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere; essi sono impegnativi per le parti che sottoscrivono. L'attuazione degli accordi di programma è verificata annualmente, congiuntamente dal Ministero dei trasporti e della navigazione, dalle regioni interessate e dai soggetti che l'hanno sottoscritto in sede di conferenza dei servizi, da realizzare ai sensi dell'articolo 17, commi 4 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127. Il Ministro dei trasporti e della navigazione riferisce annualmente in sede di Conferenza unificata, di cui all'articolo 9 della legge n. 59, sull'attuazione degli accordi di cui al comma 1. Per la realizzazione degli accordi di programma, le parti possono concordare di costituire gestioni finanziarie cui conferire le proprie risorse.

2-bis. Per soggetti direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere di cui al comma 2 sono da intendersi le province, i comuni e le comunità montane nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, che partecipano alla realizzazione dell'opera con lo stanziamento di un contributo di importo pari o superiore al 5 per cento dell'investimento. <sup>(26)</sup>

2-ter. Le risorse necessarie all'attuazione degli accordi di programma di cui al comma 2 sono depositate presso conti di tesoreria infruttiferi intestati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con vincolo di destinazione alle singole regioni. L'erogazione, mediante svincolo, è disposta da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in favore delle regioni a valere sui conti di tesoreria infruttiferi intestati alle stesse regioni in ragione dello stato di avanzamento della realizzazione degli interventi individuati negli accordi di programma di cui al comma 2, secondo i termini e le modalità ivi concordate e comunque in maniera tale da assicurare il tempestivo e corretto adempimento degli obblighi connessi all'esecuzione delle opere. <sup>(26)</sup>

3. Non rientrano negli accordi di cui al presente articolo le risorse finanziarie conferite a Ferrovie dello Stato S.p.a. dallo Stato nella qualità di azionista.

4. Le aree e i beni non più funzionali all'esercizio del trasporto pubblico possono essere ceduti, a titolo oneroso, in conformità al regime giuridico di appartenenza, ai comuni o alle province. Le modalità relative vengono definite in appositi accordi tra i Ministri interessati e il sindaco o il presidente della provincia e, ove coinvolte, le società proprietarie.

---

(26) Comma inserito dall'art. 11, comma 5, L. 1° agosto 2002, n. 166.

### **Art. 16. Servizi minimi <sup>(28)</sup>**

1. I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;

- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

2. Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al *regolamento 1191/69/CEE*, modificato dal *regolamento 1893/91/CEE*, e in osservanza dei seguenti criteri:

a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;

b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento.

3. Le province, i comuni e le comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale di cui all'*articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97*, possono istituire, d'intesa con la regione ai fini della compatibilità di rete, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla regione stessa ai sensi dei commi 1 e 2, sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'*articolo 19*, con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi. <sup>(27)</sup>

(27) Comma così sostituito dall'*art. 1, comma 5, lett. a), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400*.

(28) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'*art. 18*, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

#### **Art. 17. Obblighi di servizio pubblico** <sup>(30)(31)</sup>

1. Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'*articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE*, modificato dal *regolamento 1893/91/CEE*, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'*articolo 19*, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, determinate secondo il criterio dei costi standard che dovrà essere osservato dagli enti affidanti nella quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta previsti nel bando di gara o nella lettera di invito delle procedure concorsuali di cui al successivo *articolo 18, comma 2, lettera a)*, tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità. <sup>(29)</sup>

(29) Comma così modificato dall'*art. 23, comma 12-undecies, D.L. 6 luglio 2012, n. 95*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 7 agosto 2012, n. 135*.

(30) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'*art. 18*, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

(31) In deroga a quanto disposto dal presente articolo, vedi l'*art. 57, comma 4, D.L. 25 giugno 2008, n. 112*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 6 agosto 2008, n. 133*.

#### **Art. 18. Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale** <sup>(42)(43)(44)</sup>

1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, a norma dell'*articolo 19*, mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni. L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguirsi anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto. I servizi in economia sono disciplinati con regolamento dei competenti enti locali. Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale, i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario comunque affidati hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati. <sup>(39)</sup>

1-bis. I servizi di trasporto pubblico ferroviario, qualora debbano essere svolti anche sulla rete infrastrutturale nazionale, sono affidati dalle regioni ai soggetti in possesso del titolo autorizzatorio di cui all' *articolo 3, comma 1, lettera r), del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188*, ovvero della apposita licenza valida in ambito nazionale rilasciata con le procedure previste dal medesimo *decreto legislativo n. 188 del 2003*.<sup>(40)</sup>

2. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'*articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481*, garantendo in particolare:

a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'*articolo 19* e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio. Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada. Le società, nonché le loro controllanti, collegate e controllate che, in Italia o all'estero, sono destinatarie di affidamenti non conformi al combinato disposto degli *articoli 5 e 8, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007* del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, e la cui durata ecceda il termine del 3 dicembre 2019, non possono partecipare ad alcuna procedura per l'affidamento dei servizi, anche se già avviata. L'esclusione non si applica alle imprese affidatarie del servizio oggetto di procedura concorsuale. La gara è aggiudicata sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite. Il bando di gara deve garantire che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziale per l'effettuazione del servizio non costituisca, in alcun modo, elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti. Il bando di gara deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi ne abbia, a qualunque titolo, la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica;<sup>(32)</sup>

[b] l'esclusione, in caso di gestione diretta o di affidamento diretto dei servizi da parte degli enti locali a propri consorzi o aziende speciali, dell'ampliamento dei bacini di servizio rispetto a quelli già gestiti nelle predette forme;<sup>(33)</sup>

[c] la previsione, nel caso di cui alla lettera b), dell'obbligo di affidamento da parte degli enti locali tramite procedure concorsuali di quote di servizio o di servizi speciali, previa revisione dei contratti di servizio in essere;<sup>(33)</sup>

d) l'esclusione, in caso di mancato rinnovo del contratto alla scadenza o di decadenza dal contratto medesimo, di indennizzo al gestore che cessa dal servizio;

e) l'indicazione delle modalità di trasferimento, in caso di cessazione dell'esercizio, dal precedente gestore all'impresa subentrante dei beni essenziali per l'effettuazione del servizio e del personale dipendente con riferimento a quanto disposto all'*articolo 26 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148*;<sup>(34)</sup>

f) l'applicazione della disposizione dell'*articolo 1, comma 5, del regolamento 1893/91/CEE* alle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale che, oltre a questi ultimi servizi, svolgono anche altre attività;

g) la determinazione delle tariffe del servizio in analogia, ove possibile, a quanto previsto dall'*articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481*;

g-bis) relativamente ai servizi di trasporto pubblico ferroviario, la definizione di meccanismi certi e trasparenti di aggiornamento annuale delle tariffe in coerenza con l'incremento dei costi dei servizi, che tenga conto del necessario miglioramento dell'efficienza nella prestazione dei servizi, del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, di cui all' *articolo 19, comma 5, del tasso di inflazione programmato, nonché del recupero di produttività e della qualità del servizio reso* <sup>(41)</sup>.

3. Le regioni e gli enti locali, nelle rispettive competenze, incentivano il riassetto organizzativo e attuano, entro e non oltre il 31 dicembre 2000, la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, anche con le procedure di cui all'*articolo 17, commi 51 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127*, in società di capitali, ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra i dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione. Di tali società, l'ente titolare del servizio può restare socio unico per un periodo non superiore a due anni. Ove la trasformazione di cui al presente comma non avvenga entro il termine indicato, provvede il sindaco o il presidente della provincia nei successivi tre mesi. In caso di ulteriore inerzia, la regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a).<sup>(35)</sup>



3-bis. Le regioni prevedono un periodo transitorio, da concludersi comunque entro il 31 dicembre 2007, nel corso del quale vi è la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti agli attuali concessionari ed alle società derivanti dalle trasformazioni di cui al comma 3, ma con l'obbligo di affidamento di quote di servizio o di servizi speciali mediante procedure concorsuali, previa revisione dei contratti di servizio in essere se necessaria; le regioni procedono altresì all'affidamento della gestione dei relativi servizi alle società costituite allo scopo dalle ex gestioni governative, fermo restando quanto previsto dalle norme in materia di programmazione e di contratti di servizio di cui al capo II. Trascorso il periodo transitorio, tutti i servizi vengono affidati tramite le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a).<sup>(36)</sup>

3-ter. Ferme restando le procedure di gara ad evidenza pubblica già avviate o concluse, le regioni possono disporre una eventuale proroga dell'affidamento, fino a un massimo di due anni, in favore di soggetti che, entro il termine del periodo transitorio di cui al comma 3-bis, soddisfino una delle seguenti condizioni:<sup>(38)</sup>

a) per le aziende partecipate da regioni o enti locali, sia avvenuta la cessione, mediante procedure ad evidenza pubblica, di una quota di almeno il 20 per cento del capitale sociale ovvero di una quota di almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a società di capitali, anche consortili, nonché a cooperative e consorzi, purché non partecipate da regioni o da enti locali;

b) si sia dato luogo ad un nuovo soggetto societario mediante fusione di almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale ovvero alla costituzione di una società consortile, con predisposizione di un piano industriale unitario, di cui siano soci almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale. Le società interessate dalle operazioni di fusione o costituzione di società consortile devono operare all'interno della medesima regione ovvero in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale in modo tale che tale nuovo soggetto unitario risulti affidatario di un maggiore livello di servizi di trasporto pubblico locale, secondo parametri di congruità definiti dalle regioni.<sup>(37)</sup>

3-quater. Durante i periodi di cui ai commi 3-bis e 3-ter, i servizi di trasporto pubblico regionale e locale possono continuare ad essere prestati dagli attuali esercenti, comunque denominati. A tali soggetti gli enti locali affidanti possono integrare il contratto di servizio pubblico già in essere ai sensi dell' *articolo 19* in modo da assicurare l'equilibrio economico e attraverso il sistema delle compensazioni economiche di cui al *regolamento (CEE) n. 1191/69* del Consiglio, del 26 giugno 1969, e successive modificazioni, ai sensi e per gli effetti di quanto stabilito all' *articolo 17*. Nei medesimi periodi, gli affidatari dei servizi, sulla base degli indirizzi degli enti affidanti, provvedono, in particolare:

a) al miglioramento delle condizioni di sicurezza, economicità ed efficacia dei servizi offerti nonché della qualità dell'informazione resa all'utenza e dell'accessibilità ai servizi in termini di frequenza, velocità commerciale, puntualità ed affidabilità;

b) al miglioramento del servizio sul piano della sostenibilità ambientale;

c) alla razionalizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto, attraverso integrazione modale in ottemperanza a quanto previsto al comma 3-quinquies.<sup>(37)</sup>

3-quinquies. Le disposizioni di cui ai commi 3-bis e 3-quater si applicano anche ai servizi automobilistici di competenza regionale. Nello stesso periodo di cui ai citati commi, le regioni e gli enti locali promuovono la razionalizzazione delle reti anche attraverso l'integrazione dei servizi su gomma e su ferro individuando sistemi di tariffazione unificata volti ad integrare le diverse modalità di trasporto.<sup>(37)</sup>

3-sexies. I soggetti titolari dell'affidamento dei servizi ai sensi dell' *articolo 113, comma 5, lettera c), del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267*, come modificato dall' *articolo 14, comma 1, lettera d), del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 24 novembre 2003, n. 326*, provvedono ad affidare, con procedure ad evidenza pubblica, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, una quota di almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a soggetti privati o a società, purché non partecipate dalle medesime regioni o dagli stessi enti locali affidatari dei servizi.<sup>(37)</sup>

3-septies. Le società che fruiscono della ulteriore proroga di cui ai commi 3-bis e 3-ter per tutta la durata della proroga stessa non possono partecipare a procedure ad evidenza pubblica attivate sul resto del territorio nazionale per l'affidamento di servizi.<sup>(37)</sup>

(32) Lettera sostituita dall'art. 1, comma 6, lett. a), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400 e, successivamente, così modificata dall'art. 45, comma 1, lett. a), b), c), d), ed e), L. 1° agosto 2002, n. 166, dall'art. 60, comma 1, lett. a), n. 2), L. 23 luglio 2009, n. 99 e dall'art. 1, comma 556, L. 27 dicembre 2013, n. 147.

(33) Lettera soppressa dall'art. 1, comma 6, lett. b), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(34) Lettera così modificata dall'art. 45, comma 1, lett. f), L. 1° agosto 2002, n. 166.

(35) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 6, lett. c), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(36) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 6, lett. d), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400, modificato dall'art. 6, comma 4-bis, D.L. 28 dicembre 2006, n. 300, convertito, con modificazioni, dalla L. 26 febbraio 2007, n. 17 e, successivamente, così modificato dall'art. 12, comma 3, D.P.R. 7 settembre 2010, n. 168.

(37) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 393, L. 23 dicembre 2005, n. 266, a decorrere dal 1° gennaio 2006.

(38) Alinea così modificato dall'art. 3, comma 2-bis, D.L. 30 dicembre 2005, n. 273, convertito, con modificazioni, dalla L. 23 febbraio 2006, n. 51.

(39) Comma così modificato dall'art. 7, comma 3-ter, D.L. 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla L. 9 aprile 2009, n. 33.

(40) Comma inserito dall'art. 60, comma 1, lett. a), n. 1), L. 23 luglio 2009, n. 99.

(41) Lettera aggiunta dall'art. 60, comma 1, lett. a), n. 3), L. 23 luglio 2009, n. 99.

(42) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 18, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

(43) Per la soggezione all'imposta di registro in misura fissa, per l'esenzione dal pagamento dei diritti di segreteria di cui alla tabella D della L. 8 giugno 1962, n. 604 e per i contratti di servizio di cui al presente articolo, vedi l'art. 8, comma 1, L. 7 dicembre 1999, n. 472.

(44) In deroga a quanto disposto dal presente articolo, vedi l'art. 57, comma 4, D.L. 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla L. 6 agosto 2008, n. 133.

#### **Art. 19. Contratti di servizio** <sup>(47)(48)</sup>

1. I contratti di servizio assicurano la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e sono stipulati prima dell'inizio del loro periodo di validità. Per i servizi ferroviari i contratti di servizio sono stipulati sette mesi prima dell'inizio del loro periodo di validità, al fine di consentire la definizione degli orari nazionali.

2. I contratti di servizio per i quali non è assicurata, al momento della loro stipula, la corrispondenza tra gli importi di cui alla lettera e) del comma 3 e le risorse effettivamente disponibili sono nulli.

3. I contratti di servizio, nel rispetto anche delle disposizioni dell'articolo 14, comma 2, del regolamento n. 1191/69/CEE, così come modificato dall'articolo 1 del regolamento 1893/91/CEE, nonché nel rispetto dei principi sull'erogazione dei servizi pubblici così come fissati dalla carta dei servizi del settore trasporti, definiscono:

a) il periodo di validità;

b) le caratteristiche dei servizi offerti ed il programma di esercizio;

c) gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di età, manutenzione, confortevolezza e pulizia dei veicoli, e di regolarità delle corse;

d) la struttura tariffaria adottata ed i criteri di aggiornamento annuale di cui all' articolo 18, comma 2, lettera g-bis); <sup>(46)</sup>

e) l'importo eventualmente dovuto dall'ente pubblico all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto e le modalità di pagamento, nonché eventuali adeguamenti conseguenti a mutamenti della struttura tariffaria;

f) le modalità di modificazione del contratto successivamente alla conclusione;

g) le garanzie che devono essere prestate dall'azienda di trasporto;

h) le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto;

i) la ridefinizione dei rapporti, con riferimento ai lavoratori dipendenti e al capitale investito, dal soggetto esercente il servizio di trasporto pubblico, in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità del contratto di servizio;

l) l'obbligo dell'applicazione, per le singole tipologie del comparto dei trasporti, dei rispettivi contratti collettivi di lavoro, così come sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria. <sup>(45)</sup>

4. Gli importi di cui al comma 3, lettera e), possono essere soggetti a revisione annuale con modalità determinate nel contratto stesso allo scopo di incentivare miglioramenti di efficienza. I suddetti importi possono essere incrementati in misura non maggiore del tasso programmato di inflazione, salvo l'eventuale recupero delle differenze in caso di rilevante scostamento dal tasso effettivo di inflazione, a parità di offerta di trasporto.

5. I contratti di servizio pubblico devono rispettare gli *articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69* ed il regolamento (CEE) n. 1893/91, avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal 1° gennaio 2000. Trovano applicazione ai trasporti regionali e locali, a tale fine, le norme della *direttiva 91/440/CEE* del Consiglio del 29 luglio 1991.

6. I contratti di servizio in vigore alla data di entrata in vigore del presente decreto sono adeguati, per le parti eventualmente in contrasto con il presente decreto, in occasione della prima revisione annuale.

---

(45) Lettera così sostituita dall'*art. 1, comma 7, lett. a), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400*.

(46) Lettera così modificata dall'*art. 60, comma 1, lett. b), L. 23 luglio 2009, n. 99*.

(47) La Corte costituzionale, con sentenza 22 marzo-27 aprile 2001, n. 111 (Gazz. Uff. 2 maggio 2001, n. 17, serie speciale), ha dichiarato inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'*art. 18*, sollevate in riferimento agli artt. 3, 76, 117 e 118 della Cost.; ha dichiarato inoltre non fondate le questioni di legittimità costituzionale degli artt. 1, 2, 3, 7, 8, 9, 12, 16, 17 e 19, sollevate in riferimento agli artt. 3, 5, 76, 97, 117, 118, 119 e 128 della Cost.

(48) Per la soggezione all'imposta di registro in misura fissa, per l'esenzione dal pagamento dei diritti di segreteria di cui alla tabella D della *legge 8 giugno 1962, n. 604* e per i contratti di servizio di cui al presente articolo, vedi l'*art. 8, comma 1, L. 7 dicembre 1999, n. 472*. Vedi, anche, l'*art. 27, comma 14, L. 28 dicembre 2001, n. 448*.

#### **Art. 20. Norme finanziarie** <sup>(53)</sup>

1. Ogni regione, in relazione ai servizi minimi definiti ai sensi dell'*articolo 16*, ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisce annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite ai sensi del presente decreto.

[2. Sono trasferite alle regioni le risorse relative all'espletamento delle funzioni ad esse delegate, fatto salvo quanto disposto dall'*articolo 8, comma 4*, nei modi e nei tempi indicati nei successivi commi, ad esclusione di quelle relative all'espletamento delle competenze di cui all'*articolo 21, commi 1 e 2*. Il trasferimento di risorse dovrà, in particolare, garantire l'attuale livello di servizio, considerando anche il tasso di inflazione del settore. <sup>(52)(49)</sup>]

3. Le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative di cui al presente decreto, salvo quelle di cui al comma 4, sono trasferite alle regioni a partire dal 1° gennaio 1998 e, per le ferrovie già in gestione commissariale governativa, al momento del conferimento delle funzioni amministrative, ai sensi dell'*articolo 8, comma 2, lettera a)*.

4. Le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative in materia di servizi regionali e locali delle Ferrovie dello Stato S.p.a. sono trasferite alle regioni a decorrere dal 1° giugno 1999.

5. Le risorse di cui ai commi precedenti sono individuate e ripartite con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione e con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, previa intesa con la Conferenza permanente tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare le conseguenti variazioni di bilancio.

6. I fondi, ripartiti ai sensi del comma 5, sono annualmente regolati dalla legge finanziaria ai sensi dell'*articolo 11, comma 3, lettera i), della legge 5 agosto 1978, n. 468*, e successive modificazioni.

7. Entro il 31 dicembre 2004 i criteri di ripartizione dei fondi sono rideterminati, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di intesa con la Conferenza unificata di cui all'*articolo 9 della legge n. 59*. <sup>(50)</sup>

7-bis I criteri di ripartizione dei fondi di cui al comma 7 sono rideterminati anche sulla base del volume dei passeggeri trasportati e, per i servizi di cui all'*articolo 8*, dei risultati del monitoraggio ivi previsto. <sup>(51)</sup>

(49) Comma abrogato dall'art. 1, comma 312, L. 24 dicembre 2007, n. 244, a decorrere dal 1° gennaio 2008.

(50) Comma così modificato dall'art. 9, comma 1, D.L. 25 ottobre 2002, n. 236, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, legge 27 dicembre 2002, n. 284.

(51) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 8, lett. b), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(52) Comma sostituito dall'art. 1, comma 8, lett. a), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

(53) Vedi, anche, l'art. 1, comma 297, L. 24 dicembre 2007, n. 244.

#### **Art. 21. Disposizioni finali e transitorie**

1. La conclusione dei procedimenti amministrativi che hanno comportato impegni di spesa anteriormente alla data di conferimento delle funzioni amministrative alle regioni ed agli enti locali rimane di competenza dello Stato.

2. Restano ferme le competenze tecnico-amministrative dello Stato relative ai finanziamenti stanziati per lavori e forniture per i quali all'atto dell'entrata in vigore del presente decreto sono stati già perfezionati i relativi contratti.

3. E' fatto salvo quanto disposto dalle leggi 20 dicembre 1974, n. 684, 19 maggio 1975, n. 169, 5 dicembre 1986, n. 856, 5 maggio 1989, n. 160, e dal decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1979, n. 501, e dalle conseguenti convenzioni fino alla scadenza delle stesse.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

**D.P.R. 11-7-1980 n. 753**

Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto.  
Pubblicato nel Suppl. Ord. alla Gazz. Uff. 15 novembre 1980, n. 314

(...)

**TITOLO IX****Determinazione degli organi competenti ad emanare norme regolamentari e disposizioni interne****Capo III - Disposizioni riguardanti le ferrovie in concessione**

(...)

**100.** Il Ministro dei trasporti emana, per le ferrovie in concessione, le norme regolamentari riguardanti:

1) le modalità e la frequenza delle verifiche e prove funzionali da effettuare periodicamente, od a seguito di incidenti, ovvero qualora sorgano dubbi sul permanere delle necessarie condizioni di sicurezza, per la sede, per le principali opere d'arte, per gli impianti, per il materiale mobile, nonché per qualsiasi apparecchiatura attinente alla sicurezza dell'esercizio;

2) la determinazione delle verifiche e prove cui provvedono i competenti uffici della M.C.T.C. e di quelle cui devono invece autonomamente provvedere i direttori o i responsabili dell'esercizio, ovvero gli assistenti tecnici di cui al quarto comma del precedente art. 90, in relazione alle peculiarità dei diversi tipi di servizi di pubblico trasporto;

3) la tenuta delle registrazioni relative allo stato di servizio o di conservazione della sede, delle principali opere d'arte, degli impianti, delle apparecchiature e del materiale mobile;

4) le indicazioni da apporsi sul materiale mobile e su sue parti di rilevante importanza per consentirne l'individuazione;

5) la formazione, nell'ambito delle disposizioni regolanti l'orario di lavoro, dei turni di servizio per il personale addetto a mansioni interessanti la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;

6) la determinazione delle qualifiche del personale che deve essere giurato nelle forme di legge agli effetti del quarto comma del precedente art. 71;

7) l'istituzione di temporanei servizi sostitutivi di quelli ferroviari forzatamente sospesi;

8) la libera circolazione, nell'ambito delle vigenti disposizioni di legge ed in relazione all'espletamento delle funzioni previste dalle presenti norme, per il personale della M.C.T.C., per quello di altre amministrazioni dello Stato che presta la propria opera presso il Ministero dei trasporti in collaborazione con la M.C.T.C., nonché per coloro che nell'interesse della stessa, svolgono attività di ricerca, studio o consulenza, ferme restando le competenze delle regioni in ordine alla libera circolazione, nell'ambito dei servizi di pubblico trasporto rientranti nelle attribuzioni delle regioni stesse, per il personale regionale addetto alla vigilanza su tali servizi <sup>(39)</sup>.

Per i servizi di pubblico trasporto di competenza delle regioni, alle verifiche e prove alle quali provvedono i competenti uffici della M.C.T.C. ai sensi del precedente primo comma, punto 2), partecipano, agli effetti della regolarità dell'esercizio, gli organi regionali.

I competenti uffici della M.C.T.C. hanno facoltà di effettuare ispezioni sulla tenuta dello stato di servizio o di conservazione della sede, delle principali opere d'arte, degli impianti, delle apparecchiature e del materiale mobile, nonché sulle verifiche e prove cui, ai sensi del precedente primo comma, punto 2), provvedono autonomamente i direttori o i responsabili dell'esercizio.

In relazione all'esito sfavorevole delle verifiche e prove di cui al primo comma o delle ispezioni di cui al terzo comma, i competenti uffici della M.C.T.C. possono revocare l'autorizzazione di cui al primo comma del precedente art. 4, ovvero il nulla osta tecnico di cui al terzo comma dello stesso articolo, secondo che si tratti rispettivamente di servizi di pubblico trasporto rientranti nelle attribuzioni degli organi statali o regionali.

Qualora insorgano ragioni di pubblica incolumità, i competenti uffici della M.C.T.C., gli organi delle regioni nonché quelli degli enti locali territoriali possono inoltre disporre la sospensione dell'esercizio per i servizi rientranti nelle rispettive attribuzioni.



Per quanto concerne le revisioni degli autobus dei servizi di pubblico trasporto effettuati su strada restano ferme le norme del vigente codice della strada e delle relative disposizioni di esecuzione.

(39) Vedi il *D.M. 1° agosto 1984*.

(...)

**L. 7-4-2014 n. 56**

Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni.

Pubblicata nella Gazz. Uff. 7 aprile 2014, n. 81.

**Art. 1.**

(...)

44. A valere sulle risorse proprie e trasferite, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e comunque nel rispetto dei vincoli del patto di stabilità interno, alla città metropolitana sono attribuite le funzioni fondamentali delle province e quelle attribuite alla città metropolitana nell'ambito del processo di riordino delle funzioni delle province ai sensi dei commi da 85 a 97 del presente articolo, nonché, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera p), della Costituzione, le seguenti funzioni fondamentali:

a) adozione e aggiornamento annuale di un piano strategico triennale del territorio metropolitano, che costituisce atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei comuni e delle unioni di comuni compresi nel predetto territorio, anche in relazione all'esercizio di funzioni delegate o assegnate dalle regioni, nel rispetto delle leggi delle regioni nelle materie di loro competenza;

b) pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, anche fissando vincoli e obiettivi all'attività e all'esercizio delle funzioni dei comuni compresi nel territorio metropolitano;

c) strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano. D'intesa con i comuni interessati la città metropolitana può esercitare le funzioni di predisposizione dei documenti di gara, di stazione appaltante, di monitoraggio dei contratti di servizio e di organizzazione di concorsi e procedure selettive;

d) mobilità e viabilità, anche assicurando la compatibilità e la coerenza della pianificazione urbanistica comunale nell'ambito metropolitano;

e) promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale, anche assicurando sostegno e supporto alle attività economiche e di ricerca innovative e coerenti con la vocazione della città metropolitana come delineata nel piano strategico del territorio di cui alla lettera a);

f) promozione e coordinamento dei sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione in ambito metropolitano.

(...)

85. Le province di cui ai commi da 51 a 53, quali enti con funzioni di area vasta, esercitano le seguenti funzioni fondamentali:

a) pianificazione territoriale provinciale di coordinamento, nonché tutela e valorizzazione dell'ambiente, per gli aspetti di competenza;

b) pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale, autorizzazione e controllo in materia di trasporto privato, in coerenza con la programmazione regionale, nonché costruzione e gestione delle strade provinciali e regolazione della circolazione stradale ad esse inerente;

c) programmazione provinciale della rete scolastica, nel rispetto della programmazione regionale;

d) raccolta ed elaborazione di dati, assistenza tecnico-amministrativa agli enti locali;

e) gestione dell'edilizia scolastica;

f) controllo dei fenomeni discriminatori in ambito occupazionale e promozione delle pari opportunità sul territorio provinciale.

(...)

**L. 23-7-2009 n. 99**

Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia.

Pubblicata nella Gazz. Uff. 31 luglio 2009, n. 176, S.O

(...)

**Art. 61. (Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale)**

1. Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatari di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422<sup>(116)</sup>.

---

(116) Vedi, anche, il comma 1-bis dell'art. 15, D.L. 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla L. 20 novembre 2009, n. 166.

(...)

**L. 7-8-1990 n. 241**

Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi.

*Pubblicata nella Gazz. Uff. 18 agosto 1990, n. 192*

(...)

**Art. 15 Accordi fra pubbliche amministrazioni** <sup>(92)</sup>

1. Anche al di fuori delle ipotesi previste dall'*articolo 14*, le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune.

2. Per detti accordi si osservano, in quanto applicabili, le disposizioni previste dall'*articolo 11*, commi 2 e 3. <sup>(93)</sup>

2-bis. A fare data dal 30 giugno 2014 gli accordi di cui al comma 1 sono sottoscritti con firma digitale, ai sensi dell'*articolo 24 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82*, con firma elettronica avanzata, ai sensi dell'*articolo 1, comma 1, lettera q-bis), del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82*, ovvero con altra firma elettronica qualificata, pena la nullità degli stessi. Dall'attuazione della presente disposizione non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. All'attuazione della medesima si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste dalla legislazione vigente. <sup>(94)(95)</sup>

---

(92) Rubrica inserita dall'*art. 21, comma 1, lett. t), L. 11 febbraio 2005, n. 15*.

(93) Comma così modificato dall'*art. 3, comma 2, lett. b) dell'Allegato 4 al D.Lgs. 2 luglio 2010, n. 104*, a decorrere dal 16 settembre 2010, ai sensi di quanto disposto dall'*art. 2, comma 1 del medesimo D.Lgs. 104/2010*.

(94) Comma aggiunto dall'*art. 6, comma 2, D.L. 18 ottobre 2012, n. 179*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 17 dicembre 2012, n. 221* e, successivamente, così modificato dall'*art. 6, comma 5, D.L. 23 dicembre 2013, n. 145*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 21 febbraio 2014, n. 9*; vedi, anche, l'*art. 6, comma 7 del medesimo D.L. 145/2013*.

(95) In deroga a quanto disposto dal presente comma vedi l' *art. 10-ter, comma 1, D.L. 12 settembre 2013, n. 104*, convertito, con modificazioni, dalla *L. 8 novembre 2013, n. 128*.

(...)

**L. 24-11-2000 n. 340**

Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999.

Pubblicata nella Gazz. Uff. 24 novembre 2000, n. 275

(...)

**22. Piani urbani di mobilità.**

1. Al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di *car pooling* e *car sharing* e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei *mobility manager*, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città. Le autorizzazioni legislative di spesa, da individuare con il regolamento di cui al comma 4, recanti limiti di impegno decorrenti dall'anno 2002, concernenti fondi finalizzati, da leggi settoriali in vigore, alla costruzione e sviluppo di singole modalità di trasporto e mobilità, a decorrere dall'anno finanziario medesimo sono iscritte in apposito fondo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Sono abilitati a presentare richiesta di cofinanziamento allo Stato in misura non superiore al 60 per cento dei costi complessivi di investimento, per l'attuazione degli interventi previsti dal PUM, i singoli comuni o aggregazioni di comuni limitrofi con popolazione superiore a 100.000 abitanti, le province aggreganti i comuni limitrofi con popolazione complessiva superiore a 100.000 abitanti, d'intesa con i comuni interessati, e le regioni, nel caso delle aree metropolitane di tipo policentrico e diffuso, d'intesa con i comuni interessati.

3. Una percentuale non superiore al 5 per cento dell'importo complessivo derivante dall'attuazione del comma 1 è destinata a comuni singoli che per ragioni tecniche, geografiche o socio-economiche, non possono far parte delle aggregazioni di cui al comma 2. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica stabilisce annualmente la ripartizione percentuale del restante 95 per cento tra le città metropolitane di cui all'articolo 22 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, approvato con *decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267*, ed i restanti comuni di cui al comma 2.

4. Con regolamento da adottare ai sensi dell'*articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400*, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici e dell'ambiente, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'*articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*, sentito il parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono definiti l'elenco delle autorizzazioni legislative di spesa di cui al comma 1, il procedimento di formazione e di approvazione dei PUM, i requisiti minimi dei relativi contenuti, i criteri di priorità nell'assegnazione delle somme, nonché le modalità di erogazione del finanziamento statale, di controllo dei risultati e delle relative procedure <sup>(33)</sup>.

5. Le risorse finanziarie sono erogate ai soggetti promotori dei progetti presentati, fino a concorrenza delle somme disponibili sulla base dei criteri di valutazione di cui al comma 4.

---

(33) L'art. 15, comma 2, L. 1° agosto 2002, n. 166 prescrive, per una migliore sicurezza stradale, che il governo, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della suddetta legge (18 agosto 2002), adotti il regolamento di cui al presente comma, ai fini dell'attuazione dei Piani urbani di mobilità.

(...)



**L. 14-11-1995 n. 481**

Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità.

Pubblicata nella Gazz. Uff. 18 novembre 1995, n. 270, S.O

**2. Istituzione delle Autorità per i servizi di pubblica utilità.**

1. Sono istituite le Autorità di regolazione di servizi di pubblica utilità, competenti, rispettivamente, per l'energia elettrica, il gas ed il sistema idrico e per le telecomunicazioni. Tenuto conto del quadro complessivo del sistema delle comunicazioni, all'Autorità per le telecomunicazioni potranno essere attribuite competenze su altri aspetti di tale sistema <sup>(4)</sup>.

2. Le disposizioni del presente articolo costituiscono principi generali cui si ispira la normativa relativa alle Autorità.

[3. Al fine di consentire una equilibrata distribuzione sul territorio italiano degli organismi pubblici che svolgono funzioni di carattere nazionale, più Autorità per i servizi pubblici non possono avere sede nella medesima città] <sup>(5)</sup>.

4. La disciplina e la composizione di ciascuna Autorità sono definite da normative particolari che tengono conto delle specificità di ciascun settore sulla base dei principi generali del presente articolo. La presente legge disciplina nell'articolo 3 il settore dell'energia elettrica e del gas. Gli altri settori saranno disciplinati con appositi provvedimenti legislativi.

5. Le Autorità operano in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione; esse sono preposte alla regolazione e al controllo del settore di propria competenza. Per i settori dell'energia elettrica e del gas, al fine di tutelare i clienti finali e di garantire mercati effettivamente concorrenziali, le competenze ricomprendono tutte le attività della relativa filiera <sup>(6)</sup>.

6. Le Autorità, in quanto autorità nazionali competenti per la regolazione e il controllo, svolgono attività consultiva e di segnalazione al Governo nelle materie di propria competenza anche ai fini della definizione, del recepimento e della attuazione della normativa comunitaria.

7. Ciascuna Autorità è organo collegiale costituito dal presidente e da due membri, nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro competente. Le designazioni effettuate dal Governo sono previamente sottoposte al parere delle competenti Commissioni parlamentari. In nessun caso le nomine possono essere effettuate in mancanza del parere favorevole espresso dalle predette Commissioni a maggioranza dei due terzi dei componenti. Le medesime Commissioni possono procedere all'audizione delle persone designate. In sede di prima attuazione della presente legge le Commissioni parlamentari si pronunciano entro trenta giorni dalla richiesta del parere; decorso tale termine il parere viene espresso a maggioranza assoluta <sup>(7)</sup>.

8. I componenti di ciascuna Autorità sono scelti fra persone dotate di alta e riconosciuta professionalità e competenza nel settore; durano in carica sette anni e non possono essere confermati. A pena di decadenza essi non possono esercitare, direttamente o indirettamente, alcuna attività professionale o di consulenza, essere amministratori o dipendenti di soggetti pubblici o privati né ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, ivi compresi gli incarichi elettivi o di rappresentanza nei partiti politici né avere interessi diretti o indiretti nelle imprese operanti nel settore di competenza della medesima Autorità. I dipendenti delle amministrazioni pubbliche sono collocati fuori ruolo per l'intera durata dell'incarico <sup>(8)</sup>.

9. Per almeno due anni dalla cessazione dell'incarico i componenti e i dirigenti delle Autorità non possono intrattenere, direttamente o indirettamente, rapporti di collaborazione, di consulenza o di impiego con le imprese operanti nel settore di competenza; la violazione di tale divieto è punita, salvo che il fatto costituisca reato, con una sanzione pecuniaria pari, nel minimo, alla maggiore somma tra 50 milioni di lire e l'importo del corrispettivo percepito e, nel massimo, alla maggiore somma tra 500 milioni di lire e l'importo del corrispettivo percepito. All'imprenditore che abbia violato tale divieto si applica la sanzione amministrativa pecuniaria pari allo 0,5 per cento del fatturato e, comunque, non inferiore a 300 milioni di lire e non superiore a 200 miliardi di lire, e, nei casi più gravi o quando il comportamento illecito sia stato reiterato, la revoca dell'atto concessivo o autorizzativo. I valori di tali sanzione sono rivalutati secondo il tasso di variazione annuo dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati rilevato dall'ISTAT. Le disposizioni del presente comma non si applicano ai dirigenti che negli ultimi quattro anni di servizio sono stati responsabili esclusivamente di uffici di supporto <sup>(9)</sup>.

10. I componenti e i funzionari delle Autorità, nell'esercizio delle funzioni, sono pubblici ufficiali e sono tenuti al segreto d'ufficio. Fatta salva la riserva all'organo collegiale di adottare i provvedimenti nelle materie di cui al comma 12, per garantire la responsabilità e l'autonomia nello svolgimento delle procedure istruttorie, ai sensi della *legge 7 agosto 1990, n. 241*, e successive modificazioni, e

del *decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29*, e successive modificazioni, si applicano i principi riguardanti l'individuazione e le funzioni del responsabile del procedimento, nonché quelli relativi alla distinzione tra funzioni di indirizzo e controllo, attribuite agli organi di vertice, e quelli concernenti le funzioni di gestione attribuite ai dirigenti.

11. Le indennità spettanti ai componenti le Autorità sono determinate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro del tesoro.

12. Ciascuna Autorità nel perseguire le finalità di cui all'articolo 1 svolge le seguenti funzioni:

a) formula osservazioni e proposte da trasmettere al Governo e al Parlamento sui servizi da assoggettare a regime di concessione o di autorizzazione e sulle relative forme di mercato, nei limiti delle leggi esistenti, proponendo al Governo le modifiche normative e regolamentari necessarie in relazione alle dinamiche tecnologiche, alle condizioni di mercato ed all'evoluzione delle normative comunitarie;

b) propone i Ministri competenti gli schemi per il rinnovo nonché per eventuali variazioni dei singoli atti di concessione o di autorizzazione, delle convenzioni e dei contratti di programma;

c) controlla che le condizioni e le modalità di accesso per i soggetti esercenti i servizi, comunque stabilite, siano attuate nel rispetto dei principi della concorrenza e della trasparenza, anche in riferimento alle singole voci di costo, anche al fine di prevedere l'obbligo di prestare il servizio in condizioni di eguaglianza, in modo che tutte le ragionevoli esigenze degli utenti siano soddisfatte, ivi comprese quelle degli anziani e dei disabili, garantendo altresì il rispetto: dell'ambiente, la sicurezza degli impianti e la salute degli addetti;

d) propone la modifica delle clausole delle concessioni e delle convenzioni, ivi comprese quelle relative all'esercizio in esclusiva, delle autorizzazioni, dei contratti di programma in essere e delle condizioni di svolgimento dei servizi, ove ciò sia richiesto dall'andamento del mercato o dalle ragionevoli esigenze degli utenti, definendo altresì le condizioni tecnico-economiche di accesso e di interconnessione alle reti, ove previsti dalla normativa vigente;

e) stabilisce e aggiorna, in relazione all'andamento del mercato, la tariffa base, i parametri e gli altri elementi di riferimento per determinare le tariffe di cui ai commi 17,18 e 19, nonché le modalità per il recupero dei costi eventualmente sostenuti nell'interesse generale in modo da assicurare la qualità, l'efficienza del servizio e l'adeguata diffusione del medesimo sul territorio nazionale, nonché la realizzazione degli obiettivi generali di carattere sociale, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 1, tenendo separato dalla tariffa qualsiasi tributo od onere improprio; verifica la conformità ai criteri di cui alla presente lettera delle proposte di aggiornamento delle tariffe annualmente presentate e si pronuncia, sentiti eventualmente i soggetti esercenti il servizio, entro novanta giorni dal ricevimento della proposta; qualora la pronuncia non intervenga entro tale termine, le tariffe si intendono verificate positivamente;

f) emana le direttive per la separazione contabile e amministrativa e verifica i costi delle singole prestazioni per assicurare, tra l'altro, la loro corretta disaggregazione e imputazione per funzione svolta, per area geografica e per categoria di utenza evidenziando separatamente gli oneri conseguenti alla fornitura del servizio universale definito dalla convenzione, provvedendo quindi al confronto tra essi e i costi analoghi in altri Paesi, assicurando la pubblicizzazione dei dati;

g) controlla lo svolgimento dei servizi con poteri di ispezione, di accesso, di acquisizione della documentazione e delle notizie utili, determinando altresì i casi di indennizzo automatico da parte del soggetto esercente il servizio nei confronti dell'utente ove il medesimo soggetto non rispetti le clausole contrattuali o eroghi il servizio con livelli qualitativi inferiori a quelli stabiliti nel regolamento di servizio di cui al comma 37, nel contratto di programma ovvero ai sensi della lettera h) <sup>(10)</sup>;

h) emana le direttive concernenti la produzione e l'erogazione dei servizi da parte dei soggetti esercenti i servizi medesimi, definendo in particolare i livelli generali di qualità riferiti al complesso delle prestazioni e i livelli specifici di qualità riferiti alla singola prestazione da garantire all'utente, sentiti i soggetti esercenti il servizio e i rappresentanti degli utenti e dei consumatori, eventualmente differenziandoli per settore e tipo di prestazione; tali determinazioni producono gli effetti di cui al comma 37 <sup>(11)</sup>;

i) assicura la più ampia pubblicità delle condizioni dei servizi; studia l'evoluzione del settore e dei singoli servizi, anche per modificare condizioni tecniche, giuridiche ed economiche relative allo svolgimento o all'erogazione dei medesimi; promuove iniziative volte a migliorare le modalità di erogazione dei servizi; presenta annualmente al Parlamento e al Presidente del Consiglio dei ministri una relazione sullo stato dei servizi e sull'attività svolta;

j) pubblicizza e diffonde la conoscenza delle condizioni di svolgimento dei servizi al fine di garantire la massima trasparenza, la concorrenzialità dell'offerta e la possibilità di migliori scelte da parte degli utenti intermedi o finali;

m) valuta reclami, istanze e segnalazioni presentate dagli utenti o dai consumatori, singoli o associati, in ordine al rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte dei soggetti esercenti il servizio nei confronti dei quali interviene imponendo, ove opportuno, modifiche alle modalità di esercizio degli stessi ovvero procedendo alla revisione del regolamento di servizio di cui al comma 37 <sup>(12)</sup>;

n) verifica la congruità delle misure adottate dai soggetti esercenti il servizio al fine di assicurare la parità di trattamento tra gli utenti, garantire la continuità della prestazione dei servizi, verificare periodicamente la qualità e l'efficacia delle prestazioni all'uopo acquisendo anche la valutazione degli utenti, garantire ogni informazione circa le modalità di prestazione dei servizi e i relativi livelli qualitativi, consentire a utenti e consumatori il più agevole accesso agli uffici aperti al pubblico, ridurre il numero degli adempimenti richiesti agli utenti semplificando le procedure per l'erogazione del servizio, assicurare la sollecita risposta a reclami, istanze e segnalazioni nel rispetto dei livelli qualitativi e tariffari;

o) propone al Ministro competente la sospensione o la decadenza della concessione per i casi in cui tali provvedimenti siano consentiti dall'ordinamento;

p) controlla che ciascun soggetto esercente il servizio adotti, in base alla direttiva sui principi dell'erogazione dei servizi pubblici del Presidente del Consiglio dei ministri del 27 gennaio 1994, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 43 del 22 febbraio 1994, una carta di servizio pubblico con indicazione di standards dei singoli servizi e ne verifica il rispetto.

13. Il Ministro competente, se respinge le proposte di cui alle lettere b), d) e o) del comma 12, chiede all'Autorità una nuova proposta e indica esplicitamente i principi e i criteri previsti dalla presente legge ai quali attenersi. Il Ministro competente, qualora non intenda accogliere la seconda proposta dell'Autorità, propone al Presidente del Consiglio dei ministri di decidere, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, in difformità esclusivamente per gravi e rilevanti motivi di utilità generale.

14. A ciascuna Autorità sono trasferite tutte le funzioni amministrative esercitate da organi statali e da altri enti e amministrazioni pubbliche, anche a ordinamento autonomo, relative alle sue attribuzioni. Fino alla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al comma 28, il Ministro competente continua comunque ad esercitare le funzioni in precedenza ad esso attribuite dalla normativa vigente. Sono fatte salve le funzioni di indirizzo nel settore spettanti al Governo e le attribuzioni riservate alle autonomie locali.

15. Nelle province autonome di Trento e di Bolzano si applicano gli articoli 12 e 13 del testo unico approvato con *decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670*, e le relative norme di attuazione contenute nel *decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381*, e nel *decreto del Presidente della Repubblica 26 marzo 1977, n. 235*.

16. Nella regione Valle d'Aosta si applicano le norme contenute negli articoli 7, 8, 9 e 10 dello statuto speciale, approvato con *legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 4*.

17. Ai fini della presente legge si intendono per tariffe i prezzi massimi unitari dei servizi al netto delle imposte.

18. Salvo quanto previsto dall'articolo 3 e unitamente ad altri criteri di analisi e valutazioni, i parametri di cui al comma 12, lettera e), che l'Autorità fissa per la determinazione della tariffa con il metodo del price-cap, inteso come limite massimo della variazione di prezzo vincolata per un periodo pluriennale, sono i seguenti:

a) tasso di variazione medio annuo riferito ai dodici mesi precedenti dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati rilevato dall'ISTAT;

b) obiettivo di variazione del tasso annuale di produttività, prefissato per un periodo almeno triennale.

19. Ai fini di cui al comma 18 si fa altresì riferimento ai seguenti elementi:

a) recupero di qualità del servizio rispetto a standards prefissati per un periodo almeno triennale;

b) costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali, da mutamenti del quadro normativo o dalla variazione degli obblighi relativi al servizio universale;

c) costi derivanti dall'adozione di interventi volti al controllo e alla gestione della domanda attraverso l'uso efficiente delle risorse.

20. Per lo svolgimento delle proprie funzioni, ciascuna Autorità:

a) richiede, ai soggetti esercenti il servizio, informazioni e documenti sulle loro attività;

b) effettua controlli in ordine al rispetto degli atti di cui ai commi 36 e 37;

c) irroga, salvo che il fatto costituisca reato, in caso di inosservanza dei propri provvedimenti o in caso di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio, alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti acquisiti non siano veritieri, sanzioni amministrative pecuniarie non inferiori nel minimo a euro 2.500 e non superiori nel massimo a lire 300 miliardi; in caso di reiterazione delle violazioni ha la facoltà, qualora ciò non comprometta la fruibilità del servizio da parte degli utenti, di sospendere l'attività di impresa fino a 6 mesi ovvero proporre al Ministro competente la sospensione o la decadenza della concessione <sup>(13)</sup>;

d) ordina al soggetto esercente il servizio la cessazione di comportamenti lesivi dei diritti degli utenti, imponendo, ai sensi del comma 12, lettera g), l'obbligo di corrispondere un indennizzo;

e) può adottare, nell'ambito della procedura di conciliazione o di arbitrato, provvedimenti temporanei diretti a garantire la continuità dell'erogazione del servizio ovvero a far cessare forme di abuso o di scorretto funzionamento da parte del soggetto esercente il servizio.

21. Il Governo, nell'ambito del documento di programmazione economico-finanziaria, indica alle Autorità il quadro di esigenze di sviluppo dei servizi di pubblica utilità che corrispondono agli interessi generali del Paese.

22. Le pubbliche amministrazioni e le imprese sono tenute a fornire alle Autorità, oltre a notizie e informazioni, la collaborazione per l'adempimento delle loro funzioni.

23. Le Autorità disciplinano, ai sensi del capo III della *legge 7 agosto 1990, n. 241*, con proprio regolamento, da adottare entro novanta giorni dall'avvenuta nomina, audizioni periodiche delle formazioni associative nelle quali i consumatori e gli utenti siano organizzati. Nel medesimo regolamento sono altresì disciplinati audizioni periodiche delle associazioni ambientaliste, delle associazioni sindacali delle imprese e dei lavoratori e lo svolgimento di rilevazioni sulla soddisfazione degli utenti e sull'efficacia dei servizi.

24. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con uno o più regolamenti emanati ai sensi dell'*articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400*, sono definiti:

a) le procedure relative alle attività svolte dalle Autorità idonee a garantire agli interessati la piena conoscenza degli atti istruttori, il contraddittorio, in forma scritta e orale, e la verbalizzazione;

b) i criteri, le condizioni, i termini e le modalità per l'esperimento di procedure di conciliazione o di arbitrato in contraddittorio presso le Autorità nei casi di controversie insorte tra utenti e soggetti esercenti il servizio, prevedendo altresì i casi in cui tali procedure di conciliazione o di arbitrato possano essere rimesse in prima istanza alle commissioni arbitrali e conciliative istituite presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, ai sensi dell'*articolo 2, comma 4, lettera a), della legge 29 dicembre 1993, n. 580*. Fino alla scadenza del termine fissato per la presentazione delle istanze di conciliazione o di deferimento agli arbitri, sono sospesi i termini per il ricorso in sede giurisdizionale che, se proposto, è improcedibile. Il verbale di conciliazione o la decisione arbitrale costituiscono titolo esecutivo <sup>(14)</sup>.

25. La tutela giurisdizionale davanti al giudice amministrativo è disciplinata dal codice del processo amministrativo <sup>(15)</sup>.

26. La pubblicità di atti e procedimenti delle Autorità è assicurata anche attraverso un apposito bollettino pubblicato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri <sup>(16)</sup>.

27. Ciascuna Autorità ha autonomia organizzativa, contabile e amministrativa. Il bilancio preventivo e il rendiconto della gestione, soggetto al controllo della Corte dei conti, sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale.

28. Ciascuna Autorità, con propri regolamenti, definisce, entro trenta giorni dalla sua costituzione, le norme concernenti l'organizzazione interna e il funzionamento, la pianta organica del personale di ruolo, che non può eccedere le centoventi unità, l'ordinamento delle carriere, nonché, in base ai criteri fissati dal contratto collettivo di lavoro in vigore per l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e tenuto conto delle specifiche esigenze funzionali e organizzative, il trattamento giuridico ed economico del personale. Alle Autorità non si applicano le disposizioni di cui al *D.Lgs. 3 febbraio 1993, n. 29*, e successive modificazioni, fatto salvo quanto previsto dal comma 10 del presente articolo <sup>(17)</sup>.

29. Il regolamento del personale di ruolo previsto nella pianta organica di ciascuna Autorità avviene mediante pubblico concorso, ad eccezione delle categorie per le quali sono previste assunzioni in base all'*articolo 16 della legge 28 febbraio 1987, n. 56*, e successive modificazioni. In sede di prima attuazione della presente legge ciascuna Autorità provvede mediante apposita selezione anche nell'ambito del personale dipendente da pubbliche amministrazioni in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza richiesti per l'espletamento delle singole funzioni e tale da garantire la massima neutralità e imparzialità comunque nella misura massima del 50 per cento dei posti previsti nella pianta organica.

30. Ciascuna autorità può assumere, in numero non superiore a sessanta unità, dipendenti con contratto a tempo determinato di durata non superiore a due anni nonché esperti e collaboratori esterni, in numero non superiore a dieci, per specifici obiettivi e contenuti professionali, con contratti a tempo determinato di durata non superiore a due anni che possono essere rinnovati per non più di due volte <sup>(18)</sup>.

31. Il personale dipendente in servizio anche in forza di contratto a tempo determinato presso le Autorità non può assumere altro impiego o incarico né esercitare altra attività professionale, anche se a carattere occasionale. Esso, inoltre, non può avere interessi diretti o indiretti nelle imprese del settore. La violazione di tali divieti costituisce causa di decadenza dall'impiego ed è punita, ove il fatto non costituisca reato, con una sanzione amministrativa pecuniaria pari, nel minimo, a 5 milioni di lire, e, nel massimo, alla maggior somma tra 50 milioni di lire e l'importo del corrispettivo percepito.

32. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono emanati, ai sensi dell'*articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400*, uno o più regolamenti volti a trasferire le ulteriori competenze connesse a quelle attribuite alle Autorità dalla presente legge nonché a riorganizzare o a sopprimere gli uffici e a rivedere le piante organiche delle amministrazioni pubbliche interessate dalla applicazione della presente legge e cessano le competenze esercitate in materia dal Comitato interministeriale per la programmazione economica. A decorrere dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di cui al presente comma sono abrogate le disposizioni legislative e regolamentari che disciplinano gli uffici soppressi riorganizzati. I regolamenti indicano le disposizioni abrogate ai sensi del precedente periodo.

33. Le Autorità, con riferimento agli atti e ai comportamenti delle imprese operanti nei settori sottoposti al loro controllo, segnalano all'Autorità garante della concorrenza e del mercato la sussistenza di ipotesi di violazione delle disposizioni della *legge 10 ottobre 1990, n. 287*.

34. Per le materie attinenti alla tutela della concorrenza, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato esprime parere obbligatorio entro il termine di 30 giorni alle amministrazioni pubbliche competenti in ordine alla definizione delle concessioni, dei contratti di servizio e degli altri strumenti di regolazione dell'esercizio dei servizi nazionali.

35. Le concessioni rilasciate nei settori di cui al comma 1, la cui durata non può essere superiore ad anni quaranta, possono essere onerose, con le eccezioni previste dalla normativa vigente.

36. L'esercizio del servizio in concessione è disciplinato da convenzioni ed eventuali contratti di programma stipulati tra l'amministrazione concedente e il soggetto esercente il servizio, nei quali sono definiti, in particolare, l'indicazione degli obiettivi generali, degli scopi specifici e degli obblighi reciproci da perseguire nello svolgimento del servizio; le procedure di controllo e le sanzioni in caso di inadempimento; le modalità e le procedure di indennizzo automatico nonché le modalità di aggiornamento, revisione e rinnovo del contratto di programma o della convenzione.

37. Il soggetto esercente il servizio predisponde un regolamento di servizio nel rispetto dei principi di cui alla presente legge e di quanto stabilito negli atti di cui al comma 36. Le determinazioni delle Autorità di cui al comma 12, lettera h), costituiscono modifica o integrazione del regolamento di servizio.

38. All'onere derivante dall'istituzione e dal funzionamento delle Autorità, determinato in lire 3 miliardi per il 1995 e in lire 20 miliardi, per ciascuna Autorità, a decorrere dal 1996, si provvede:

a) per il 1995, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1995-1997, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1995 all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

b) a decorrere dal 1996, mediante contributo di importo non superiore all'uno per mille dei ricavi dell'ultimo esercizio, versato dai soggetti esercenti il servizio stesso; il contributo è versato entro il 31 luglio di ogni anno nella misura e secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro delle finanze emanato, di concerto con il Ministro del tesoro, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge <sup>(19)</sup>.



39. [Il Ministro delle finanze è autorizzato ad adeguare il contributo a carico dei soggetti esercenti il servizio in relazione agli oneri atti a coprire le effettive spese di funzionamento di ciascuna Autorità] <sup>(20)</sup>.

40. Le somme di cui al comma 38, lettera b), afferenti all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e all'Autorità per l'energia elettrica e il gas sono versate direttamente ai bilanci dei predetti enti <sup>(21)</sup>.

41. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

---

(4) Comma così modificato dal comma 13 dell'art. 13, D.L. 23 dicembre 2013, n. 145.

(5) Comma abrogato dal comma 10 dell'art. 22, D.L. 24 giugno 2014, n. 90.

(6) Periodo aggiunto dal comma 1 dell'art. 28, L. 23 luglio 2009, n. 99.

(7) Per la composizione dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas vedi l'art. 1, comma 15, L. 23 agosto 2004, n. 239.

(8) Vedi, anche, i commi 1, 4, 5, 6 e 7 dell'art. 22, D.L. 24 giugno 2014, n. 90.

(9) Comma così modificato dalle lettere 0a), a) e b) del comma 3 dell'art. 22, D.L. 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 114.

(10) Vedi, anche, la *Del.Aut.en.el. e gas 6 settembre 2005, n. 185/05*, la *Del.Aut.en.el. e gas 18 dicembre 2006, n. 294/06*, la *Del.Aut.en.el. e gas 19 giugno 2007, n. 139/07* e la *Del.Aut.en.el. e gas 12 luglio 2007, n. 172/07* e la *Del. 4 febbraio 2010, n. ARG/elt 13/10*.

(11) In attuazione di quanto disposto dalla presente lettera vedi, per il settore gas, la *Del.Aut.en.el. e gas 18 ottobre 2001, n. 229/2001*, la *Del.Aut.en.el. e gas 12 dicembre 2002, n. 207/02*, la *Del.Aut.en.el. e gas 6 settembre 2005, n. 185/05*, la *Del.Aut.en.el. e gas 18 dicembre 2006, n. 294/06*, la *Del.Aut.en.el. e gas 19 giugno 2007, n. 139/07*. Vedi, anche, la *Del.Aut.en.el. e gas 25 giugno 2007, n. 144/07*, la *Del.Aut.en.el. e gas 12 luglio 2007, n. 172/07* e la *Del. 4 febbraio 2010, n. ARG/elt 13/10*.

(12) Con *Del.Aut.en.el. e gas 22 giugno 2007, n. 141/07* (Gazz. Uff. 17 luglio 2007, n. 164, S.O.) è stato deliberato l'avvalimento della Cassa conguaglio per il settore elettrico per lo svolgimento di attività materiali, informative e conoscitive anche preparatorie e strumentali nell'ambito della valutazione di reclami, istanze e segnalazioni presentati dai clienti finali ai sensi della presente lettera. Con *Del. 14 maggio 2008, n. GOP 28/08* (Gazz. Uff. 27 giugno 2008, n. 149, S.O.), è stato istituito lo sportello per il consumatore di energia ed adozione del regolamento per lo svolgimento delle attività materiali, informative e conoscitive anche preparatorie e strumentali nell'ambito della valutazione di reclami, istanze e segnalazioni presentati dai clienti finali ai sensi della presente lettera. La citata delibera ha inoltre disposto che la sua pubblicazione avvenga sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e sul sito internet dell'Autorità ([www.autorita.energia.it](http://www.autorita.energia.it)) affinché entri in vigore dalla data della sua pubblicazione.

(13) Lettera così modificata dal comma 4 dell'art. 28, L. 23 luglio 2009, n. 99. In attuazione di quanto disposto dalla presente lettera vedi la *Del. 2 ottobre 2008, n. ARG/com 144/08*.

(14) Vedi, anche, la *Del.Aut.gar.com. 19 aprile 2007, n. 173/07/CONS*.

(15) Comma così sostituito dal comma 6 dell'art. 3 dell'*allegato 4 al D.Lgs. 2 luglio 2010, n. 104*, a decorrere dal 16 settembre 2010, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2 dello stesso provvedimento.

(16) Vedi, anche, il comma 1249 dell'art. 1, L. 27 dicembre 2006, n. 296. Per la pubblicità degli atti delle Autorità vedi, ora, l'art. 32, L. 18 giugno 2009, n. 69.

(17) Comma così modificato dall'art. 1, comma 118, L. 23 agosto 2004, n. 239.

(18) Comma così modificato dall'art. 1, comma 118, L. 23 agosto 2004, n. 239. Vedi, anche, l'art. 25, L. 29 dicembre 2000, n. 422 - Legge comunitaria 2000.

(19) La presente lettera era stata abrogata dall'ultimo periodo del comma 68 dell'art. 1, L. 23 dicembre 2005, n. 266, poi soppresso dall'art. 39-*quinquies*, D.L. 30 dicembre 2005, n. 273, nel testo integrato dalla relativa legge di conversione. Vedi, anche, il comma 68-bis della citata legge n. 266 del 2005, aggiunto dal suddetto articolo 39-*quinquies*. Per la misura e le modalità di versamento del contributo dovuto dalle imprese nel settore dell'energia elettrica e del gas vedi il *D.M. 9 luglio 2002*, il *D.M. 25 luglio 2003*, il *D.M. 21 luglio 2004*, il *D.M. 21 luglio 2005*, la *Del.Aut.en.el. e gas 19 giugno 2006, n. 117/06* e la *Del.Aut.en.el. e gas 22 giugno 2007, n. 142/07*. Per la misura e le modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni ai sensi della presente lettera vedi, per il 1999, il *D.M. 16 luglio 1999*; per il 2000, il *D.M. 12 luglio 2000*; per il 2001, il *D.M. 4 luglio 2001*; per il 2002, il *D.M. 17 maggio 2002*; per il 2003, il *D.M. 26 giugno 2003*; per il 2004, il *D.M. 20 luglio 2004*; per il 2005, il *D.M. 22 luglio 2005* e, per il 2006, la *Del.Aut.gar.com. 2 marzo 2006, n. 110/06/CONS*.

(20) Comma abrogato dal comma 68-bis dell'art. 1, L. 23 dicembre 2005, n. 266, aggiunto dall'art. 39-*quinquies*, D.L. 30 dicembre 2005, n. 273, nel testo integrato dalla relativa legge di conversione.

(21) Comma così sostituito dal comma 24 dell'art. 18, L. 30 dicembre 2004, n. 312.

## Regione Calabria

### DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE  
28 settembre 2012 n. 419

**Art. 3 – bis del decreto - legge n. 138/2011 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 148/2011 e s.m.i.. Individuazione dei bacini territoriali ottimali e omogenei per i servizi di T.P.L.**

LA GIUNTA REGIONALE

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, introdotto dal decreto – legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, prevede che le Regioni definiscano gli ambiti o bacini territoriali ottimali per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale;

— che l'art. 53 del Decreto – legge 22 giugno 2012, n. 83 «Misure urgenti per la crescita del Paese, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 ha modificato il comma sopra citato, che per effetto di tali modifiche così recita:

– «A tutela della concorrenza e dell'ambiente, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano 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, che opera anche in deroga a disposizioni esistenti in ordine ai tempi previsti per la riorganizzazione del servizio in ambiti.

– La dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale. 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 previa lettera di adesione dei sindaci interessati o delibera di un organismo associato e già costituito ai sensi dell'articolo 30 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

– Fermo restando il termine di cui al primo periodo del presente comma, è fatta salva l'organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista in attuazione di specifiche direttive europee nonché ai sensi delle discipline di settore vigenti o, in fine, delle disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali in coerenza con le previsioni indicate nel presente comma.

– Decorso inutilmente il termine indicato, il Consiglio dei ministri, a tutela dell'unità giuridica ed economica, esercita i

poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131, per organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, comunque tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio.»

Considerato che conseguentemente si rende necessario:

— definire il perimetro dei bacini territoriali ottimali e omogenei per i servizi di trasporto pubblico locale;

— istituire o designare gli enti di governo degli stessi.

Vista la relazione istruttoria redatta dagli uffici in data 29/8/2012, finalizzata all'individuazione del perimetro dei bacini territoriali ottimali e omogenei per i servizi di trasporto pubblico locale, ed in particolare condivisi i criteri adottati.

Ritenuto:

— di definire il perimetro dei bacini territoriali ottimali e omogenei per i servizi di trasporto pubblico locale, in conformità alle conclusioni dell'istruttoria sopra citata;

— rinviare a successivo provvedimento l'approvazione di un disegno di legge per istituire l'ente di governo degli stessi.

Preso atto, ai sensi dell'art. 4 della Legge regionale 23 dicembre 2011 n. 47, che il provvedimento non comporta spesa.

Su proposta dell'Assessore, on.le Luigi Fedele, formulata sulla base dell'istruttoria compiuta della relativa struttura il cui dirigente si è espresso sulla regolarità amministrativa dell'atto;

DELIBERA

1. Di individuare e perimetrare i seguenti bacini ottimali e omogenei per i servizi di trasporto pubblico locale:

— un bacino unico regionale per i servizi ferroviari (allegato 1), 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 (allegato 2), che sono relativi a tutti i servizi su gomma non ricompresi nei bacini di area urbana;

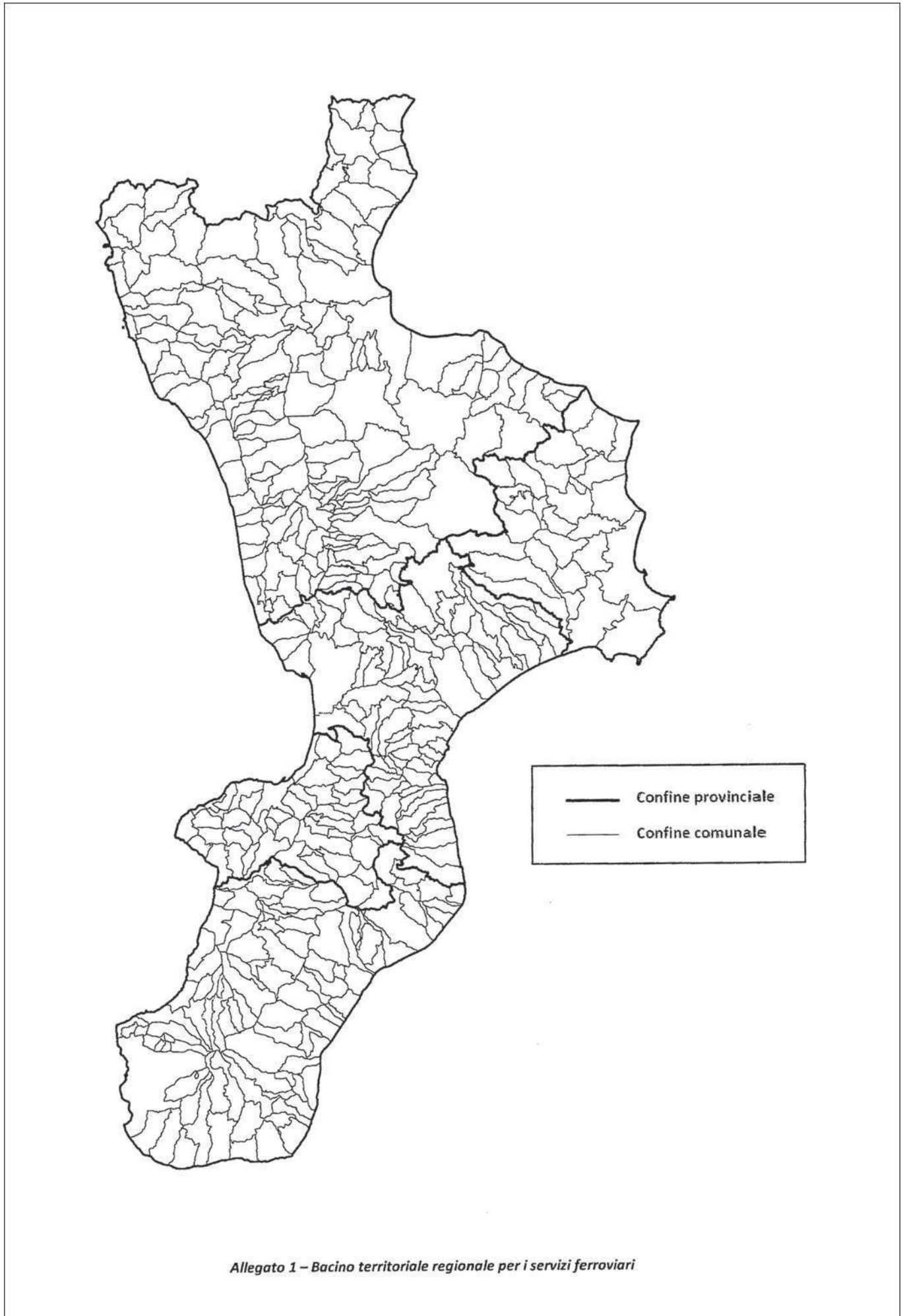
— tre bacini di area urbana per i servizi automobilistici e su impianti fissi, corrispondenti agli ambiti territoriali di Catanzaro – Lamezia Terme, Cosenza e Reggio Calabria (allegato 3), che sono relativi a tutti i servizi su gomma urbani e sub-urbani e su impianti fissi, e inoltre ai servizi extraurbani completamente interni al territorio del bacino, con funzione prevalente di collegamento interno.

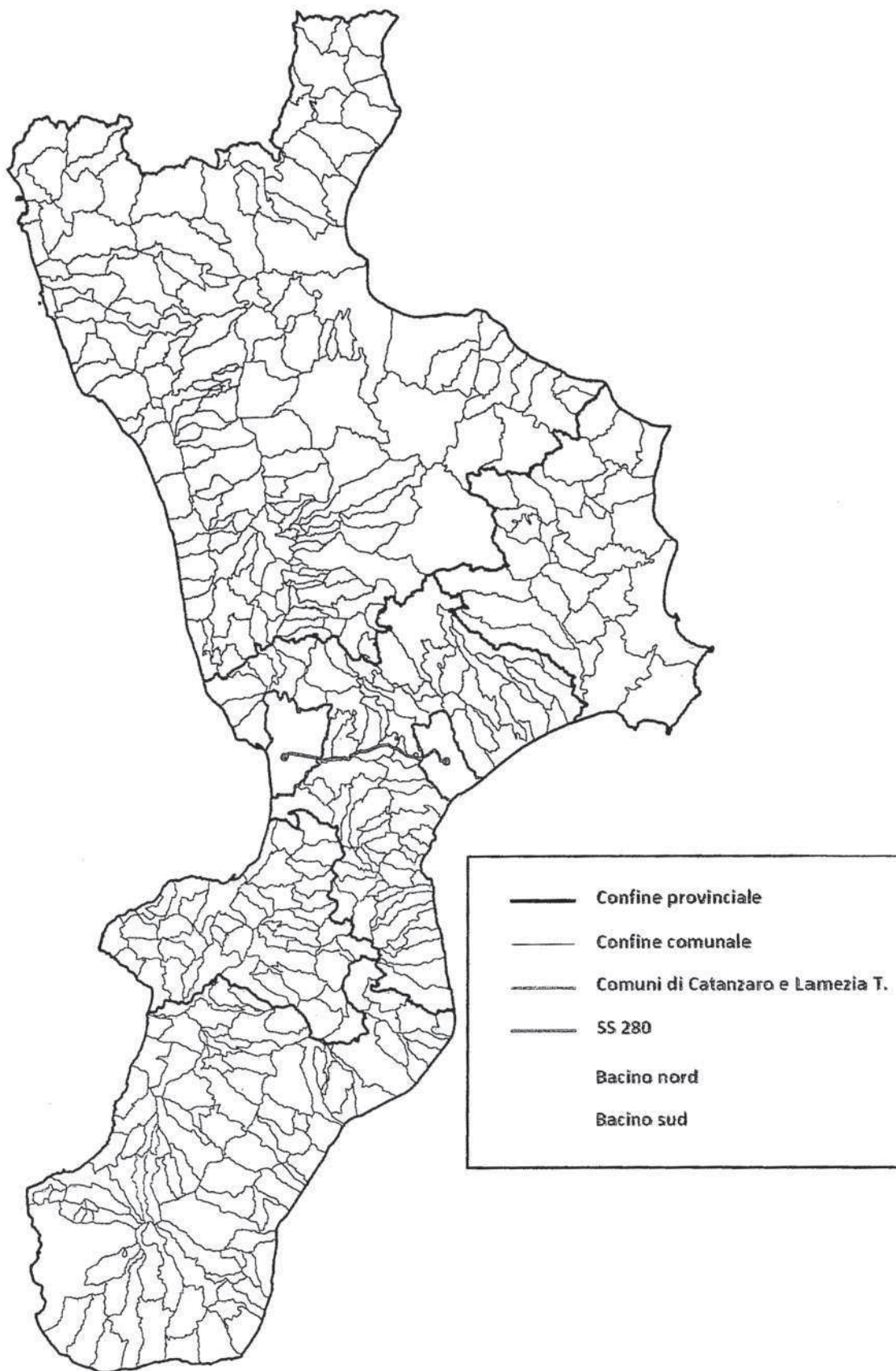
2. Di provvedere alla pubblicazione del provvedimento sul BURC a cura del Dipartimento proponente ai sensi della legge regionale 4/9/2001, n. 19, a richiesta del Dirigente Generale del Dipartimento Proponente.

*Il Dirigente Generale  
del Dipartimento Presidenza  
F.to Zoccali*

*Il V. Presidente  
F.to Stasi*

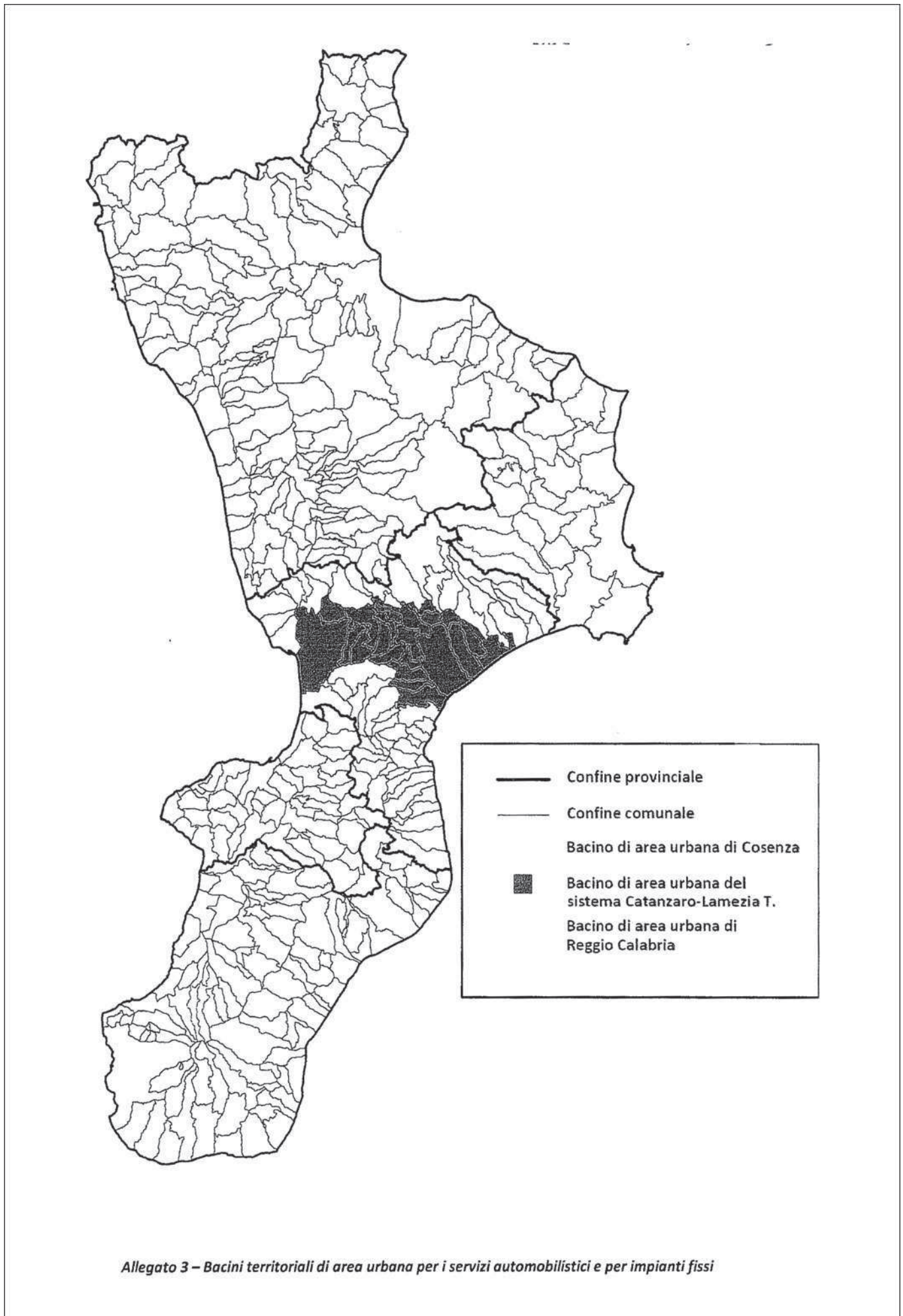
(segue allegato)





*Allegato 2 – Bacini territoriali di area vasta per i servizi automobilistici*





**Regione Calabria**  
**DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE**

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE  
9 dicembre 2013 n. 468

**Servizi di trasporto pubblico locale su gomma: –pubblicazione relazione di cui all’art. 34, co. 20 e 21 del D.L. 179/2012 – determinazione del termine di scadenza dell’affidamento – approvazione schema atto integrativo ai contratti di servizio.**

LA GIUNTA REGIONALE

PREMESSO:

— che l’art. 8, par. 2 del Regolamento Comunitario 1370/2007 dispone: «fatto salvo il paragrafo 3, l’aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all’art. 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all’art. 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto»;

— che l’art. 61 della legge n. 99 del 2009, ha previsto: «al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all’aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all’art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all’art. 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007»;

— che il comma 20 dell’art. 34 del D.L. 179/2012, convertito con modificazioni nella legge n. 221/2012, ha stabilito che l’affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica «è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell’ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall’ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici dell’obbligo di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste»;

— che, al successivo comma 21, è inoltre previsto: «gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del decreto – primo gennaio 2013 – non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20. Per gli affidamenti in cui non è prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell’affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell’affidamento alla data del 31 dicembre 2013»;

CONSIDERATO:

— che gli attuali affidamenti dei servizi di TPL su gomma a sei Società Consortili, in vigore anche alla data dell’1 gennaio

2013, ed in ultimo regolati con le DD.GG.RR. n. 173/2013, n. 336/2013 e n. 416/2013, sono conformi all’art. 8, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007;

— che per tali affidamenti non è stato previsto nel contratto di servizio un termine ultimo di scadenza, essendo state ad oggi attuate più proroghe nei limiti di cui all’art. 2, co. 3, della L.R. n. 67/2012, e nei limiti delle disponibilità di bilancio;

— che, per quanto sopra, deve applicarsi il comma 21 dell’art. 34 del D.L. 179/2012, convertito con modificazioni nella legge n. 221/2012, che richiede di inserire nel contratto di servizio un termine di scadenza dell’affidamento;

— che l’ordinamento nazionale prevede che l’affidamento dei servizi pubblici, nonché il mantenimento di quelli in essere alla data dell’1 gennaio 2013 non conformi ai requisiti previsti dalla normativa comunitaria, avvenga sulla base della relazione prevista dall’art. 34, co. 20, del D.L. 179/2012, convertito con modificazioni nella legge n. 221/2012;

— e che la relazione di cui al punto precedente, riportata nell’Allegato 1), che deve intendersi qui integralmente riportata, esplicita le ragioni e le motivazioni del presente provvedimento;

— che, tenuto conto che è in fase finale di redazione il piano regionale dei trasporti, che è stato redatto il bando per la progettazione delle gare dei servizi di TPL, che è stato trasmesso alla GUCE il preavviso relativo alle predette gare, può ritenersi ottimale la scelta di determinare quale data di scadenza dell’affidamento il 31/12/2015, compatibilmente con l’iter amministrativo che si concluderà con l’affidamento dei servizi mediante procedure ad evidenza pubblica;

RITENUTO, pertanto, di dover provvedere:

— alla pubblicazione della relazione prevista dall’art. 34, commi 20 e 21, del D.L. n. 179/2012 convertito con L. n. 221/2012, Allegato 1), nella quale si dà conto delle ragioni di sussistenza dei requisiti previsti dall’ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e si definiscono i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico;

— alla rideterminazione della 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;

— all’approvazione dell’atto integrativo del contratto di servizio, Allegato 2), che forma parte integrante del presente provvedimento, finalizzato a regolare l’affidamento fino alla scadenza prevista;

— all’approvazione dei programmi di esercizio per il periodo 11/11/2013 – 31/12/2013;

Su proposta dell’Assessore Regionale Luigi Fedele, formulata sulla base dell’istruttoria compiuta della relativa struttura il



cui dirigente si è espresso sulla regolarità amministrativa dell'atto, ed in particolare sulla copertura finanziaria, relativamente alle somme dichiarate disponibili in bilancio, ai sensi dell'art. 4 della Legge regionale 23 dicembre 2011 n. 47;

#### DELIBERA

1. Di approvare la relazione prevista dall'art. 34, commi 20 e 21, del D.L. n. 179/2012 convertito con L. n. 221/2012, Allegato 1), nella quale si dà conto delle ragioni di sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e si definiscono i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico, prevedendone la pubblicazione sul sito internet dell'Amministrazione;

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;

3. Di approvare l'atto integrativo del contratto di servizio, Allegato 2), che forma parte integrante del presente provvedimento, finalizzato a regolare l'affidamento dei servizi fino alla scadenza ivi prevista;

4. Di approvare i programmi di esercizio per il periodo 11/11/2013 – 31/12/2013, di cui agli allegati A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7 e B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, precisando che gli allegati da A1 ad A6 sono relativi ai servizi oggetto dell'atto integrativo (richiamati all'art. 5, c. 1), mentre gli allegati da B1 a B6 sono

regolati da altre disposizioni contrattuali (art. 5, c. 2 e 3; art. 6, c. 3), e che gli allegati A7 e B7 sono relativi ai servizi affidati dal Comune di Nardodipace;

5. Di impegnare la somma di Euro 1.906.538,34 sul capitolo 23010248, conformemente al a scheda contabile n. 09-1765/2013 allegata, che, unitamente all'importo di Euro 330.286, 66 gravante sull'impegno di spesa n. 2842/2013 sul capitolo 23010248 e non utilizzato per i servizi precedentemente programmati, costituisce copertura ai programmi di esercizio oggetto del contratto dal 11/11/2013 al 31/12/2013 (più precisamente, ai programmi di esercizio da A1 ad A7);

6. Di autorizzare per gli anni 2014 e 2015 i servizi nei limiti delle risorse proprie e statali che verranno iscritte nei bilanci di previsione e pluriennale 2014-2016;

7. Di considerare cessati al termine di cui alla precedente deliberazione n. 416 dell'11/11/2013 gli affidamenti dei servizi per la Società Consortili che non sottoscrivono l'atto integrativo;

8. Di notificare il presente provvedimento a cura del Dipartimento competente alle Società Consortili affidatarie dei servizi di trasporto pubblico locale e al Comune di Nardodipace;

9. Di provvedere alla pubblicazione del provvedimento sul BURC a cura del Dipartimento proponente ai sensi della legge regionale 6/4/2011, n. 11, a richiesta del Dirigente Generale del Dipartimento proponente.

*Il Dirigente Generale  
del Dipartimento Presidenza*

*Il Presidente*

\_\_\_\_\_

(segue allegato)

**AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA VOLTATO MEDIANTE AUTOBUS - RELAZIONE AI SENSI DELL'ART. 34 COMMI 20 E 21 DEL D.L. 18.10.2012 N. 179 CONVERTITO IN LEGGE 17.12.2012 N. 221**

1. Premessa
2. Normativa comunitaria e nazionale
3. Normativa regionale
4. Proroga degli affidamenti in essere
5. Obblighi di servizio pubblico e compensazioni

\*\*\* - \*\*\*

**1. Premessa**

Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio viene effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito *internet* dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelto.

**2. Normativa comunitaria e nazionale**

Per i servizi pubblici locali a rilevanza economica, dopo la sentenza della Corte Costituzionale n. 199 del 20.7.2012 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 del D.L. 13.8.2011 n. 138, convertito con modificazioni dalla L. 14.9.2011 n. 148 per violazione dell'art. 75 Costituzione, la normativa di riferimento che disciplina l'affidamento dei servizi risulta regolata, oltre che dalla disciplina di settore non toccata da tale sentenza, dalla normativa e dai principi generali dell'ordinamento europeo, nonché dai principi giurisprudenziali della Corte di Giustizia e da quella nazionale.

Ai sensi del paragrafo 1 dell'art. 5 del Regolamento CE n. 1370/2007 (relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia) *"I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 del presente articolo non si applicano"*.

Il successivo paragrafo 5 dell'art. 5 del Regolamento CE n. 1370/2007 prevede inoltre *"L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del*

*servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici. L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni"*.

L'art. 7, co. 2 e co. 3, del Regolamento CE n. 1370/2007 stabilisce che ciascuna autorità competente almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto prende i provvedimenti necessari affinché siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea le seguenti minime informazioni: *"a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione previsto; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione"*.

Ai sensi del paragrafo 2 dell'art. 8 del Regolamento CE n. 1370/2007 *"l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto"*.

Tra le modalità di scelta del soggetto gestore dei servizi pubblici di trasporto continua a permanere l'affidamento *in house providing*, cioè l'affidamento diretto, senza previa gara, ad un soggetto solo formalmente e non sostanzialmente diverso dall'ente affidante. Questa modalità è consentita dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia UE (sentenza Teckal 18.11.1999) in presenza di 3 condizioni: a) totale partecipazione pubblica, b) controllo sulla società affidataria analogo a quello che l'ente o gli enti affidanti esercitano sui propri servizi, c) realizzazione, da parte della società affidataria, della parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti che la controllano.

Come noto, le modalità di affidamento della gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, secondo consolidata giurisprudenza della Corte costituzionale, attengono alla materia *"tutela della concorrenza"* [art. 117, comma secondo, lettera e), Cost.], di competenza esclusiva statale, tenuto conto della sua diretta incidenza sul mercato e *"perché strettamente funzionale alla gestione unitaria del servizio"*.

Il legislatore nazionale ha pertanto previsto con l'art. 61 della legge n. 99 del 2009 che *"al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'art.5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'art.8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007"*.

In seguito è intervenuto sulle modalità di organizzazione e affidamento dei servizi pubblici locali, per meglio garantire l'efficienza e la concorrenzialità degli stessi. Ai sensi dell'art. 3-bis del decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, si è previsto che *"A tutela della concorrenza e dell'ambiente, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio, entro il termine del 30 giugno 2012"*.

Il legislatore con l'art. 53, comma 1, lett. a), decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 (GURI n. 147 del 26 giugno 2012), convertito in legge dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, ha quindi previsto, mediante la modifica dell'art. 3-bis del d.l. n. 138/2011, l'istituzione o la



governo in materia di servizi pubblici, la Regione ha avviato le procedure amministrative, tutt'ora in corso di definizione, finalizzate all'individuazione dell'ente di governo.

Per quanto concerne la specifica procedura di affidamento dei servizi, con l'art. 1 della legge regionale 27 dicembre 2012 n. 67, che sostituisce il comma 3 dell'articolo 16 della legge regionale 7 agosto 1999, n. 23, si è previsto che *"L'affidamento dei servizi avviene in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente nella cui cornice gli indirizzi vincolanti sulle modalità di affidamento prescelte possono essere disposti negli strumenti di pianificazione e programmazione di competenza regionale"*.

Nelle more della predisposizione da parte degli Uffici amministrativi competenti delle opportune azioni per attuare le riforme che hanno interessato il settore trasporti (a seguito dei numerosi interventi del legislatore comunitario, nazionale e della stessa Corte Costituzionale), nonché al fine di scongiurare da un lato la paralisi del settore dei trasporti e dall'altro lato irrimediabili pregiudizi all'utenza e nell'attesa dell'esatta allocazione delle risorse economiche destinate al trasporto pubblico locale, la Regione ha previsto, mediante una disciplina *ad hoc*, contenuta nell'art. 2 comma 3 della l.r. n. 67/2012, la proroga la proroga biennale degli attuali affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale.

Il regime di proroga, introdotto dalla l.r. n. 67/2012, trova la sua ratio nella finalità di *"assicurare l'organizzazione e la gestione del servizio pubblico di trasporto su gomma e ferro in conformità all'articolo 3 bis decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito con modificazioni in legge 14 settembre 2011, n. 148"*, nonché in quella di *"consentire l'attuazione di quanto previsto dai commi 13 e 14 dell'articolo 34 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179"* e di *"fronteggiare l'interruzione o pericolo imminente di interruzione del servizio"* nell'attesa che si compiano le procedure amministrative necessitate dall'attuazione delle recenti modifiche legislative introdotte nel settore.

In adempimento dell'art. 7, co. 2 e co. 3, del Regolamento CE n. 1370/2007, con decreto n. 15611 del 15/11/2013, si è proceduto alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea dell'avviso di preinformazione propedeutico all'affidamento dei servizi in oggetto mediante procedura ad evidenza pubblica, prevedendo a titolo indicativo la data del 1.9.2015 quale inizio dei servizi.

Da ultimo, si evidenzia che è in fase di approvazione il d.d.l. di modifica della l.r. 67/2012 che, in attuazione dei commi 20 e 21 dell'articolo 34 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni in legge dalla legge 22/2012 e del paragrafo 2 dell'art. 8 del Regolamento CE n. 1370/2007 nonché in ottemperanza della DGR n. 380/2013 contenente il *"Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale"*, prevede tra l'altro l'incremento delle tariffe e la contemporanea riduzione del corrispettivo per unità di percorrenza (€/km), in maniera da mantenere l'originario livello di compensazione dei contratti di servizio dei servizi di TPL su gomma e l'abolizione di alcune agevolazioni tariffarie.

#### 4. Proroga degli affidamenti in essere

Come ricordato, la normativa nazionale di recente emanazione (art. 34, commi 20 e 21, d.l. n. 179/2012) prevede la necessità, ai fini dell'affidamento del servizio, della redazione e della pubblicazione sul sito *internet* dell'ente affidante di una relazione che dia conto delle ragioni e delle sussistenze dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e nella quale vengano definiti i contenuti specifici degli obblighi di pubblico servizio e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.

E' poi previsto per gli affidamenti in essere non conformi ai dettami della normativa europea la pubblicazione entro il termine del 31 dicembre 2013 della medesima relazione prevista per i nuovi affidamenti, oltre alla specificazione del termine di scadenza dell'affidamento stesso. La

designazione, in materia di servizi pubblici, degli *"enti di governo entro il termine del 30 giugno 2012"*.

La procedura dell'affidamento è stata interessata da un successivo intervento legislativo che, intervenendo nuovamente sulla disciplina degli enti di governo, introduceva con l'art. 34, comma 16, decreto-legge 18 ottobre 2012 n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, il comma 1-bis all'art. 3-bis del d.l. n. 138/2011 ai sensi del quale *"Le procedure per il conferimento della gestione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica sono effettuate unicamente per ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei di cui al comma 1 del presente articolo dagli enti di governo istituiti o designati ai sensi del medesimo comma"*.

Con lo stesso art. 34 del decreto-legge n. 179/2012, convertito con modificazioni in legge dalla legge 22/2012, il legislatore dettava una nuova disciplina dell'affidamento dei servizi pubblici locali stabilendo al comma 20 che *"Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio e' effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che da' conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste"*, e al comma 21 che *"Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20. Per gli affidamenti in cui non e' prevista una data di scadenza gli enti competenti provvedono contestualmente ad inserire nel contratto di servizio o negli altri atti che regolano il rapporto un termine di scadenza dell'affidamento. Il mancato adempimento degli obblighi previsti nel presente comma determina la cessazione dell'affidamento alla data del 31 dicembre 2013"*.

### 3. Normativa regionale

Nella Regione Calabria la disciplina dei servizi dei trasporti è contenuta nella legge regionale 7 agosto 1999, n. 23 (Norme per il trasporto pubblico locale), come da ultimo modificata dalla legge regionale 27 dicembre 2012 n. 67, volta a sviluppare un sistema di trasporto integrato e rispondente alle esigenze di mobilità delle persone e di sostenibilità ambientale promuovendo il miglioramento della qualità dei servizi e la sostenibilità economica del sistema.

In ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 3-bis del d.l. n. 138/2011, la Regione, con deliberazione della Giunta regionale n. 419 del 28.9.2012, ha individuato i bacini ottimali ed omogenei per i servizi di trasporto pubblico locale.

Sono stati così individuati *"due bacini di area vasta per i servizi automobilistici, bacino nord e bacino sud, derivanti dalla suddivisione del territorio regionale rispetto alla SS 280 (allegato 2), che sono relativi a tutti i servizi su gomma non ricompresi nei bacini di area urbana"* e *"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 (allegato 3), 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"*.

In ottemperanza all'art. 53, comma 1, lett. a), del d.l. n. 83/2012, convertito in legge dalla legge di conversione 7 agosto 2012, n. 134, che prevede l'istituzione o la designazione degli enti di



Gli obblighi di servizio, definiti in modo chiaro nella disciplina vigente, consistono nello svolgimento delle linee di trasporto su gomma urbano, extraurbano e mediante funicolare, nonché nella libera circolazione di alcune categorie di persone.

In questo modo, si garantisce la fornitura di servizi di trasporto più numerosi, più sicuri, di migliore qualità ed offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire (art. 1, Regolamento CE n. 1370/2007). Grazie agli obblighi di servizio la popolazione può quindi godere del servizio di trasporto sia per soddisfare le ordinarie esigenze di mobilità verso i centri urbani che per soddisfare esigenze di mobilità per interessi sanitari, universitari, scolastici e sociali.

Gli obblighi di servizio corrispondenti alle linee di trasporto oggetto dei contratti di servizio (offerta di servizi di trasporto), approvati dalla Regione, come in corso di rimodulazione in attuazione della DGR n. 380/2013 ("Art.16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, e s.m.i. Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale."), sono riportati nella **Tabella A**, che deve intendersi meramente previsionale.

**Tabella A – Offerta di servizi**

Servizi	Quantità (kmxvett/anno)
Servizi su gomma extraurbani	43.500.000
Servizi su gomma urbani	11.000.000
Funicolare	30.000

Al fine di compensare i costi originati dall'adempimento di tali obblighi sono previste compensazioni, previamente definite in modo obiettivo e trasparente al fine di evitare che si risolvano in un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti. Le compensazioni sono stabilite in funzione della tendenziale copertura dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento. Le tariffe, introitate dal gestore e fissate dalla sopra citata DGR n. 380/2013, sono riportate in allegato.

Le compensazioni sono attualmente previste dalla l.r. 18/2006 che individua, in via obiettiva e preventiva, specifici corrispettivi i cui importi sono stabiliti in relazione alle fasce chilometriche dei servizi, distinti in servizi urbani ed extraurbani, così come determinate nei piani di riparto redatti ai sensi della l.r. 18/2001 allora vigente, che li calcolava sulla base di cinque centri di costo: personale, trazione, manutenzione, ammortamenti, servizi generali. Le compensazioni per l'esercizio della funicolare terrestre sono state determinate con D.G.R. n. 438/2002 e successivamente aggiornate. Le compensazioni stabilite, qualora si concludesse nei tempi previsti l'attuazione della sopra citata DGR n. 380/2013, sono indicate nella **Tabella B**.

**Tabella B – Compensazioni per i servizi**

Servizio e fascia (di cui alla LR 18/2006)	Corrispettivo previsto (IVA esclusa - Euro/km)		
	2013	2014	2015
Urbano			
Fascia 1	2.082	2.030	1.978
Fascia 2	2.246	2.190	2.134
Fascia 4	2.783	2.713	2.644
Fascia 1 e 2	1.676	1.634	1.592
Fascia 3	1.786	1.741	1.697
Fascia 4	1.961	1.912	1.863
Fascia 5	2.027	1.976	1.926
Fascia 6	2.334	2.275	2.217
Funicolare	9.948	9.699	9.451

norma considera anche i termini di scadenza degli affidamenti con riferimento alle società quotate in borsa.

L'ordinamento nazionale non individua uno specifico modello di gestione dei servizi, ma rinvia alla scelta concreta del singolo Ente affidante, precisando che l'affidamento dei servizi, nonché il mantenimento di quelli in essere alla data del 1° gennaio 2013 non conformi ai requisiti previsti dalla normativa comunitaria, avvenga sulla base della relazione prevista dall'art. 34, co. 20, del D.L. 179/2012. Si prevede, in altri termini che l'affidamento dei servizi pubblici, nonché il mantenimento di quelli in essere al ricorrere dei requisiti indicati dal legislatore, avvenga sulla base della relazione prevista dall'art. 34, co. 20, del D.L. 179/2012, convertito con modificazioni nella legge n. 221/2012.

Nella Regione Calabria i servizi di TPL su gomma sono attualmente affidati a sei Società Consortili (in attuazione della L.R. n. 18/2006 che ha previsto la prosecuzione dei precedenti affidamenti in regime concessorio, a condizione della costituzione di dette società consortili, con cui sono stipulati i contratti di servizio) e sono stati da ultimo regolati con le DD.GG.RR. n. 173/2013, n. 336/2013 e n. 416/2013, in ottemperanza alle previsioni dell'art. 8, paragrafo 2 del Regolamento CE n. 1370/2007. Per tali affidamenti sono stati previsti più atti integrativi per regolare l'oggetto della prestazione ai sensi dell'art. 2, co. 3, della L.R. n. 67/2012, e nei limiti delle disponibilità di bilancio. Ne deriva che dovrà applicarsi il comma 21 dell'art. 34 del D.L. 179/2012, convertito con modificazioni nella legge n. 221/2012, che richiede di inserire nel contratto di servizio un termine di scadenza dell'affidamento.

Tanto premesso, nelle more della predisposizione delle opportune azioni per attuare le riforme che hanno interessato il settore dei trasporti pubblici locali (tra cui l'adozione del Piano Regionale dei Trasporti in fase finale di redazione, il completamento della procedura di gara per la progettazione delle gare dei servizi di TPL, l'istituzione/designazione dell'ente di Governo dei bacini ottimali, il regolare avvio delle procedure ad evidenza pubblica propedeutiche all'affidamento dei servizi mediante pubblicazione dell'avviso di preinformazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea S22 del 29.11.2013), nonché al fine di scongiurare la paralisi del settore ed il verificarsi di irreparabili pregiudizi all'utenza, si evidenzia l'opportunità di procedere alla proroga degli attuali affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale fino al 31 dicembre 2015, compatibilmente con l'iter amministrativo che si concluderà con l'affidamento dei servizi mediante procedure ad evidenza pubblica.

In conclusione, la decisione di prorogare gli attuali affidamenti dei servizi, nelle forme in cui sono attualmente gestiti, risulta essere conforme alla disciplina comunitaria ed in particolare al paragrafo 2 dell'art. 8 dell'articolo 5 del Regolamento CE n. 1370/2007, nonché in linea con quanto previsto dall'ordinamento nazionale che, all'art. 61 della legge n. 99 del 2009, consente alle Autorità competenti di affidare i servizi di trasporto pubblico locale "anche in deroga alla disciplina di settore" avvalendosi delle previsioni di cui all'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'art. 8, paragrafo 2, del Regolamento CE n. 1370/2007.

##### 5. **Obblighi di servizio pubblico e compensazioni**

Gli obblighi di servizio pubblico sono costituiti dall'offerta di servizi di trasporto volti a soddisfare la domanda di mobilità delle collettività locali con particolare riferimento alle collettività situate in località più disagiate per i collegamenti con i centri urbani. Si tratta di servizi che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

Nel rispetto della disciplina comunitaria, sono previsti obblighi di servizio pubblico e compensazioni che rappresentino la contropartita delle prestazioni fornite dalle imprese beneficiarie per adempiere agli obblighi di servizio pubblico nei limiti delle disponibilità del bilancio regionale.



## Allegato - Tariffe

Servizi urbani e funicolare – fino al 31.12.2013

Importo titolo di viaggio (€)			
Biglietto a tempo	Biglietto giornaliero	Abbonamento settimanale	Abbonamento mensile
1,10	3,20	8,00	29,00

Servizi urbani e funicolare - dal 01.01.2014

Importo titolo di viaggio (€)			
Biglietto a tempo	Biglietto giornaliero	Abbonamento settimanale	Abbonamento mensile
1,30	3,80	10,00	35,00

Servizi urbani e funicolare - dal 01.01.2015

Importo titolo di viaggio (€)			
Biglietto a tempo	Biglietto giornaliero	Abbonamento settimanale	Abbonamento mensile
1,50	4,50	12,00	41,00

Per quanto riguarda gli *standard sociali*, il diritto comunitario prevede che eventuali *standard* possono essere stabiliti dalle singole autorità nazionali. La Regione ha previsto una serie di obblighi di servizio, che consistono nella libera circolazione delle seguenti categorie:

- *forze dell'ordine* (comma 5 dell'art. 22 della L.R. n. 23/1999);
- *ultrasessantenni* con reddito ISEE inferiore a 15.000 Euro (L.R. n. 14/2004 e s.m.i.);
- *disabili* (comma 2 quater dell'art. 22 della L.R. n. 23/1999).

Le compensazioni previste a fronte di tali obblighi di servizio sono:

- Euro 0,0310 per ogni vetxkm di servizi urbani (e funicolare);
- Euro 0,0049 per ogni vetxkm di servizi extraurbani.

La sopra citata DGR n. 380/2013 prevede l'abrogazione di alcune di tali agevolazioni, che diverrà efficace qualora il Consiglio Regionale provveda a modificare le norme che le regolano.

**Servizi extraurbani - dal 01.01.2015**

Scaglione di percorrenza (km)			Importo titolo di viaggio (€)				
Oltre	Fino a	Media	Biglietto di corsa semplice	Biglietto andata/ritorno	Abbonamento settimanale	Abbonamento mensile	
	0	10	5,0	1,20	2,00	10,00	33,00
	10	20	15,0	1,80	2,80	14,00	48,00
	20	30	25,0	2,40	3,80	18,00	63,00
	30	40	35,0	2,80	4,60	22,00	78,00
	40	50	45,0	3,40	5,40	27,00	93,00
	50	60	55,0	4,00	6,40	31,00	108,00
	60	70	65,0	4,60	7,20	35,00	122,00
	70	80	75,0	5,00	8,20	40,00	137,00
	80	90	85,0	5,60	9,00	44,00	152,00
	90	100	95,0	6,20	9,80	48,00	167,00
	100	125	112,5	7,20	11,40	56,00	193,00
	125	150	137,5	8,60	13,60	66,00	230,00
	150	175	162,5	10,00	15,80	77,00	267,00
	175	200	187,5	11,20	18,00	88,00	305,00
	200	225	212,5	12,60	20,20	99,00	342,00
	225	250	237,5	14,00	22,40	109,00	379,00
	250	275	262,5	15,40	24,60	120,00	416,00
	275	300	287,5	16,80	26,80	131,00	453,00

**Servizi extraurbani - fino al 31.12.2013**

Scaglione di percorrenza (km)			Importo titolo di viaggio (€)			
Oltre	Fino a	Media	Biglietto di corsa semplice	Biglietto andata/ritorno	Abbonamento settimanale	Abbonamento mensile
	0	10	1,00	1,60	8,00	28,00
	10	20	1,40	2,40	12,00	40,00
	20	30	2,00	3,00	15,00	52,00
	30	40	2,40	3,80	19,00	64,00
	40	50	2,80	4,60	22,00	77,00
	50	60	3,20	5,20	26,00	89,00
	60	70	3,80	6,00	29,00	101,00
	70	80	4,20	6,80	33,00	114,00
	80	90	4,60	7,40	36,00	126,00
	90	100	5,20	8,20	40,00	138,00
	100	125	6,00	9,40	46,00	160,00
	125	150	7,00	11,20	55,00	191,00
	150	175	8,20	13,20	64,00	221,00
	175	200	9,40	15,00	73,00	252,00
	200	225	10,40	16,80	82,00	283,00
	225	250	11,60	18,60	91,00	313,00
	250	275	12,80	20,40	99,00	344,00
	275	300	13,80	22,20	108,00	375,00

**Servizi extraurbani - dal 01.01.2014**

Scaglione di percorrenza (km)			Importo titolo di viaggio (€)			
Oltre	Fino a	Media	Biglietto di corsa semplice	Biglietto andata/ritorno	Abbonamento settimanale	Abbonamento mensile
	0	10	1,20	1,80	9,00	30,00
	10	20	1,60	2,60	13,00	44,00
	20	30	2,20	3,40	17,00	57,00
	30	40	2,60	4,20	20,00	71,00
	40	50	3,20	5,00	24,00	84,00
	50	60	3,60	5,80	28,00	98,00
	60	70	4,20	6,60	32,00	111,00
	70	80	4,60	7,40	36,00	124,00
	80	90	5,20	8,20	40,00	138,00
	90	100	5,60	9,00	44,00	151,00
	100	125	6,40	10,40	50,00	175,00
	125	150	7,80	12,40	60,00	208,00
	150	175	9,00	14,40	70,00	242,00
	175	200	10,20	16,40	80,00	276,00
	200	225	11,40	18,40	89,00	309,00
	225	250	12,60	20,40	99,00	343,00
	250	275	14,00	22,40	109,00	376,00
	275	300	15,20	24,20	118,00	410,00



**Servizi di TPL su gomma**  
**ATTO INTEGRATIVO AL CONTRATTO DI SERVIZIO**

**Premesso che:**

- il rapporto contrattuale è stato regolato fino al 30.09.2013 con atto rep. n. \_\_\_\_ del \_\_\_\_/\_\_\_\_/2013, il cui schema è stato approvato dalla Giunta Regionale con D.G.R. n.173 del 20/05/2013, così come modificata con D.G.R. n. 229 del 27/06/2013;
- l'oggetto della prestazione per il successivo periodo dal 01/10/2013 al 10/11/2013 è stato definito dalla Giunta Regionale con D.G.R. n. 336 del 30/09/2013 e con D.G.R. n. 416 del 11/11/2013, che si intendono qui integralmente riportate;
- con D.G.R. n. 380 del 25/10/2013 la Giunta Regionale ha approvato il *Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale* ai sensi dell'art 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, come modificato dall'art. 1 c. 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228;
- con D.G.R. n. 398 del 31/10/2013 la Giunta Regionale ha approvato il *Piano di ristrutturazione del debito- II stralcio: servizi su gomma* ai sensi dell'art. 25, comma 11-quinquies, del decreto legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito con modificazioni nella legge 9 agosto 2013, n. 98;
- l'oggetto della prestazione per il successivo periodo dal 11.11.2013 al 31.12.2013 è stato definito dalla Giunta Regionale con D.G.R. n. \_\_\_\_ del \_\_\_\_/\_\_\_\_/2013 che si intende qui integralmente riportata;

**Le parti stipulano quanto segue:**

**Rideterminazione della data di scadenza del contratto**

Art. 1

1. La data di scadenza del rapporto contrattuale, regolato in ultimo con atto rep. n. \_\_\_\_ del \_\_\_\_/\_\_\_\_/2013, nel seguito per brevità denominato "*contratto 2013*", è rideterminata 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.

Art. 2

**Norme contrattuali**

1. Il rapporto è regolato dalle stesse disposizioni previste nel *contratto 2013*, per quanto applicabili. Le disposizioni si riferiscono a ciascun anno solare successivo.
2. La quantità dei servizi, di cui all'art. 2 del *contratto 2013*, è rideterminata annualmente, nei limiti della somma disponibile in bilancio e che sarà impegnata allo scopo.
3. All'art. 4 del *contratto 2013*, dopo il comma 5, è aggiunto il seguente comma: "5 bis. *Il gestore, previa comunicazione all'Ente affidante, può istituire ulteriori corse sulle linee autorizzate allo stesso gestore, senza commistione fra linee urbane ed extraurbane, assumendone totalmente l'onere finanziario e il rischio d'impresa. In tal caso il gestore può modificare le tariffe applicate.*"
4. Alla conclusione della procedura di cui alla sopra richiamata D.G.R. n. 398 del 31/10/2013, per quanto riguarda le Società Consortili, i corrispettivi verranno erogati bimestralmente, entro i 30 giorni successivi al bimestre di competenza. Resta immutato quanto previsto nel *contratto 2013* relativamente all'erogazione del saldo.

Art. 3

**Art. 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95**

1. Si applicano le previsioni del *Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale* e di tutti gli atti approvati ai sensi dell'art 16 bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla L. 7 agosto 2012, n. 135, come modificato dall'art. 1 c. 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228.
2. Lo stesso vale per ulteriori provvedimenti approvati ai sensi della norma richiamata al comma precedente.

Art. 4

**Periodo 1 ottobre - 10 novembre 2013**

1. I servizi di cui alla rubrica del presente articolo sono quelli di cui alle D.G.R. n. 336 del 30/09/2013 e D.G.R. n. 416 del 11/11/2013, per un corrispettivo complessivo pari a Euro \_\_\_\_\_, così determinato per fascia:

Art. 5

**Periodo 11 novembre - 31 dicembre 2013**

1. I servizi di cui alla rubrica del presente articolo sono quelli di cui all'allegato A, per un corrispettivo complessivo pari a Euro \_\_\_\_\_, così determinato per fascia;
2. Il Gestore si impegna inoltre ad effettuare i servizi di cui all'allegato B.
3. I corrispettivi per i servizi di cui al comma 2, unitamente al contributo per il rinnovo del CCNL, sono regolati e condizionati dall'art. 6, comma 3.

Art. 6

**Sopravvenienze normative**

1. Alla modifica dell'art. 2 della L.R. n. 67/2012 i corrispettivi e le tariffe sono rideterminati in conformità al *Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale*.
2. Alla modifica dell'art. 22 della L.R. n. 23/1999 e s.m.i. e/o della L.R. n. 14/2004 e s.m.i., le compensazioni per agevolazioni tariffarie sono rideterminate in ragione di quanto segue:
  - le agevolazioni di cui al comma 5 dell'art. 22 della L.R. n. 23/1999 (forze dell'ordine) sono considerate incidenti per il 10% sulla compensazione prevista per i servizi urbani e per il 20% sulla compensazione prevista per i servizi extraurbani;
  - le agevolazioni di cui alla L.R. n. 14/2004 e s.m.i. (ultrasettantenni) sono considerate incidenti per il 90% sulla compensazione prevista per i servizi urbani e per l'80% sulla compensazione prevista per i servizi extraurbani, e le compensazioni stesse sono ridotte in proporzione all'eventuale riduzione del limite di reddito ISEE;
  - le agevolazioni di cui al comma 2 quater dell'art. 22 della L.R. n. 23/1999 (disabili) sono trascurabili e ricomprese nel corrispettivo.
3. All'approvazione di specifica norma dello Stato che dia copertura a quanto previsto dai commi 2 e 3 dell'art. 5, l'Ente affidante riconoscerà ed erogherà gli stessi importi, nei limiti contrattuali e di copertura. L'Ente affidante e il Gestore si impegnano ad attuare quanto previsto dalla specifica norma al fine di rendere effettivamente utilizzabili ed esigibili le risorse finanziarie in questione.

**L.R. 10-1-2013 n. 2**

Disciplina del collegio dei revisori dei conti della Giunta regionale e del Consiglio regionale della Calabria.

*Pubblicata nel B.U. Calabria 16 gennaio 2013, n. 2, S.S. 19 gennaio 2013, n. 1*

(...)

**Articolo 2** *Composizione e nomina del collegio.*

1. Il collegio è composto da tre membri, nominati dall'Assemblea legislativa regionale mediante estrazione a sorte tra gli iscritti all'elenco di cui al comma 2, che abbiano presentato domanda nei termini previsti dall'avviso per la costituzione dell'elenco istituito presso il Consiglio regionale della Calabria <sup>(4)</sup>.
2. Possono essere iscritti all'elenco, su domanda, previo avviso pubblico per la formazione dello stesso da pubblicare sul BURC, coloro che siano in possesso della laurea magistrale, laurea a ciclo unico o diploma di laurea antecedente al *decreto del Ministro dell'Università e della ricerca scientifica e tecnologica, 3 novembre 1999, n. 509* in scienze economiche o giuridiche, della qualifica di revisore legale di cui al *decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39*, nonché di specifica qualificazione professionale in materia di contabilità pubblica e gestione economica e finanziaria anche degli enti territoriali, secondo i criteri individuati dalla Corte dei conti, nonché, dei requisiti previsti dai principi contabili internazionali.
3. Le modalità di predisposizione dell'avviso, di tenuta dell'elenco e di estrazione a sorte dei componenti dell'organo sono stabilite con deliberazione dell'Ufficio di Presidenza del Consiglio regionale.
4. I componenti del collegio eleggono, al loro interno, il Presidente, in caso di parità di voti, risulta eletto il più anziano di età.

---

*(4) Comma così sostituito dall' art. 1, comma 1, L.R. 11 agosto 2014, n. 15, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto previsto dall' art. 4, comma 1, della medesima legge). Per la norma finale, vedi l' art. 2, comma 1, della suddetta legge. Il testo originario era così formulato: «1. Il collegio è composto da tre membri, nominati dall'Assemblea legislativa regionale con voto limitato a due nell'ambito di un elenco di nove nominativi estratti a sorte tra coloro che, in possesso dei requisiti di cui al comma successivo, abbiano presentato domanda nei termini previsti dall'avviso per la costituzione dell'elenco istituito presso il Consiglio regionale della Calabria.».*

(...)

**L.R. 29 febbraio 1988, n. 3 <sup>(1)</sup>.**

**Sostituzione con modifiche delle leggi regionali concernenti l'erogazione dei contributi per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici di interesse regionale e locale.**

(1) Pubblicata nel B.U. Calabria 7 marzo 1988, n. 11.

**Art. 1**  
*Finalità.*

1. In applicazione del titolo III della *legge 10 aprile 1981, n. 151*, la Regione ammette aziende ed imprese di trasporto pubblico collettivo di interesse regionale e locale a contributi in conto capitale:

a) per acquisto di autobus nuovi di tipo unificato, secondo quanto disposto dal titolo II della presente legge;

b) per acquisto, costruzione e ammodernamento di infrastrutture, impianti fissi, tecnologie di controllo, officine, depositi con le relative attrezzature e sedi, secondo quanto disposto dal titolo III della presente legge.

2. I predetti contributi non spettano agli enti ed alle imprese esercenti autoservizi di gran turismo o da noleggio di rimessa.

3. I contributi sono erogati nei limiti delle somme assegnate alla Regione dallo Stato e delle eventuali somme stanziare nel bilancio regionale.

4. I fondi da destinare per quanto previsto dalla lettera b) limitatamente alla costruzione e l'ammodernamento di sedi o di officine - deposito non potranno eccedere il 25 per cento dello stanziamento di cui al precedente comma.

**TITOLO II**

**Acquisto degli autobus**

**Art. 2**  
*Misura dei contributi.*

1. Il contributo massimo erogabile per l'acquisto di ciascun autobus nuovo è pari al 75 per cento del prezzo del veicolo, compresa la quota I.V.A. afferente allo stesso 75 per cento.

2. La quantificazione della misura massima del contributo, per ciascun tipo di autobus corrispondente alle caratteristiche funzionali riportate nei decreti ministeriali in vigore, viene stabilita sulla media dei prezzi riportati sui listini correnti delle maggiori aziende produttrici di autobus.

3. In sede di liquidazione, fermo restando quanto disposto al precedente comma, nel capo in cui il contributo assegnato ecceda il 75 per cento del prezzo di fattura, compresa la quota I.V.A. afferente, il contributo stesso viene proporzionalmente ridotto e le differenze recuperante vengono destinate a successivi investimenti; nel caso contrario le eccedenze restano a carico delle imprese interessate.

4. I contributi sono concessi per l'acquisto degli autobus la cui tipologia la Giunta regionale ritiene più idonea all'esercizio delle aziende beneficiarie in relazione ai tracciati ed alle caratteristiche funzionali delle autolinee.

5. La Giunta regionale ha facoltà di richiedere che una parte del materiale rotabile acquistato con il contributo regionale risulti accessibile agli invalidi non deambulanti.

**Art. 3**  
*Domande.*

1. Per l'impostazione e la redazione del piano di riparto ed ai fini della concessione dei contributi, le aziende interessate sono tenute, prima di procedere all'acquisto, a presentare domanda di contributo al Presidente della Giunta regionale, per il tramite dell'Assessorato ai Trasporti, indicando:

- a) il numero ed i tipi degli autobus che si intendono acquistare e le relative caratteristiche tecniche e funzionali;
- b) l'elenco degli autobus posseduti, con l'indicazione della data di prima immatricolazione e del numero dei posti;
- c) le linee sulle quali i nuovi veicoli vengono immessi;
- d) il numero dei chilometri percorsi nell'anno in base ai disciplinari di concessione;
- e) l'indicazione dei Comuni serviti, con il numero degli abitanti accertati dall'ultimo censimento;
- f) il numero dei viaggiatori annuali.

2. I richiedenti sono, inoltre, tenuti a fornire ogni altra notizia o documentazione a richiesta dell'ufficio incaricato della istruttoria delle domande.

#### **Art. 4**

##### *Criteria per la formazione dei piani.*

1. Nei limiti degli stanziamenti, i piani annuali o pluriennali di ripartizione dei fondi, sono deliberati dalla Giunta regionale su proposta dell'Assessorato ai Trasporti, sentita la competente commissione consiliare in coerenza con gli indirizzi contenuti nel piano regionale dei trasporti e nei piani di bacino, avuto riguardo ai seguenti elementi:

- a) rapporto tra il numero dei posti offerti dagli autobus posseduti dalle singole aziende e la popolazione servita dalle medesime;
- b) coefficiente di utilizzazione degli autobus posseduti, desunto in base al rapporto fra il numero dei chilometri percorsi nell'anno ed il numero degli autobus;
- c) grado medio di obsolescenza del parco autobus con riferimento alla data di prima immatricolazione dei mezzi;
- d) impiego di energie e tecniche non inquinanti;
- e) estensione di rete autorizzata dalla Regione.

2. [Ai fini della presente legge le aziende devono presentare un piano aziendale di rinnovo o di incremento del materiale rotabile in cui si tenga conto che:

a) i veicoli con data di prima immatricolazione superiore ai dodici anni si presumono non più idonei per il servizio sulle linee di interesse regionale e locale, salvo diverso giudizio su ogni singolo caso dell'Assessorato ai Trasporti, sulla base di accertamenti diretti, indipendentemente dall'esito della revisione ordinaria, prevista dalle norme sulla disciplina della circolazione stradale;

b) gli autobus con data di prima immatricolazione superiore a venti anni devono essere dismessi in ogni caso d'ufficio dal servizio.]<sup>(2)</sup>.

---

(2) Comma abrogato dall'art. 29, comma 1, n. 4 L.R. 7 agosto 1999, n. 23.

#### **Art. 5**

##### *Obblighi dei destinatari dei contributi.*

1. Per la durata di anni sette consecutivi dall'immissione in linea degli autobus acquistati con il contributo regionale, è fatto divieto all'impresa beneficiaria, pena la revoca del contributo, di alienare o di distogliere i veicoli dalla loro destinazione senza

l'autorizzazione della Giunta regionale, da concedersi solo per accertate necessità tecniche e previo il trasferimento del veicolo su un altro autobus dell'azienda richiedente.

2. Nel caso di presentazione, entro il periodo suddetto, di istanza di rinuncia o di cessione di una o più linee automobilistiche avute in concessione, la Giunta regionale, su proposta dell'Assessore ai Trasporti, ha facoltà di procedere, con l'osservanza delle disposizioni di cui all'*articolo 19 della legge regionale n. 15 del 1986*, alla ristrutturazione delle restanti autolinee assentite alla medesima impresa e di disporre circa la futura destinazione degli autobus acquistati dall'impresa istante con il concorso finanziario della Regione.

3. Qualora il materiale rotabile venga destinato, ai sensi del presente articolo, all'esercizio di autoservizi concessi ad aziende diverse da quella beneficiaria del contributo, alla impresa cessante spetta un corrispettivo, concordato fra le parti, commisurato al valore di scambio secondo lo stato d'uso del materiale rotabile, detratto l'importo del contributo al netto delle quote di ammortamento maturate in ragione del 12 per cento all'anno.

4. In caso di mancato accordo entro 30 giorni dalla data indicata dall'Assessorato ai Trasporti, la determinazione del prezzo di stima è rimessa al giudizio di un collegio arbitrale, composto da tre membri, nominati rispettivamente dal concessionario cessante, dal concessionario subentrante ed il terzo, con funzione di Presidente, dal Presidente della Giunta regionale.

5. In tutti gli altri casi di mutazione soggettiva o di cessazione della titolarità delle concessioni non disciplinate dai commi precedenti, che intervengono entro i sette anni successivi alla erogazione del contributo, la Regione ha diritto di prelazione, anche nei confronti degli eredi, sugli autobus acquistati dal concessionario con il concorso finanziario della Regione, previo pagamento di un indennizzo calcolato con i criteri suddetti.

6. Le disposizioni dei commi precedenti si applicano anche ai casi di decadenza delle concessioni ai sensi dell'*articolo 24 della legge regionale 14 aprile 1986, n. 15*, ed ai casi di cessazione delle autolinee, disposte dalla Giunta regionale per sopravvenuta carenza di pubblica utilità del servizio.

7. In caso di cessazione, a qualsiasi titolo, del rapporto di concessione prima dei termini di scadenza della stessa, i beneficiari dei contributi sono tenuti a restituire alla Regione la quota dei contributi corrispondente al periodo di mancata utilizzazione del mezzo rispetto ai periodi per i quali è fatto divieto di alienare il mezzo stesso.

8. Le quote recuperate ai sensi del precedente comma sono introitate ed utilizzate per i successivi piani di riparto.

9. È fatto divieto alle imprese beneficiarie di concedere ipoteche volontarie aventi ad oggetto autobus acquistati con il contributo della Regione.

## **Art. 6**

### *Modalità di erogazione.*

1. Il contributo è concesso con decreto del Presidente della Giunta regionale entro 45 giorni dalla data di presentazione all'Assessorato regionale ai Trasporti, incaricato per l'istruttoria della idonea documentazione comprovante:

- a) la spesa sostenuta, mediante esibizione della fattura quietanzata;
- b) l'immatricolazione degli automezzi;
- c) la rispondenza dei veicoli alle caratteristiche funzionali stabilite dal Ministero dei Trasporti.

2. Della erogazione dei contributi sono informati i consorzi di bacino ed in attesa della loro costituzione, i Sindaci dei Comuni direttamente interessati.

3. I termini di cui al precedente comma sono interrotti se la documentazione non è corrispondente, in tutto o in parte, alle norme della presente legge o alle disposizioni esplicative impartite dalla Giunta regionale o dall'Assessore ai Trasporti.

4. I contributi non utilizzati entro cinque mesi dall'assegnazione senza giustificato motivo vengono revocati con deliberazione della Giunta regionale e le somme rese disponibili a seguito di revoca, rinuncia o altra causa possono essere ripartite dalla Giunta



regionale sulla base delle richieste presentate in sede di formazione del piano di riparto e non soddisfatte oppure destinate ai piani di riparto successivi.

#### **Art. 7**

##### *Vincoli.*

1. È consentita l'utilizzazione in servizio di fuori linea degli autobus acquistati dalle aziende concessionarie pubbliche e private con il contributo della Regione purché sia preventivamente autorizzata dall'Assessorato regionale ai Trasporti che ne darà comunicazione semestrale alla competente commissione consiliare.
2. L'accertata violazione del precetto comporta una decurtazione dei contributi di cui alla *legge regionale 24 marzo 1982, n. 7*, erogati nell'anno in cui si verifica l'infrazione, pari a lire 2.000.000 (duemilioni) per la prima violazione.
3. In caso di recidiva la decurtazione viene elevata a lire 10.000.000 (diecimilioni) ed in caso di ulteriore violazione la Giunta regionale, su proposta dell'Assessore ai Trasporti, procede alla pronuncia di decadenza delle concessioni senza alcuna particolare formalità.
4. Le somme rivenienti dall'applicazione del secondo e terzo comma del presente articolo vanno ad incrementare i finanziamenti dei successivi piani di riparto per l'acquisto del materiale rotabile.
5. Le aziende di trasporto sono tenute ad installare su tutti gli autobus utilizzati per l'espletamento dei servizi di trasporto regionale e locale appositi strumenti tecnici, forniti dall'Assessorato regionale ai Trasporti, idonei a documentare il reale svolgimento del servizio; esse sono tenute inoltre ad osservare le circolari esplicative sull'uso degli strumenti medesimi. La manomissione o la mancata utilizzazione delle apparecchiature predette comporta l'esclusione dai contributi di cui alla *legge regionale 24 marzo 1982, n. 7*. Al termine di ogni esercizio finanziario le aziende sono tenute a consegnare all'Assessorato regionale le registrazioni eseguite, per il controllo della regolarità dei servizi espletati.
6. I veicoli acquistati con il contributo regionale sono individuati, dall'entrata in vigore della presente legge, mediante l'apposizione sulle due fiancate della scritta «Regione Calabria», che misuri cm 150 per cm 20. L'inosservanza di tale prescrizione costituisce motivo di decadenza dal contributo.
7. Sui fogli complementari degli autobus acquistati con il contributo regionale deve essere iscritta la seguente annotazione: «Autobus acquistato con il contributo della Regione Calabria».

#### **Art. 8**

##### *Convenzioni.*

1. Il Presidente, su autorizzazione del Consiglio regionale, può stipulare con le imprese costruttrici di autobus apposite convenzioni, nelle quali vengono stabilite, sentite le associazioni delle aziende pubbliche e private, le condizioni di vendita e di consegna dei mezzi alle imprese beneficiarie del contributo e le modalità di pagamento del prezzo di acquisto.
2. Le aziende, qualora il Consiglio ritenesse di avvalersi del disposto di cui al comma precedente, sono tenute a procedere all'acquisto degli autobus avvalendosi della convenzione.
3. La Giunta regionale, dopo l'approvazione del piano di riparto e nei limiti degli stanziamenti in esso previsti, è autorizzata a rilasciare alle aziende pubbliche fidejussioni a garanzia per l'acquisto di autobus.

### **TITOLO III**

#### **Investimenti per infrastrutture**

#### **Art. 9**

##### *Criteri per la formazione dei piani.*

1. Nei limiti degli stanziamenti, i piani annuali o pluriennali di ripartizione dei fondi per la costruzione e ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, di tecnologie di controllo, di officine - depositi con le relative attrezzature e sedi vengono approvati dalla Giunta regionale, su proposta dell'Assessore ai Trasporti, sentita la competente commissione consiliare, avuto riguardo dei seguenti elementi:

- a) integrazione con progetti mirati dei piani nazionali e regionali dei trasporti e con progetti speciali finanziati con fondi nazionali o comunitari;
- b) rete di servizi gestiti dall'azienda richiedente;
- c) numero degli agenti in servizio nell'anno a cui si riferisce il contributo;
- d) numero degli autobus posseduti;
- e) numero dei chilometri percorsi in base ai disciplinari di concessione.

2. La Regione può provvedere direttamente all'acquisto di tecnologie di controllo di rilevante interesse pubblico quando non ne sia possibile il finanziamento ad enti od imprese.

3. La Giunta regionale, al fine di realizzare l'uniformità dei rilevamenti di cui al comma cinque del precedente articolo 7, è autorizzata ad acquistare direttamente un sistema meccanizzato idoneo a registrare e documentare il reale svolgimento del servizio di trasporto e a dotarsi di conseguenti apparecchiature di conversione ed elaborazione dei dati risultanti dalla registrazione degli strumenti installati sugli autobus.

4. La Giunta ha facoltà di richiedere che le infrastrutture e gli impianti di trasporto, realizzati con il contributo regionale, presentino accorgimenti costruttivi tali da contribuire alla eliminazione delle barriere architettoniche.

#### **Art. 10**

##### *Erogazione contributi infrastrutture.*

1. All'erogazione del contributo previsto dal presente titolo si provvede con delibera della Giunta regionale entro 60 giorni dalla data di inoltro della documentazione e certificazione sottoelencate:

- a) fattura, regolarmente quietanzata, per la spesa sostenuta per l'acquisto di attrezzature, I.V.A. compresa;
- b) fattura, regolarmente quietanzata, comprovante la spesa effettivamente sostenuta per l'acquisto di tecnologie di controllo, I.V.A. compresa;
- c) certificazione di ultimazione dei lavori eseguiti con la dimostrazione delle spese effettivamente sostenute, I.V.A. compresa;
- d) certificazione di collaudo dei lavori eseguiti.

2. Per quanto riguarda la realizzazione di infrastrutture, di impianti fissi e di sedi, le aziende interessate possono chiedere la corresponsione del contributo per stati di avanzamento e per un massimo di tre, ogni qual volta sia stato raggiunto un importo di lavori pari ad un terzo del valore complessivo dell'opera.

3. Prima dell'erogazione del contributo concernente lavori di infrastrutture fisse, ovvero della concessione di acconti per stati di avanzamento, i lavori eseguiti vengono verificati dall'Assessorato regionale ai Trasporti al fine di accertare l'osservanza di eventuali prescrizioni imposte dalla Giunta regionale.

4. Gli atti contrattuali per la realizzazione delle opere devono essere stipulati dai destinatari dei contributi e trasmessi in copia alla Giunta regionale entro il termine di centottanta giorni dalla data di ricevimento della comunicazione di assegnazione dei contributi. Decorso tale termine i beneficiari decadono dai contributi, che vengono concessi, sulla base di un piano di riparto suppletivo, ad altri destinatari che ne abbiano titolo.

5. In caso di cessazione del rapporto di concessione, a qualsiasi titolo, prima dei termini di scadenza della stessa, i beneficiari dei contributi sono tenuti a restituire la quota dei contributi stessi corrispondente al periodo di mancata utilizzazione.

**Art. 11***Vincoli.*

1. Le tecnologie di controllo e le attrezzature d'officina dovranno conservare la loro destinazione rispettivamente per almeno sette anni consecutivi, decorrenti dalla data di acquisto indicata nelle relative fatture.
2. È fatto obbligo ai beneficiari di non variare la destinazione degli impianti fissi in genere, realizzati con l'intervento finanziario della Regione, per venti anni consecutivi, decorrenti dalla data di effettiva ultimazione dei lavori.
3. Entro i limiti stabiliti dai commi precedenti le attrezzature, le tecnologie di controllo e gli impianti fissi in genere, acquistati o realizzati con il finanziamento regionale, non possono formare oggetto di scambio o di alienazione.
4. È fatto assoluto divieto ai beneficiari dei contributi di concedere ipoteche volontarie sui beni mobili ed immobili realizzati col contributo della Regione sul valore dei beni stessi corrispondenti al contributo assegnato.

**Art. 12***Misura del contributo.*

1. I contributi di cui al precedente articolo 9 sono commisurati al 75 per cento della spesa riconosciuta ammissibile, I.V.A. inclusa nella misura pari a quella che risulta non recuperabile nella dichiarazione annuale I.V.A.
2. La domanda per ottenere i contributi deve essere corredata da una relazione tecnica - finanziaria recante la descrizione delle opere e del materiale per i quali si richiede il contributo e l'illustrazione delle necessità, della convenienza e della economicità dell'intervento.
3. La domanda deve contenere, inoltre, un atto di impegno a non modificare la destinazione d'uso per 20 anni degli impianti fissi depositi, sedi e infrastrutture.

**TITOLO IV****Disposizioni comuni****Art. 13***Proroghe.*

1. Per causa di forza maggiore o per validi e giustificati motivi, è in facoltà della Giunta regionale di concedere, sia per l'acquisto di autobus, di attrezzature e di tecnologie di controllo, sia per l'ultimazione dei lavori di infrastrutture e ammodernamenti, nonché di impianti fissi, una proroga non superiore a sei mesi, previa motivata richiesta rivolta dall'Azienda interessata all'Assessorato regionale ai Trasporti.

**Art. 14***Domande.*

1. Le domande per ottenere i contributi previsti dai precedenti articoli 2 e 9 devono essere presentate dalle aziende interessate al Presidente della Giunta regionale, per il tramite dell'Assessorato ai Trasporti, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.
2. Per i piani di riparto degli anni successivi le domande devono essere inoltrate entro il 31 marzo dell'anno a cui si riferisce il finanziamento.

**Art. 15***Disposizioni finali.*

1. Alla data di entrata in vigore della presente legge cessano di avere efficacia tutte le norme riguardanti gli interventi finanziari regionali contenute nella legislazione in precedenza emanata in materia.

2. I pareri della competente commissione consiliare permanente, previsti dalla presente legge, si intendono favorevolmente acquisiti decorso infruttuosamente il termine di 90 giorni dalla relativa richiesta formulata dalla Giunta regionale.

#### **Art. 16**

##### *Norma finanziaria.*

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in Lire 59.355.140.000 si fa fronte con la disponibilità dei fondi assegnati alla Regione Calabria negli esercizi finanziari 1984, 1985, 1986 e 1987 ai sensi dell'*articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151*.

2. Per gli anni successivi, la corrispondente spesa, cui si fa fronte con i fondi che sono assegnati alla Regione ai sensi dell'*articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151*, e dell'*articolo 9 della legge 16 maggio 1970, n. 281*, sarà determinata, in ciascun esercizio finanziario e in relazione dell'effettiva assegnazione, con la legge di bilancio della Regione e con l'apposita legge finanziaria che l'accompagna.

#### **Art. 17**

##### *Dichiarazione d'urgenza.*

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

**L.R. 14 aprile 1986, n. 15** <sup>(1)</sup>.

**Disciplina dei servizi pubblici di trasporto collettivo di interesse regionale** <sup>(2)</sup>.

(1) Pubblicata nel B.U. Calabria 18 aprile 1986, n. 21.

(2) Ai sensi dell'art. 29, comma 1, n. 3), *L.R. 7 agosto 1999, n. 23* è abrogata ogni disposizione della presente legge in contrasto con le disposizioni della citata *L.R. n. 23 del 1999*. In particolare sono abrogati: la lettera b) dell'art. 4; gli articoli 7 e 8; l'articolo 12; la lettera b) dell'articolo 16 specificatamente per quanto riguarda la competenza sui collegamenti scali ferroviari, aeroporti con i centri urbani dei comuni ove dette infrastrutture insistono; il primo comma dell'art. 31; l'art. 33.

**TITOLO I**

**Principi fondamentali**

**Art. 1**

*Oggetto della legge.*

La presente legge disciplina in modo unitario ed organico:

a) la materia dei trasporti pubblici locali, intesi come tali i servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone e di cose effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata, con esclusione di quelli di competenza dello Stato;

b) le funzioni amministrative comunque pertinenti alla materia dei trasporti, attribuite alla competenza propria o delegata della Regione, ai sensi del *D.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5*, e del *D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616*, e delle altre leggi dello Stato <sup>(3)</sup>.

(3) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), *L.R. 7 agosto 1999, n. 23*, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta *L.R. n. 23/1999*.

**Art. 2**

*Finalità.*

La Regione Calabria riconosce che il trasporto pubblico collettivo di persone di interesse sia locale che regionale è servizio sociale primario e strumento necessario per il perseguimento degli obiettivi di sviluppo socio - economico della Calabria, del razionale assetto del territorio e della pianificazione urbanistica regionale anche nelle sue interrelazioni con le aree contermini <sup>(4)</sup>.

(4) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), *L.R. 7 agosto 1999, n. 23*, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta *L.R. n. 23/1999*.

**Art. 3**

*Materie.*

Al fine del conseguimento delle finalità di cui al precedente articolo 2, la Regione:

a) disciplina le funzioni amministrative proprie e delegate attribuite alla competenza regionale dal *D.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5*, dal *D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616*, e dalle altre leggi dello Stato;

b) predispose il piano regionale dei trasporti in concessione con la politica di sviluppo regionale;

c) delinea la politica regionale dei trasporti collettivi e le sue articolazioni settoriali al fine di realizzare il coordinamento dei servizi di trasporto di persone per ricercare la massima economicità ed efficienza dei servizi stessi, migliorando nel contempo l'offerta di trasporto, per assicurare una maggiore mobilità dei cittadini;

d) predispose piani annuali o pluriennali di intervento sia per gli investimenti che per l'esercizio dei trasporti pubblici regionali locali, in armonia con le vigenti disposizioni regionali in materia di programmazione e di bilancio;

e) armonizza il piano regionale con il piano nazionale dei trasporti e con le previsioni del piano regionale di sviluppo;



f) assicura la più ampia partecipazione degli enti ed organismi operanti nel settore e delle forze economiche e sociali all'elaborazione del piano regionale dei trasporti;

g) definisce i limiti territoriali dei bacini di traffico sulla base di criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità, prescindendo, ove tali esigenze lo richiedano, dalle convenzioni tradizionali e storiche;

h) fissa i criteri direttivi e programmatici per la elaborazione dei piani di bacino di traffico allo scopo di assicurare la coerenza col piano regionale dei trasporti ed anche al fine del coordinamento tra i servizi esistenti;

i) fissa gli indirizzi per l'organizzazione dei servizi di trasporto;

l) stabilisce le modalità di approvazione dei piani di bacino e dei provvedimenti di organizzazione;

m) disciplina l'esercizio del trasporto pubblico, compreso quello urbano, tenendo presente la connessione unitaria del servizio nell'ambito dei bacini di traffico e favorendo la circolazione e l'uso dei mezzi collettivi di trasporto nei centri urbani;

n) provvede annualmente alla rilevazione dei costi effettivi dei trasporti pubblici locali;

o) provvedere all'erogazione dei contributi di investimento e di esercizio, in attuazione dei principi di cui all'*articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151*;

p) realizza il coordinamento e la ristrutturazione dei servizi pubblici di trasporto collettivo di interesse regionale con la rete di servizi e di impianti fissi di carattere ferroviario <sup>(5)</sup>.

---

(5) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), *L.R. 7 agosto 1999, n. 23*, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta *L.R. n. 23/1999*.

## TITOLO II

### Funzioni amministrative regionali

#### Art. 4

##### *Elenco funzioni.*

Le funzioni amministrative regionali riguardano principalmente:

A) in materia di linee automobilistiche di interesse regionale:

- 1) la concessione all'esercizio;
- 2) la vigilanza sulla regolarità dell'esercizio;
- 3) la concessione all'esercizio delle autostazioni;
- 4) la vigilanza sulle autostazioni dei servizi di linea;
- 5) le agevolazioni di viaggio a favore di particolari categorie di soggetti;

[B) in materia di noleggi e servizi da piazza, l'approvazione dei regolamenti comunali che disciplinano i servizi da noleggio e da piazza nonché l'approvazione delle determinazioni comunali riguardanti il numero degli autoveicoli da adibire a detti servizi.] <sup>(6)</sup>.

Per quanto concerne la materia finanziaria, si rinvia a quanto previsto nelle leggi regionali vigenti in materia <sup>(7)</sup>.

(6) Lettera abrogata dall'art. 29, comma 1, n. 3), *L.R. 7 agosto 1999, n. 23*.

(7) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), *L.R. 7 agosto 1999, n. 23*, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta *L.R. n. 23/1999*.

### **Art. 5**

#### *Attribuzione degli organi regionali.*

La potestà di fissare i criteri ed indirizzi generali e di emanare direttive relative ai trasporti regionali è attribuita al Consiglio regionale.

Al Consiglio regionale sono attribuite anche le competenze in materia di piani e programmi, e le altre funzioni risultanti dai successivi articoli della presente legge.

Sono di competenza della Giunta regionale:

- la fissazione delle modalità da seguire nella formazione dei piani di bacino, in coerenza con le direttive e i criteri generali indicati dal piano regionale dei trasporti;
- l'esercizio delle funzioni relative all'esecuzione delle determinazioni del Consiglio regionale;
- l'esercizio delle funzioni precisate dai successivi articoli della presente legge;
- gli indirizzi generali di politica tariffaria in armonia con quanto previsto dall'*articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151*;
- la fissazione delle modalità di esercizio e la determinazione della tariffa base regionale <sup>(8)</sup>.

---

(8) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), *L.R. 7 agosto 1999, n. 23*, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta *L.R. n. 23/1999*.

## **TITOLO III**

### **Pianificazione dei trasporti**

#### **Art. 6**

#### *Piano regionale trasporti.*

La Giunta regionale, ricorrendo se del caso a prestazioni professionali di esperti o di organismi specializzati, predispose lo schema del piano regionale trasporti, sentito il parere degli enti e organismi indicati al punto f) dell'articolo 3 e del Comitato Tecnico regionale dei Trasporti di cui al successivo articolo 7.

Il piano regionale dei trasporti è approvato dal Consiglio regionale e costituisce il documento programmatico fondamentale della politica dei trasporti locali. Esso contiene:

- a) l'individuazione delle linee principali del trasporto su scala regionale e interregionale, con riguardo al piano di sviluppo regionale ed al piano generale nazionale dei trasporti;
- b) l'individuazione delle linee del trasporto e le relative infrastrutture per il collegamento dei bacini di traffico;
- c) l'indicazione dell'ordine prioritario degli interventi tecnici in materia di trasporti pubblici;
- d) le direttive ed i criteri generali per la formazione dei piani di bacino;
- e) la delimitazione territoriale dei bacini di traffico e la fissazione delle direttive e dei criteri generali per la formazione dei piani di bacino;

f) le direttive da osservare da parte dei Comuni nella formazione degli strumenti urbanistici per favorire la circolazione e l'uso dei mezzi collettivi di trasporto nei centri urbani <sup>(9)</sup>.

---

(9) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

#### **Art. 7**

##### *Comitato Tecnico regionale Trasporti.*

[Il Comitato viene presieduto dal Presidente della Giunta o dall'Assessore regionale delegato ai trasporti ed è composto da:

- a) un rappresentante per ciascun Consorzio di bacino effettivamente costituito;
- b) un rappresentante per ciascuna Camera di Commercio della Calabria;
- c) un rappresentante dell'Ente «Ferrovie dello Stato» ed un rappresentante regionale della Gestione Commissariale Governativa delle Ferrovie Calabro Lucane;
- d) un rappresentante dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali della Calabria;
- e) un rappresentante della Direzione Generale del Coordinamento e Programmazione del Ministero dei Trasporti;
- f) un rappresentante della Direzione Generale M.C.T.C. del Ministero dei Trasporti;
- g) tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori del settore dei trasporti, maggiormente rappresentative in sede nazionale;
- h) un rappresentante regionale per ciascuna delle associazioni nazionali A.N.A.C. e C.I.S.P.E.L.

Il Comitato viene nominato con decreto del Presidente della Giunta regionale e rimane in carica fino alla scadenza della legislatura.

Quando uno dei membri viene a mancare per qualsiasi causa, il Presidente del Comitato promuove gli atti necessari per la sostituzione, secondo la procedura prevista per la nomina del Comitato stesso.

Il nuovo componente dura in carica dalla data della nomina alla scadenza della medesima legislatura.

Il Comitato viene convocato dal suo Presidente e decide a maggioranza dei presenti.

Fanno parte di diritto del Comitato il Dirigente responsabile della Direzione regionale dei trasporti in concessione e le mansioni di Segretario del Comitato sono svolte da altro dipendente della Direzione predetta con qualifica non inferiore a funzionario.

Il presidente del Comitato, qualora lo ritenga opportuno in vista delle questioni da esaminare, può chiamare a partecipare ai lavori rappresentanti di altri rami dell'Amministrazione regionale interessati, nonché esperti del settore.] <sup>(10)</sup>.

---

(10) Articolo abrogato dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23.

#### **Art. 8**

##### *Funzioni del Comitato.*

[Il Comitato istituito con il precedente articolo 7 viene riconosciuto Organo consultivo della Giunta.

In tale veste deve essere convocato, per l'esame ed il parere non vincolante, ogni qualvolta la Giunta è chiamata a deliberare su particolari e specifiche questioni interessanti i trasporti pubblici collettivi o su materia con essa connessa.

Specificatamente, il Comitato formula ipotesi e pareri sul piano regionale dei trasporti tenendo conto delle direttive, degli indirizzi e delle linee programmatiche generali.]<sup>(11)</sup>.

---

(11) Articolo abrogato dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23.

#### **Art. 9**

##### *Partecipazione degli Enti locali e delle forze sociali al piano regionale dei Trasporti.*

Alla formazione del piano regionale dei trasporti sono chiamati a partecipare gli Enti locali e le forze sociali.

La partecipazione degli Enti locali si realizza attraverso riunioni a carattere provinciale, da tenere presso ciascuna Amministrazione provinciale, con l'intervento dei rappresentanti dei Comuni e della Provincia.

La partecipazione delle forze sociali si realizza mediante due distinte riunioni a carattere regionale, da tenere presso gli uffici della Giunta, rispettivamente con l'intervento dei responsabili regionali dei Sindacati maggiormente rappresentativi sul piano nazionale e con l'intervento dei responsabili regionali delle organizzazioni dei datori di lavoro maggiormente rappresentative sul piano regionale.

I contributi degli Enti locali al procedimento di formazione del piano regionale devono pervenire entro il termine di 90 giorni dalle richieste.

In ogni caso le relazioni e i documenti forniti dalle componenti locali e dalle forze sociali sono allegati al predetto progetto<sup>(12)</sup>.

---

(12) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

#### **Art. 10**

##### *Bacini di traffico.*

Ai fini della presente legge per bacino di traffico s'intende un ambito territoriale nel quale è attuato un sistema di trasporto pubblico in rapporto ai fabbisogni di mobilità.

La determinazione territoriale dei bacini tiene conto delle esigenze lavorative, scolastiche, sanitarie, turistiche, e viene definita dal piano regionale dei trasporti<sup>(13)</sup>.

---

(13) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

#### **Art. 11**

##### *Piano di bacino.*

Il piano di bacino, che sostanzia la specificazione o l'articolazione del piano regionale dei trasporti, è elaborato nel rispetto degli indirizzi programmatici fissati dal piano regionale e dalle direttive impartite dalla Giunta regionale ai sensi del 3° comma del precedente articolo 5.

Il piano di bacino deve contenere:

- a) il complesso dei servizi costituenti la rete di bacino, nonché le linee interbacino;
- b) gli interventi sulle infrastrutture al fine di migliorare il livello di offerta del trasporto pubblico;

- c) i programmi di investimento annuali e pluriennali coerenti e compatibili con le previsioni dei programmi finanziari regionali;
- d) l'entità e la dislocazione dei servizi di noleggio di autobus con conducente;

e) il piano comunale dei trasporti urbani per i Comuni nei quali già esistono servizi di trasporto pubblico urbano e per i Comuni che intendono istituirli.

Allo stato e fino a quando non sarà definito il piano regionale dei trasporti, sono individuati i seguenti bacini: Catanzaro, Reggio Calabria e Cosenza, nell'ambito delle rispettive competenze territoriali provinciali.

La suddetta determinazione può essere modificata con deliberazione del Consiglio regionale.

La Giunta regionale, e per essa il competente Assessorato, promuove le necessarie reciproche intese tra Amministrazioni provinciali, Comunità montane, Comuni, UU.SS.LL., Distretti scolastici e forze sociali e sindacali per addivenire alla predisposizione del piano di bacino cui tali Enti sono interessati, fissando il termine di redazione del piano.

Il piano di bacino è approvato dal Consiglio regionale su proposta della Giunta.

Nell'ambito di ciascun bacino la Regione promuove la costituzione, entro un anno dall'approvazione del piano regionale dei trasporti, di un Consorzio tra i Comuni e le Comunità montane competenti per territorio, avente lo scopo di esercitare le funzioni di cui al successivo articolo.

Detti consorzi si intendono costituiti quando ad essi abbiano dato la propria adesione i Comuni compresi nella circoscrizione dei bacini di trasporto, e le Comunità montane in modo tale da rappresentare almeno tre quarti del numero complessivo dei Comuni e delle Comunità montane nella circoscrizione del bacino, e della popolazione ivi residente.

Se alla costituzione dei consorzi di bacino non si provvede nel termine di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale predisporre i piani di bacino tramite gli uffici regionali competenti e li sottopone all'approvazione del Consiglio regionale, sentite le forze sociali di cui al precedente articolo 9.

A tal fine è consentito il ricorso alle prestazioni professionali di esperti e di organismi specializzati <sup>(14)</sup>.

---

(14) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

## **Art. 12**

### *Funzioni del Consorzio di bacino.*

[Il Consorzio previsto dal precedente articolo 11:

- individua i servizi da istituire nell'ambito del relativo bacino di traffico;
- indica i programmi di esercizio da attuare;
- fissa le fasce orarie da servire;
- propone il coordinamento degli orari dei vari servizi esistenti;
- formula le conseguenti proposte all'Amministrazione concedente;

- esamina preventivamente le istanze presentate dai concessionari per la istituzione o la modificazione dei servizi interessanti i relativi bacini, formula il conseguente parere in relazione alla sussistenza dei presupposti di pubblico interesse e definisce i relativi programmi di esercizio sulle effettive esigenze di mobilità dei cittadini interessati.] <sup>(15)</sup>.



(15) Articolo abrogato dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23.

## TITOLO IV

### Classificazione e tipologia dei servizi automobilistici di linea

#### Art. 13

##### *Classificazione dei servizi.*

I servizi di trasporto pubblico, avuto riguardo al territorio servito, si distinguono in:

- a) servizi urbani;
- b) servizi di linea extraurbani;
- c) servizi di linea interregionali.

Sono servizi di linea extraurbani quelli che collegano Comuni diversi.

Sono servizi interregionali quelli che si svolgono parzialmente anche nel territorio di altra Regione finitima.

La classificazione delle linee spetta all'autorità concedente <sup>(16)</sup>.

---

(16) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

#### Art. 14

##### *Tipologia dei servizi.*

I servizi di trasporto pubblico, avuto riguardo alle caratteristiche di esercizio, si distinguono in:

- a) ordinari;
- b) turistici, quando abbiano finalità esclusivamente turistiche;
- c) sperimentali, quando abbiano la finalità di accertare alcune caratteristiche del traffico, anche in funzione dell'individuazione di nuove linee, o si riferiscano all'introduzione di nuove tecnologie <sup>(17)</sup>.

---

(17) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

#### Art. 15

##### *Servizi soggetti a concessione - Requisiti.*

Sono soggetti a concessione tutti i servizi pubblici automobilistici per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli (autolinee) di qualunque natura e durata che si effettuino in territorio regionale ad itinerario fisso, anche se abbiano carattere saltuario.

Tali concessioni vengono rilasciate a ditte di comprovata idoneità morale, tecnica e finanziaria <sup>(18)</sup>.

---

(18) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

**Art. 16***Competenza rilascio autorizzazioni.*

Le concessioni di autoservizi pubblici per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli, sono rilasciate:

a) dal Sindaco del Comune interessato, previa conforme deliberazione del Consiglio comunale, qualora la linea si svolga interamente nell'ambito del territorio di un Comune;

b) dalla Giunta regionale, quando trattasi di autolinee che colleghino Comuni diversi della Regione Calabria, o che colleghino un Comune con il proprio scalo ferroviario e con un aeroporto vicino, e servizi di linea interregionali svolgentesi prevalentemente sul territorio di questa Regione <sup>(19)</sup>.

---

(19) Lettera abrogata dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, specificatamente per quanto riguarda la competenza sui collegamenti scali ferroviari, aeroporti con i centri urbani dei comuni ove dette infrastrutture insistono. Inoltre la stessa disposizione ha previsto, in aggiunta, che sia abrogata ogni altra norma della presente legge in contrasto la suddetta L.R. n. 23/1999.

**Art. 17***Concessioni.*

Le concessioni di linee di trasporto pubblico ordinarie di cui al precedente articolo 14 sono di durata novennale.

Le concessioni sono rilasciate sulla base di un apposito disciplinare, comprendente tutte le condizioni di ordine tecnico, amministrativo ed economico, che regolano la concessione stessa.

Il disciplinare di concessione viene firmato per accettazione dal concessionario presso la sede dell'amministrazione competente, ai sensi della presente legge, a rilasciare la concessione; in caso di modificazioni delle condizioni comprese nel disciplinare si procederà alla stipulazione di atti aggiuntivi.

Per le linee di competenza regionale, ai sensi della presente legge, la concessione è rilasciata con deliberazione della Giunta regionale sulla base del disciplinare di cui ai commi precedenti.

Le concessioni sono soggette a vidimazioni annuali <sup>(20)</sup>.

---

(20) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

**Art. 18***Istanza di concessione.*

Le istanze per conseguire la concessione di un autoservizio di linea sono presentate al Presidente della Giunta regionale o al Sindaco del Comune secondo le rispettive competenze.

L'istanza di richiesta, redatta in carta legale, deve contenere:

a) le generalità del richiedente, ivi incluso il codice fiscale, il suo domicilio e la sua sottoscrizione; per le società, la ragione sociale, la sede legale, il codice fiscale e la sottoscrizione del rappresentante legale;

b) il tracciato della linea, le fermate e gli orari;

c) il certificato di iscrizione alla Camera di Commercio;

d) la dichiarazione di essere in possesso dei seguenti requisiti:

1) cittadinanza italiana;

- 2) iscrizione nelle liste elettorali;
- 3) non avere riportato condanne penali o/e misure di prevenzione;
- 4) non avere carichi pendenti <sup>(21)</sup>.

---

(21) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

#### **Art. 19**

##### *Istruttoria, esame comparativo e preferenza.*

L'ufficio che riceve l'istanza ne accerta la regolarità e la completezza e può chiedere all'istante ogni informazione e documentazione utile all'individuazione del soggetto e dell'oggetto della richiesta.

La richiesta sarà successivamente sottoposta all'esame del Consorzio di bacino interessato che dovrà esprimere il proprio parere entro il termine di trenta giorni, decorso il quale il parere si intende positivamente acquisito.

Acquisito il parere ai sensi del precedente comma, le istanze presentate, le eventuali proposte del Consorzio di bacino e le questioni poste di ufficio da parte dell'Amministrazione concedente, vengono valutate in una riunione istruttoria indetta ai sensi della circolare Ministeriale del 18 luglio 1955, n. 326, intesa a raccogliere gli elementi necessari per la eventuale comparazione anche ai fini della individuazione dell'ordine di preferenza.

Hanno diritto di preferenza, a parità di condizioni tecniche e finanziarie, i concessionari di autolinee finitime.

La finitimità va riferita non alla sola materiale connessione delle linee, ma alla loro interdipendenza economica e funzionale, considerata nell'ambito dei servizi del bacino e dell'organizzazione delle linee per direttrici.

Per la concessione dei nuovi servizi si tiene conto anche dell'esigenza di consentire dimensioni aziendali maggiormente rispondenti a criteri di funzionalità ed economicità nonché dell'opportunità di assicurare la stabilità di impiego del personale dipendente utilizzato.

I criteri preferenziali di cui ai precedenti comma del presente articolo sono influenti quando trattasi di concessionario che:

- 1) invitato dall'amministrazione concedente ad identificare i propri servizi non vi abbia provveduto nel termine fissato o non vi abbia provveduto affatto;
- 2) si sia reso responsabile di gravi disservizi pregiudizievoli della sicurezza e regolarità di esercizio.

Il provvedimento, ivi incluso il diniego opposto ai richiedenti in concorrenza, sono atti amministrativi definitivi.

Successivamente l'ufficio preposto al servizio provvede ad acquisire le sottoscrizioni delle parti, previo accertamento dell'avvenuto versamento della tassa di concessione e del contributo di sorveglianza, al repertorio dell'atto esecutivo, a promuovere, se del caso, la registrazione fiscale <sup>(22)</sup>.

---

(22) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

#### **Art. 20**

##### *Riorganizzazione dei servizi esistenti.*

La Giunta regionale, al fine di dare all'utenza una migliore offerta dei servizi di trasporto sotto il profilo qualitativo e quantitativo dei medesimi e di ottenere una più razionale utilizzazione delle risorse, può procedere all'adozione di provvedimenti di indirizzo con i quali si manifestano le più opportune iniziative che i vari concessionari saranno tenuti ad adottare nello stesso comprensorio, per conseguire la massima economicità ed efficienza dei servizi.

Le imprese, invitate a dare pratica attuazione al deliberato dell'amministrazione in esecuzione del precetto riportato al comma precedente, se non ottemperano alla prescrizione, incorrono nella decadenza delle concessioni di cui all'articolo 24 lettera b) <sup>(23)</sup>.

---

(23) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

### **Art. 21**

#### *Abolizione divieto di carico.*

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge e in attesa dell'approvazione dei piani bacino, la Giunta regionale coordina i servizi, tenuto conto dell'equilibrio funzionale ed economico delle Aziende interessate, al fine di pervenire all'abolizione dei divieti di carico.

In ogni caso, i divieti di carico devono intendersi aboliti decorsi sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Restano confermate le limitazioni di carico imposte a tutela del traffico delle Ferrovie dello Stato.

I principi di cui ai precedenti commi si applicano anche alle modalità di esercizio dei servizi di nuova istituzione.

La diversificazione tra i servizi afferenti a varie concessioni viene attuata con opportuno sfalsamento di orario sempre che le corse rispondono ad esigenze di pubblico interesse <sup>(24)</sup>.

---

(24) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

### **Art. 22**

#### *Concessioni: scadenza del termine.*

I provvedimenti scaduti possono essere rinnovati.

L'istanza di rinnovo deve essere presentata all'Amministrazione concedente almeno sei mesi prima della scadenza.

Il rinnovo della concessione sarà rilasciato a condizione che il richiedente abbia puntualmente adempiuto a tutte le prescrizioni ed obblighi fissati nel precedente provvedimento e nel disciplinare <sup>(25)</sup>.

---

(25) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

### **Art. 23**

#### *Variatione o sostituzione - Cessione - Rinunzia.*

Qualsiasi variazione soggettiva della ditta concessionaria deve essere preventivamente approvata dall'amministrazione concedente.

La cessione della concessione di autolinee senza l'approvazione dell'amministrazione concedente è nulla.

La cessione ad altri di ogni eventuale ragione dipendente dalla domanda di concessione, prima che la cessione medesima sia perfetta, equivale in ogni caso a semplice rinunzia alla concessione da parte del titolare nei confronti dell'Ente cui spetta accordare la concessione.

In tutti i casi di variazione o sostituzione della ditta o di modificazione dello stato giuridico dell'impresa concessionaria, il personale dipendente conserva i diritti acquisiti in quanto riconoscibili ai sensi della vigente normativa <sup>(26)</sup>.

(26) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

#### **Art.24** *Decadenza.*

Il concessionario incorre nella decadenza della concessione quando:

- a) non inizi il servizio entro trenta giorni dalla data di rilascio della concessione, oppure iniziandolo, lo abbandoni, lo interrompa, oppure lo svolga con ripetute e gravi irregolarità;
- b) non ottemperi alle disposizioni impartite dall'amministrazione concedente o ne ostacoli i provvedimenti, ovvero commetta gravi e ripetute irregolarità;
- c) non osservi gli obblighi contenuti nell'atto di concessione e nel disciplinare;
- d) venga a mancare dei requisiti di idoneità di cui all'articolo 18.

La pronuncia di decadenza, nelle fattispecie suddette, deve essere preceduta da due diffide intimare al concessionario con lettera raccomandata A.R.; nel caso di cui alla lettera d), decorre dalla data in cui il fatto viene accertato.

La decadenza si estende a tutte le concessioni, di cui è titolare il concessionario, quando questi abbia perso i requisiti di idoneità tecnica e finanziaria oppure non osservi i contratti collettivi di lavoro.

La pronuncia di decadenza della concessione per inadempienza degli impegni previsti dal disciplinare non attribuisce il diritto ad alcun indennizzo.

Le attrezzature fisse e mobili e il materiale rotabile potranno essere rilevati a prezzo di mercato dall'amministrazione concedente, con diritto di prelazione, al netto degli eventuali contributi statali o regionali in conto capitale per investimenti non ammortizzati <sup>(27)</sup>.

---

(27) Ai sensi dell'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999. Vedi, anche, quanto disposto dall'art. 5, comma 6, L.R. 29 febbraio 1988, n. 3.

#### **Art. 25** *Tassa e contributo di sorveglianza.*

La concessione è assoggettata al pagamento della tassa di concessione e del contributo di sorveglianza regionale, nella misura indicata dalle disposizioni in vigore <sup>(28)</sup>.

---

(28) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

#### **Art. 26** *Provvedimenti di emergenza.*

In caso di interruzione di pubblico servizio di trasporto, la Regione, fatti salvi altri provvedimenti previsti dalla legge, qualora sussistano ragioni di pubblico interesse che postulano la necessità della prosecuzione del servizio stesso, adotta in via di urgenza i provvedimenti indispensabili ad assicurare il tempestivo ripristino del servizio pubblico mediante l'affidamento coattivo del servizio ad una impresa di trasporto della zona o, in carenza, ad imprese di zone limitrofe, disciplinando contestualmente i conseguenti rapporti amministrativi con particolare riguardo alla determinazione del corrispettivo.

Per l'attuazione dei provvedimenti di cui al comma precedente, la Regione può disporre la requisizione in uso dei veicoli, delle attrezzature, degli impianti e dei locali, in disponibilità al già esercente e strettamente necessari ad assicurare la prosecuzione dei servizi secondo il normale programma di esercizio.

Contestualmente al provvedimento di requisizione di beni di cui al precedente comma la Giunta determina anche il corrispettivo per l'uso dei beni stessi a favore degli aventi diritto.

Il provvedimento di requisizione in uso è notificato nella forma degli atti giudiziari.

Il soggetto interessato entro dieci giorni dalla notifica ha facoltà di rifiutare, con atto scritto, l'entità del corrispettivo.

In tal caso la Regione nomina un Collegio di tre arbitri, di cui uno designato da ciascuna delle parti e il terzo, con funzione di Presidente del Collegio, dal Presidente del Tribunale.

Le forme straordinarie di gestione non possono superare la durata di due anni.

Entro tale termine la Regione procede alla definizione disciplinare organizzativa di emergenza tenendo conto della indicazione dei piani di bacino ove approvati <sup>(29)</sup>.

---

(29) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

#### **Art. 27**

##### *Vigilanza: accertamenti e sanzioni.*

Il concessionario è tenuto all'osservanza di tutte le disposizioni impartite dall'amministrazione concedente per garantire la regolarità e l'esercizio dei servizi pubblici automobilistici.

Costituiscono, tra l'altro, violazione alle norme che regolano l'esercizio del trasporto pubblico i seguenti disservizi:

- a) variazione abusiva dei percorsi non giustificata da cause di forza maggiore;
- b) variazione degli orari senza preventiva autorizzazione;
- c) ritardi, non dipendenti da causa di forza maggiore, pregiudizievoli della finalità precipua del servizio;
- d) variazione della tariffa senza preventiva autorizzazione;
- e) inosservanza delle prescrizioni di esercizio.

Costituiscono gravi violazioni delle norme che regolano l'esercizio del trasporto pubblico i seguenti disservizi:

- a) soppressione, in tutto o in parte, delle corse previste dai programmi di esercizio;
- b) impiego di materiale rotabile destinato ad uso diverso da quello del servizio pubblico di linea;
- c) impiego di autobus non revisionati;
- d) impiego di personale che non abbia il titolo per la guida degli autobus, nonché di altro personale per il quale non sia instaurato regolare rapporto di lavoro, salvo deroghe previste dalle norme in vigore;
- e) mancato impiego del secondo agente nei casi prescritti;
- f) assicurazione RC non assolta;
- g) mancata emissione dei documenti di viaggio;
- h) mancata osservanza del contratto di lavoro.



Fatta salva la pronuncia di decadenza di cui all'articolo 24, i fatti che comportano le violazioni di cui ai precedenti commi 2° e 3° sono puniti nei casi di cui al secondo comma, con la sanzione pecuniaria da un minimo di lire 250.000 ad un massimo di lire 500.000 e, nei casi di cui al terzo comma, con la sanzione pecuniaria da un minimo di lire 500.000 ad un massimo di lire 1.000.000.

Gli uffici addetti alla vigilanza dei servizi automobilistici di linea istituiscono il registro delle inadempienze sul quale vengono annotate le singole violazioni <sup>(30)</sup>.

---

(30) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

### **Art. 28**

#### *Condizioni di trasporto: sanzioni.*

Le ditte concessionarie stabiliscono, con apposito regolamento, le condizioni di trasporto non previste dalle leggi regionali.

Il predetto regolamento dovrà, fra l'altro, disciplinare:

- i casi di precedenza nel trasporto, nel rispetto del 2° comma dell'articolo 1679 del Codice Civile;
- le modalità di presentazione dei reclami;
- il deposito e le modalità di restituzione degli oggetti smarriti.

Il regolamento è soggetto ad approvazione dell'Ente concedente.

I biglietti di viaggio rilasciati dalle aziende esercenti autoservizi di linea debbono contenere le seguenti indicazioni:

- 1) il nominativo dell'azienda che effettua il trasporto;
- 2) la linea e il percorso per cui i biglietti vengono rilasciati;
- 3) il prezzo del biglietto;
- 4) la data del rilascio ed eventualmente la validità del biglietto medesimo.

[I viaggiatori dei mezzi di pubblico trasporto sprovvisti di valido documento di viaggio, sono tenuti, oltre al pagamento del normale biglietto a tariffa ordinaria, anche al pagamento di una sanzione amministrativa pari a tre volte il costo del biglietto, con un minimo non inferiore a lire 10.000 qualora il pagamento avvenga sul mezzo di trasporto ed a lire 20.000 negli altri casi] <sup>(31)</sup>.

[All'accertamento delle irregolarità di cui al comma precedente provvede il personale delle aziende esercenti iscritto al libro matricola] <sup>(32)</sup>.

[La contestazione dell'infrazione è effettuata immediatamente attraverso la consegna di una copia del verbale] <sup>(33)</sup>.

[L'importo della sanzione amministrativa spetta all'impresa e non può essere destinata a ripartizione tra gli organi accertatori delle relative infrazioni] <sup>(34)</sup>.

Sugli autobus adibiti a servizio pubblico di linea è fatto divieto di fumare.

I trasgressori sono soggetti al pagamento della sanzione amministrativa prevista dalla legge 11 novembre 1975, n. 584.

All'accertamento e alla contestazione dell'infrazione provvede il personale delle aziende di trasporto con le modalità e le procedure stabilite dall'articolo 8 della predetta legge n. 584 del 1975 <sup>(35)</sup>.

L'organizzazione del servizio di riscossione dei proventi delle oblazioni è disciplinata dalle disposizioni contenute nel decreto del Ministero dell'Interno 24 marzo 1977 di attuazione della *legge n. 584 del 1975* <sup>(36)</sup>.

---

(31) Comma abrogato dall'*art. 4, comma 12, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 7* della stessa legge).

(32) Comma abrogato dall'*art. 4, comma 12, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 7* della stessa legge).

(33) Comma abrogato dall'*art. 4, comma 12, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 7* della stessa legge).

(34) Comma abrogato dall'*art. 4, comma 12, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 7* della stessa legge).

(35) Comma così modificato dall'*art. 4, comma 12, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 7* della stessa legge).

(36) A norma di quanto disposto dall'*art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23*, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta *L.R. n. 23/1999*.

#### **Art. 29** *Orario regionale.*

Gli orari in vigore sui servizi di linea di interesse regionale e locale vengono compilati su modelli uniformi predisposti dal competente assessorato al fine di consentire la pubblicazione dell'orario regionale e favorire la fruizione dei servizi da parte del maggior numero di utenti.

Il predetto assessorato definisce i criteri per la redazione tecnica e la compilazione dell'orario regionale e della sua articolazione, nonché dei modi di diffusione sul territorio regionale <sup>(37)</sup>.

---

(37) A norma di quanto disposto dall'*art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23*, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta *L.R. n. 23/1999*.

#### **Art. 30** *Trattamento giuridico ed economico del personale.*

Al personale dipendente dalle aziende che esercitano pubblici servizi di trasporto collettivo è riconosciuto il trattamento giuridico e normativo previsto dal *R.D. 8 gennaio 1931, n. 148*, e della *legge 1° febbraio 1978, n. 30*, in quanto applicabili.

A tutti i dipendenti della medesima azienda si applica il trattamento normativo ed economico previsto dal contratto collettivo nazionale di lavoro degli autoferrotranvieri nella parte che si riferisce alle aziende del settore, e degli accordi integrativi aziendali da detto contratto consentiti. Restano comunque valide le posizioni normative ed economiche già acquisite presso le rispettive aziende <sup>(38)</sup>

---

(38) A norma di quanto disposto dall'*art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23*, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta *L.R. n. 23/1999*.

#### **Art. 31** *Organici delle aziende concessionarie.*

[L'amministrazione concedente, al fine di assicurare la regolarità e l'efficienza dei servizi pubblici di linea, approva la dotazione organica delle aziende concessionarie sulla base dei parametri obiettivi riferiti alle caratteristiche qualitative e quantitative del servizio prodotto, all'entità e tipologia del parco rotabile, nonché alle caratteristiche morfologiche e orografiche dell'area servita.

L'amministrazione concedente può altresì autorizzare l'impiego dell'agente unico fatte salve le procedure previste dal contratto nazionale di lavoro.

Le aziende che si applicano il *R.D. 8 gennaio 1931, n. 148*, sono tenute ad avere in pianta organica un direttore di esercizio.

Le altre aziende sono tenute ad avere in pianta organica un responsabile di esercizio.

L'assunzione per le qualifiche funzionali di cui ai commi che precedono è subordinata all'approvazione dell'amministrazione concedente.]<sup>(39)</sup>.

---

(39) Articolo abrogato dall'art. 29, comma 1, n. 3), *L.R. 7 agosto 1999, n. 23*.

### **Art. 32**

#### *Funzioni amministrative e relative al personale.*

La Giunta regionale vigila sulla esatta applicazione delle norme di leggi e di regolamenti per il trattamento del personale dipendente dalle aziende di trasporto collettivo e adotta i seguenti provvedimenti:

- a) decisione in via definitiva sui ricorsi degli agenti contro i cambiamenti di qualifica;
- b) determinazione delle misure delle trattenute sugli stipendi e paghe per risarcimento di danni arrecati all'azienda o all'esercizio di trasporto;
- c) nomina del Presidente del consiglio di disciplina nel rispetto della procedura prevista dal *R.D. 8 gennaio 1931, n. 148*.

Nella vigilanza di cui al precedente comma rientrano in particolare:

- 1) la vigilanza sull'orario di lavoro del personale addetto alle linee;
- 2) il controllo degli organici delle aziende così come determinati dalla Giunta regionale;
- 3) il riconoscimento della estensione delle norme dell'equo trattamento;
- 4) l'esame degli esposti individuali sulla inapplicazione delle norme di legge e contrattuali;
- 5) il controllo del rispetto dei protocolli d'intesa stipulati tra le organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro<sup>(40)</sup>.

---

(40) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), *L.R. 7 agosto 1999, n. 23*, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta *L.R. n. 23/1999*.

## **TITOLO V**

### **Servizi di noleggio e da piazza**

#### **Art. 33**

#### *Regolamenti comunali - Approvazioni regionali.*

[Il Consiglio regionale determina le norme di carattere generale per la disciplina dei servizi da noleggio e da piazza.

La Giunta regionale approva le deliberazioni comunali relative ai regolamenti che disciplinano i servizi di noleggio e da piazza.

Tali regolamenti devono essere redatti conformemente al modello tipo preventivamente approvato dalla Giunta regionale.

In via transitoria si adotta il modello tipo già predisposto dal Ministero dei trasporti - Direzione Generale M.C.T.C. - e trasmesso alle Regioni con circolare n. 80 del 30 dicembre 1977.

I titolari di concessioni di autoservizi di linea hanno titolo di preferenza per ottenere la licenza di noleggio di autobus con conducente]<sup>(41)</sup>.

---

(41) Articolo abrogato dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23.

#### **Art. 34**

##### *Norme transitorie.*

Le concessioni in atto, già rilasciate secondo la disciplina previgente, sono confermate di diritto.

Ai fini del comma precedente, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le ditte attualmente concessionarie di linee di competenza regionale dovranno presentare al Presidente della Giunta regionale domanda di conferma delle concessioni stesse, che verrà assentita dalla Giunta regionale sulla base di apposito disciplinare.

È fatta salva la procedura prevista dal primo comma del precedente articolo 19.

Fino all'approvazione del piano regionale dei trasporti, di cui all'articolo 6, e alla conseguente riorganizzazione dei servizi ai sensi dell'articolo 20 della presente legge, la Giunta regionale potrà procedere al rilascio di nuove concessioni soltanto in caso di riconosciuta esigenza di provvedere a gravi carenze di servizi, su parere favorevole espresso dalla riunione istruttoria di cui all'articolo 19, sentiti, per ognuno dei bacini di traffico provvisoriamente individuati dall'articolo 11, l'Amministrazione provinciale, le Comunità montane, i Comuni, le Unità Sanitarie Locali e i Distretti scolastici interessati e le forze sociali e sindacali<sup>(42)</sup>.

---

(42) A norma di quanto disposto dall'art. 29, comma 1, n. 3), L.R. 7 agosto 1999, n. 23, oltre alle norme della presente legge ivi espressamente abrogate, è abrogata ogni altra disposizione della stessa in contrasto con le norme della suddetta L.R. n. 23/1999.

**L.R. 28 dicembre 2006, n. 18** <sup>(1)</sup>.

**Norme urgenti in materia di proroga del regime transitorio del trasporto pubblico locale** <sup>(2)</sup>.

(1) Pubblicata nel B.U. Calabria 16 dicembre 2006, n. 23, suppl. straord. 29 dicembre 2006, n. 3.

(2) Vedi, anche, nel contesto delle attività di razionalizzazione del trasporto pubblico locale, avviate in attuazione della presente legge, l'art. 4, commi 1 e 2, L.R. 5 ottobre 2007, n. 22 e l'art. 64, comma 3, L.R. 12 giugno 2009, n. 19.

#### **Art. 1**

*Proroga degli affidamenti* <sup>(3)</sup>.

[1. Nel rispetto di quanto stabilito dall'art. 18, comma 3-bis, del *D.Lgs. n. 422/1997*, tutti gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore della presente legge sono mantenuti fino al 31 dicembre 2006 in capo alle imprese esercenti.

2. I servizi di trasporto d'interesse regionale eserciti dagli attuali concessionari che soddisfino le condizioni previste dal successivo articolo 2 sono ulteriormente prorogati fino al 31 dicembre 2008.

3. Dal 1° gennaio 2007 e fino al 31 dicembre 2008, data di conclusione del periodo transitorio, tutti i servizi di trasporto d'interesse regionale nuovi o non prorogati sono affidati tramite procedure urgenti di gara ad evidenza pubblica a cura della Regione, sentite le Province, ovvero dei Comuni per i servizi urbani].

(3) Articolo abrogato dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

#### **Art. 2**

*Condizioni e obiettivi* <sup>(4)</sup>.

[1. La ulteriore proroga dell'affidamento al 31 dicembre 2008 è subordinata al soddisfacimento entro il 2006 di una delle seguenti condizioni:

a) per le aziende partecipate da enti locali, sia avvenuta la cessione, mediante procedure ad evidenza pubblica, di una quota di almeno il 20 per cento del capitale sociale ovvero di una quota di almeno il 20% dei servizi eserciti a società di capitali, anche consorziali o a cooperative e consorzi purché non partecipate da enti locali;

b) si sia dato luogo ad un nuovo soggetto societario mediante fusione di almeno due società affidatarie nella Regione di servizi di trasporto pubblico locale ovvero alla costituzione di una società consortile, di cui siano soci almeno due società affidatarie di servizi di trasporto pubblico locale nella Regione ovvero in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale. Il nuovo soggetto deve risultare affidatario di una maggiore quantità di servizi di trasporto pubblico locale secondo un piano industriale unitario, da sottoporre all'approvazione regionale, fondato sui seguenti parametri di congruità e obiettivi di razionalizzazione:

1. raggiungimento della maggiore integrazione possibile tra le diverse modalità di trasporto, conseguendo più elevati risultati di efficacia e di efficienza corrispondenti alle esigenze della collettività;

2. eliminazione della frammentazione aziendale con riduzione del numero dei vettori e costituzione di soggetti a maggiore capacità produttiva secondo un programma di esercizio che preveda una produzione di almeno 2.000.000 bus\*km annui. L'obiettivo del limite di produzione minima non si applica per i programmi di esercizio prevalentemente di tipologia urbana;

3. salvaguardia dei livelli occupazionali rinvenienti dai servizi preesistenti e garanzia sull'applicazione della contrattazione collettiva nazionale degli autoferrottranvieri di primo e secondo livello ove esistenti e sul riconoscimento dello stato giuridico normativo di cui al *R.D. 8 gennaio 1931, n. 148* e del codice civile;

4. eliminazione dalla rete delle sovrapposizioni, parallelismi tra i diversi vettori, ovvero tra i diversi servizi eserciti dalle singole imprese e diminuzione nel piano industriale unitario della produzione chilometrica complessiva annuale extraurbana rispetto alla somma di quelle autorizzate nell'anno 2006 in esercizio singolo dalle aziende raggruppate;

5. eliminazione dei servizi extraurbani a bassissimo contenuto di traffico, che non siano funzionali all'efficacia e all'efficienza del sistema regionale, prevedendo nell'ipotesi di domanda a basso contenuto di traffico con caratteristiche di servizio minimo forme di trasporto flessibili o innovative;

6. ottenimento di economie di gestione e di sistema tramite la riorganizzazione industriale e la razionalizzazione dei servizi].

(4) Articolo abrogato dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

### Art. 3

#### Contratto di servizio <sup>(5)</sup>.

1. [I soggetti di cui al comma 1 dell'art. 2 devono presentare domanda di prosecuzione dei servizi entro il 31 dicembre 2006; a tal fine non opera la previsione normativa contenuta nell'art. 23 della legge regionale 14 aprile 1986, n. 15. La Regione, sentite le Province, i Comuni delle città capoluogo e le organizzazioni sindacali stipulanti il contratto collettivo nazionale, conclude il procedimento sull'istanza prodotta entro il 28 febbraio 2007] <sup>(6)</sup>.

2. [I soggetti di cui all'art. 2, lettera b), devono presentare la domanda di prosecuzione dei servizi corredata dal piano industriale] <sup>(7)</sup>.

3. [La Regione affida i servizi con contratto dal 1° gennaio 2008 e fino al 31 dicembre 2008, secondo lo schema approvato dalla Giunta regionale, sentite le Province, i Comuni delle città capoluogo, le Associazioni delle Aziende di trasporto e le OO.SS. stipulanti il CCNL. Gli acconti erogati nei limiti dello stanziamento di bilancio alle Aziende di trasporto per i servizi esercitati nell'anno 2007, nelle forme previste dall'articolo 3, comma 4, ultimo periodo, sono da considerarsi contributi erogati a titolo definitivo ai sensi della legge regionale 13 agosto 2001, n. 18. Allo scopo di accelerare l'attuazione del processo di riforma del trasporto pubblico locale, la Giunta regionale è autorizzata ad affidare nelle forme previste dal comma 1, i servizi fino al 31 dicembre 2009 ai nuovi soggetti, costituiti nelle forme previste dalla presente legge che sottoscriveranno il contratto di servizio entro il 31 dicembre 2008] <sup>(8)</sup>.

3-bis. [I servizi di trasporto pubblico locale esercitati dai nuovi soggetti che non hanno sottoscritto il contratto di servizio entro il 31 dicembre 2008, sono affidati - con decorrenza dall'1 gennaio 2009 e fino al 31 dicembre 2009 - dalla Regione tramite trattativa privata ad evidenza pubblica mediante diffusione su almeno due quotidiani a tiratura regionale ed uno a tiratura nazionale e nelle forme d'urgenza e nei limiti delle risorse finanziarie definite dalla spesa storica dei medesimi servizi] <sup>(9)</sup>.

3-ter. [Nelle more di espletamento delle gare i servizi sono affidati a titolo precario ai soggetti che li hanno esercitati nell'anno 2008 alle condizioni economiche e di diritto stabilite dalla legge regionale 28 dicembre 2006, n. 18] <sup>(10)</sup>.

3-quater. [In caso di rifiuto all'esercizio precario da parte dei soggetti affidatari, i servizi medesimi possono essere affidati direttamente ad altri soggetti che esercitano i servizi regionali tramite contratto di servizio alle medesime condizioni di esercizio] <sup>(11)</sup>.

3-quinquies. [Gli affidamenti di cui ai commi precedenti non devono essere di durata superiore a sessanta giorni] <sup>(12)</sup>.

4. Il corrispettivo chilometrico è determinato, nell'imponibile in € 1,90 per i servizi urbani di fascia prima, in € 2,05 per quelli di fascia seconda e in € 2,54 per i servizi urbani di fascia quarta. Per i servizi extraurbani il corrispettivo chilometrico è determinato nell'imponibile in € 1,53 per i servizi di prima e seconda fascia, in € 1,63 per quelli di terza fascia, in € 1,79 per quelli di quarta fascia, in € 1,85 per quelli di quinta fascia e in € 2,13 per quelli di sesta fascia. Per l'individuazione della fascia di appartenenza si deve fare riferimento all'ultimo piano di riparto redatto nell'anno 2006 ai sensi dell'art. 1 della L.R. n. 18/2001. I programmi di esercizio delle aziende che svolgono prevalentemente i servizi tra Cosenza e l'Università della Calabria e tra Cosenza e Quattromiglia di Rende continuano ad essere qualificati unitariamente nell'ambito della fascia sesta. Nelle more di stipula del contratto di servizio per l'anno 2007 i servizi provvisoriamente prestati dalle aziende sono retribuiti secondo il valore chilometrico consolidato dall'azienda che li esercita nell'ultimo piano di riparto redatto nell'anno 2006 ai sensi dell'art. 1 della L.R. n. 18/2001 <sup>(13)</sup>.

5. [Le economie prodotte in sede di razionalizzazione dei servizi per come indicato nell'art. 2 costituiscono risorse per il potenziamento dei servizi esistenti e per il finanziamento di nuovi servizi da affidare mediante gara ad evidenza pubblica] <sup>(14)</sup>.

6. [Al fine di supportare il dipartimento Infrastrutture e Trasporti nelle attività previste dalla presente legge la Giunta regionale costituisce un nucleo tecnico-scientifico di indirizzo sul trasporto pubblico locale con onere a carico delle economie di cui al comma precedente] <sup>(15)</sup>.

7. A decorrere dal 1° gennaio 2008 la Giunta regionale aggiorna con propria deliberazione i corrispettivi determinati dal comma 4 nei limiti dell'inflazione annuale programmata <sup>(16)</sup>.



(5) Articolo abrogato dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, ad eccezione dei commi 4 e 7, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

(6) Comma abrogato per effetto di quanto disposto dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

(7) Comma abrogato per effetto di quanto disposto dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

(8) Comma così sostituito dall'art. 41, L.R. 13 giugno 2008, n. 15, poi così modificato dall'art. 12, comma 3, L.R. 12 dicembre 2008, n. 40 e infine abrogato per effetto di quanto disposto dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge). Il testo originario era così formulato: «3. La Regione affida i servizi con contratto di servizio biennale fino al 31 dicembre 2008 secondo lo schema approvato dalla Giunta regionale, sentite le Province, i comuni delle città capoluogo le associazioni delle aziende di trasporto e le organizzazioni sindacali stipulanti il contratto collettivo nazionale.».

(9) Comma aggiunto dall'art. 12, comma 4, L.R. 12 dicembre 2008, n. 40, poi abrogato per effetto di quanto disposto dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

(10) Comma aggiunto dall'art. 12, comma 4, L.R. 12 dicembre 2008, n. 40, poi abrogato per effetto di quanto disposto dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

(11) Comma aggiunto dall'art. 12, comma 4, L.R. 12 dicembre 2008, n. 40, poi abrogato per effetto di quanto disposto dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

(12) Comma aggiunto dall'art. 12, comma 4, L.R. 12 dicembre 2008, n. 40, poi abrogato per effetto di quanto disposto dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

(13) Il presente articolo è stato abrogato dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, ad eccezione del presente comma e del comma 7, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge). Vedi anche il comma 1 del suddetto art. 2.

(14) Comma abrogato per effetto di quanto disposto dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

(15) Comma abrogato per effetto di quanto disposto dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

(16) Comma aggiunto dall'art. 12, comma 5, L.R. 12 dicembre 2008, n. 40. Successivamente il presente articolo è stato abrogato dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, ad eccezione del presente comma e del comma 4, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge). Vedi anche il comma 1 del suddetto art. 2.

#### **Art. 4**

##### *Criteri di miglioramento.*

1. Durante il periodo transitorio, gli affidatari dei servizi provvedono inoltre:

a) al miglioramento delle condizioni di sicurezza, economicità ed efficacia dei servizi offerti nonché della qualità dell'informazione resa all'utenza tramite la pubblicazione integrale degli orari approvati dal dipartimento in tutti i Comuni interessati agli itinerari e dell'accessibilità ai servizi in termini di frequenza, velocità commerciale, puntualità ed affidabilità;

b) al miglioramento del servizio sul piano della sostenibilità ambientale, tramite l'impiego prioritario degli autobus dotati dei sistemi di antinquinamento acquistati con il contributo regionale;

c) alla razionalizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto, attraverso l'integrazione dei servizi su gomma con quelli del sistema ferroviario regionale di Trenitalia SpA e di Ferrovie della Calabria Srl, individuando sistemi di tariffazione unificata volti ad integrare le diverse modalità di trasporto;

d) alla razionalizzazione, laddove possibile, dell'offerta dei servizi di trasporto mediante la realizzazione di reti unitarie, sia dal punto di vista vettoriale che tariffario, che comprendano i servizi urbani e quei servizi extraurbani, che interessano specificatamente i territori circostanti le città capoluogo, nell'ottica di realizzazione di un efficace sistema di TPL nelle grandi aree urbane, utile al decongestionamento del traffico e alla conseguente diminuzione dell'inquinamento.

2. Al fine di meglio assecondare i processi di cui al punto b) e d) la Giunta regionale:

a) può autorizzare, entro il termine di cui all'art. 3, comma 1 fissato per la conclusione del procedimento il potenziamento dei servizi urbani, attuabile anche mediante il prolungamento di linee esistenti a territori urbanizzati circostanti le città capoluogo, facenti parte di comuni strettamente legati alle città stesse per interessi di natura scolastica, lavorativi, socio-sanitari, commerciali e culturali;

b) individua criteri di premialità nei confronti di quei soggetti che avranno attuato quanto previsto nel punto d), anche al fine di agevolare il rinnovo e il potenziamento del parco autobus, se realizzato mediante l'acquisizione di veicoli a basso impatto ambientale e ad alimentazione non convenzionale.

#### **Art. 5**

##### *Affidamenti tramite evidenza pubblica <sup>(17)</sup>.*

[1. Fino al 31 dicembre 2008 la Regione affida mediante procedure concorsuali ad evidenza pubblica eventuali servizi speciali ed autolinee extra-urbane di nuova istituzione.

2. Dopo il 31 dicembre 2008 tutti i servizi vengono affidati a cura degli Enti Locali esclusivamente tramite le procedure concorsuali di cui all'art. 16 della legge regionale 7 agosto 1999, n. 23].

---

(17) Articolo abrogato dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

#### **Art. 6**

##### *Termini <sup>(18)</sup>.*

[1. La Giunta regionale determina entro il 30 giugno 2007 il livello essenziale dei servizi minimi e il Programma Triennale del Trasporto Pubblico Locale.

2. Le Province approvano entro il 31 ottobre 2007 i Piani di bacino di cui all'art. 11 della L.R. n. 23/1999 e i Programmi triennali di cui all'art. 4, comma 1, lettera d), medesima L.R. n. 23/1999, in attuazione del Programma Triennale del Trasporto Pubblico locale, qualora le Province non vi provvedano nel termine stabilito, la Giunta regionale provvede attivando i poteri sostitutivi entro il 31 dicembre 2007].

---

(18) Articolo abrogato dall'art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 7 della stessa legge).

#### **Art. 7**

##### *Riforma tariffaria <sup>(19)</sup>.*

[1. La Giunta regionale provvede entro il 31 gennaio 2007 alla riforma tariffaria del trasporto pubblico d'interesse regionale.

2. Allo scopo di adeguare gli interventi agevolativi della libera circolazione solo alle necessità delle fasce sociali più deboli, la libera circolazione prevista dalla legge regionale 14 aprile 2004, n. 14 è confermata ai cittadini residenti ultrasettantenni, facenti parte di un nucleo familiare percettore di un reddito ISEE non superiore a 15.000 Euro.

3. Le imprese esercenti i servizi sono autorizzate a introdurre sistemi accertativi che verifichino la sussistenza del diritto.

4. La Regione si impegna ad effettuare controlli, su un significativo campione degli elenchi trasmessi dalle aziende, adottando sui contravventori le sanzioni previste dalla legge e dandone pubblica notizia tramite il Bollettino Ufficiale della Regione.

5. È confermata la compensazione per le agevolazioni previste dal comma 2, anche in vigenza del contratto di servizio, nelle forme previste dalla legge regionale n. 14/2004].

---

(19) Articolo abrogato dall'art. 5, comma 6, L.R. 30 dicembre 2013, n. 56, a decorrere dal 1° gennaio 2014 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 10 della medesima legge).

**Art. 8**

*Trenitalia S.p.A. e Ferrovie della Calabria S.r.l. (20).*

[1. Ai sensi del comma 3-bis dell'*art. 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*, e successive modifiche ed integrazioni, e dell'*art. 11, comma 3, della legge 1° agosto 2002, n. 166*, l'affidamento a Trenitalia S.p.A. ed a Ferrovie della Calabria S.r.l. dei servizi previsti dagli Accordi di programma di cui agli *articoli 8, 9 e 12 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*, è prorogato fino al 31 dicembre 2008, tramite contratto di servizio, secondo lo schema approvato dalla Giunta regionale.

2. Ai sensi del comma 5-quinquies dell'*art. 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422* e successive modifiche e integrazioni ai servizi di trasporto d'interesse regionale di cui al precedente comma si applicano gli indirizzi di cui all'*art. 4 della presente legge*.

3. La disposizione di cui al comma 1 non esclude, per i servizi su gomma eserciti da Ferrovie della Calabria S.r.l., l'obbligo di soddisfare le condizioni stabilite dagli *articoli 2 e 3*].

---

(20) Articolo abrogato dall'*art. 2, comma 4, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 7 della stessa legge*).

**Art. 9**

*Abrogazioni.*

1. È abrogato il comma 5-ter dell'*articolo 27 della L.R. n. 23/1999*.

**Art. 10**

*Entrata in vigore.*

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

La presente legge è pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione. È fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservarla e farla osservare come legge della Regione Calabria.

**L.R. 7 agosto 1999, n. 23 <sup>(1)</sup>.**  
**Norme per il trasporto pubblico locale <sup>(2)</sup>.**

---

(1) Pubblicata nel B.U. Calabria 13 agosto 1999, n. 83.

(2) Vedi anche, per la ridefinizione dei servizi minimi ai sensi della presente legge, l'art. 4, comma 1, lettera a), L.R. 5 ottobre 2007, n. 22. Vedi altresì il D.Dirig. 18 novembre 2005, n. 17426 e il D.Dirig. 1° dicembre 2005, n. 18613.

**Art. 1**  
*Finalità.*

1. La Regione Calabria nell'esercizio delle funzioni attribuite con il D.P.R. n. 616/1977, di quelle delegate ai sensi della legge 15 marzo 1997, n. 59 e del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, persegue la razionalizzazione, lo sviluppo ed il miglioramento del sistema del trasporto regionale.

2. La Regione riconosce al trasporto pubblico locale il carattere di servizio sociale primario e promuove, anche con il concorso degli Enti locali, interventi finalizzati alla realizzazione del sistema integrato dei trasporti e delle relative infrastrutture, nonché agli obiettivi di riequilibrio territoriale e socio - economico.

**Art. 2**  
*Trasporto pubblico locale.*

1. Per trasporto pubblico locale si intendono i servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo in ambito regionale di persone e di cose, effettuati con ogni modalità ed in modo continuato o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata.

2. I servizi di trasporto pubblico locale si distinguono in:

a) servizi ferroviari, costituenti un sistema di trasporto locale di interesse regionale svolto dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. e dalle Ferrovie della Calabria nei limiti di quello che sarà trasferito ed accettato dalla Regione a conclusione dell'azione di risanamento tecnico - economico attualmente in corso;

b) servizi su impianti fissi e su sistemi a guida vincolata effettuati in ambito comunale o in area costituita dal territorio di più comuni limitrofi;

c) servizi di linea effettuati su strada e distinti in:

c1. urbani, se svolti nell'ambito del territorio di un Comune caratterizzati da una frequenza medio - alta di corse, in presenza di una sostanziale continuità di insediamenti urbani, oppure necessari a collegare il centro urbano con lo scalo ferroviario e/o con l'aeroporto situati anche nel territorio di comuni limitrofi <sup>(3)</sup>;

c2. interurbani, se svolti nel territorio di più comuni o consorzi di comuni e per soddisfare una domanda debole di trasporto;

c3. provinciali, se collegano in modo continuativo il territorio di due o più comuni, ovvero il territorio dei comuni e il capoluogo di Provincia, nonché se collegano il territorio di una Provincia con una provincia limitrofa;

c4. regionali, se collegano il territorio di due o più province nell'ambito del territorio regionale;

c5. interregionali, se collegano il territorio della regione Calabria con quello di una regione limitrofa;

c6. di gran turismo, se hanno lo scopo di valorizzare caratteristiche artistiche, storico - culturali, ambientali e paesaggistiche delle località da essi collegati.

---

(3) Vedi anche l'art. 1, comma 1, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

**Art. 3***Funzioni e competenze della Regione.*

1. La Regione in materia di trasporto pubblico locale:

a) approva il Piano regionale dei trasporti ed i relativi aggiornamenti, tenendo conto della programmazione degli Enti locali, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economica della Regione;

b) approva il Programma del trasporto pubblico locale in coerenza con il Piano regionale dei trasporti;

c) definisce gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali, in particolare per i piani di bacino, per i piani urbani del traffico e per i programmi triennali predisposti dalle province;

d) predispone la programmazione degli investimenti raccordandola con quella dello Stato e degli Enti locali, mediante la sottoscrizione di accordi di programma;

e) determina, d'intesa con gli Enti Locali, il livello essenziale dei servizi, i servizi minimi di cui al successivo articolo 14, nonché i criteri e le modalità per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico locale da affidare ad imprese in possesso dei requisiti per esercitare servizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada <sup>(4)</sup>;

f) stabilisce le modalità per la determinazione delle tariffe, anche allo scopo di completare la realizzazione dell'integrazione tariffaria tra i vari di trasporto;

g) provvede, tenendo conto della rete dei servizi minimi, alla ripartizione tra le province delle risorse disponibili per l'esercizio delle funzioni delegate ai sensi del successivo articolo 4, nonché per l'esercizio delle funzioni attribuite ai comuni ai sensi dell'articolo 5 della presente legge;

h) assume dal 1° gennaio 2001 le funzioni e le competenze di cui agli *articoli 8 e 9 del decreto legislativo n. 422/1997* e successive modifiche ed integrazioni, e stipula, sentita la Commissione Consiliare competente, i contratti di servizio per l'affidamento dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale <sup>(5)</sup>;

i) svolge funzioni di indirizzo, coordinamento, vigilanza e sostituzione sulle attività delegate ai sensi della presente legge;

l) vigila, tramite il Dipartimento ai Trasporti, attraverso appositi monitoraggi e controlli, sulla regolarità dell'esercizio, sulla qualità del servizio e sui risultati del medesimo, anche al fine di uniformare la qualità dei servizi <sup>(6)</sup>.

---

(4) Lettera così modificata dall'*art. 1, comma 2, lettera a), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36*.

(5) Lettera così sostituita dall'*art. 1, comma 2, lettera b), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36*. Il testo originario era così formulato: «h) assume dall'1 gennaio 2000, le funzioni e le competenze di cui all'*articolo 9 del decreto legislativo n. 422/1997* e nel rispetto delle previsioni di cui all'*art. 8, stesso decreto*, e stipula, sentita la Commissione consiliare competente, i contratti di servizio con le Ferrovie dello Stato S.p.A. e con le Ferrovie della Calabria per l'affidamento dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale;».

(6) Lettera aggiunta dall'*art. 1, comma 2, lettera c), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36*.

**Art. 4***Funzioni e competenze delle province.*

1. Entro il periodo transitorio previsto dalla presente legge le funzioni amministrative che non richiedono l'esercizio unitario a livello regionale, sono delegate alle province che provvedono a <sup>(7)</sup>:

a) adottare i piani di bacino di cui al successivo articolo 11;

- b) svolgere le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di competenza, per la scelta degli affidatari dei servizi e per la stipula dei contratti di cui al successivo articolo 16;
- c) promuovere l'intesa con la Provincia limitrofa per lo svolgimento di servizi che collegano il territorio di due o più province, sulla base delle linee individuate ai sensi del successivo articolo 9, con attribuzione delle funzioni amministrative alla Provincia nel cui territorio ha origine il traffico;
- d) approvare i programmi triennali per definire la rete dei servizi minimi sulla base delle risorse finanziarie attribuite dalla Regione, privilegiando la integrazione tra le varie modalità e favorendo quella di minore impatto ambientale;
- e) istituire eventuali servizi aggiuntivi con oneri finanziari a carico del proprio bilancio;
- f) vigilare sulla regolarità dell'esercizio, sulla qualità del servizio e sui risultati del medesimo;
- g) svolgere le funzioni in materia sanzionatoria nei confronti delle imprese concessionarie;
- h) erogare il corrispettivo previsto dai contratti di servizio e porre in essere tutti gli adempimenti previsti in caso di variazione del servizio;
- i) assegnare ai comuni con popolazione non inferiore a 15.000 abitanti ed appartenenti ai bacini di competenza le risorse necessarie ad assicurare esclusivamente i servizi minimi urbani ed interurbani. Per i comuni con popolazione inferiore, è necessario consorziarsi per il raggiungimento del suddetto limite;
- l) svolgere le funzioni relative all'accertamento di cui all'ultimo comma dell'*art. 5 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753* relative al riconoscimento, ai fini della regolarità del servizio di trasporto su strada, della idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate;
- m) svolgere le competenze previste dal *regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148*, in materia di personale dipendente delle Aziende concessionarie di servizio nonché vigilare sulla esatta applicazione di leggi, contratti e regolamenti relativi al trattamento del personale.

2. Sono attribuite altresì alla competenza delle province:

- a) lo svolgimento delle funzioni amministrative e della vigilanza relative agli impianti fissi ed impianti a fune di ogni tipo, ai sensi del *D.P.R. n. 753/1980*, qualora l'impianto non insista nel territorio di una Comunità montana e sia collocato sul territorio di due o più comuni;
- b) l'autorizzazione all'apertura delle scuole nautiche e la vigilanza sull'attività delle scuole medesime, ai sensi dell'*art. 28 del D.P.R. n. 431/1997*;
- c) la concessione all'esercizio delle autostazioni funzionali al servizio di trasporto di competenza;
- d) le funzioni di cui al successivo articolo 28, lettere a), b), d) ed e).

---

(7) Alinea così modificato dall'*art. 1, comma 3, lettera a), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36*.

## **Art. 5**

### *Funzioni e competenze dei comuni.*

1. I Comuni, relativamente ai servizi di linea urbani ed interurbani, di cui al precedente articolo 2, comma 2, lettera c, punti c1) e c2), provvedono a:

- a) redigere ed approvare i piani urbani del traffico, al fine di assicurare un adeguato livello di mobilità nell'ambito del territorio comunale, ivi compresi i piani per la mobilità delle persone handicappate di cui all'*articolo 26, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 104*;



b) definire la rete dei servizi minimi di propria competenza ed approvare, d'intesa con la Provincia competente, i relativi programmi triennali, tenendo conto delle risorse finanziarie loro attribuite, privilegiando l'integrazione tra le varie modalità e favorendo quella di minore impatto ambientale e scegliendo tra più soluzioni atte a garantire sufficienti servizi di trasporto, quella che comporta i minori costi;

c) far fronte agli adempimenti previsti dall'*articolo 14, commi 4 e 5, del decreto legislativo n. 422/1997*, previa intesa con i comuni limitrofi, relativi rispettivamente ai servizi pubblici in territori a domanda debole ed alla possibilità di organizzare la rete di servizi di linea nelle aree urbane e suburbane, diversificando il servizio mediante l'utilizzo di veicoli fino a nove posti;

d) promuovere l'intesa con i comuni limitrofi per lo svolgimento dei servizi di cui al precedente articolo 2, comma 2, lettera c), punti c1) e c2);

e) istituire eventuali servizi aggiuntivi a quelli di cui alla precedente lettera b) con oneri finanziari a carico del proprio bilancio;

f) svolgere le procedure concorsuali, per l'affidamento dei servizi di competenza, per la scelta degli affidatari dei servizi e per la stipula dei contratti di cui al successivo articolo 16;

g) erogare il corrispettivo previsto dai contratti di servizio e porre in essere tutti gli adempimenti previsti in caso di variazione del servizio;

h) inviare alla Regione ed alla Provincia competente i dati nonché i risultati della rendicontazione annuale, necessari per le finalità istituzionali dei rispettivi Enti.

2. Al fine di assicurare i collegamenti con gli aeroporti calabresi, i comuni che intendono istituire servizi di linea interurbana o provinciale sono tenuti a promuovere l'intesa, anche in concorso con le Società di gestione, con il Comune dove ha sede l'aeroporto, previo nulla - osta delle province se i territori interessati ricadono in province diverse, e senza oneri per il bilancio regionale.

3. Sono inoltre attribuite ai comuni le competenze di cui al successivo articolo 28, lettera c).

#### **Art. 6**

##### *Funzioni e competenze delle Comunità montane.*

1. Sono attribuite alla competenza delle Comunità montane funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale che riguardano il territorio di loro competenza e relativi a:

a) impianti a fune di ogni tipo, quali funivie, seggiovie, funicolari e tutti gli impianti di risalita in genere e le relative infrastrutture di interscambio quando insistono sul territorio di due o più comuni facenti parte della Comunità montana;

b) espletamento del servizio di vigilanza sull'esercizio degli impianti di cui alla precedente lettera a).

2. In caso di impianti ricadenti interamente sul territorio di un solo Comune, quest'ultimo può delegarne l'espletamento alla Comunità montana competente.

3. Le Comunità montane possono organizzare, su delega dei comuni, ai sensi dell'*articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97*, i servizi di trasporto pubblico di cui al precedente articolo 2, comma 2, lettera c), punto c2).

#### **Art. 7**

##### *Osservatorio della mobilità.*

1. Per la finalità di cui all'articolo 1, la Giunta regionale costituisce presso l'Assessorato ai trasporti l'«Osservatorio della mobilità» con il compito di:

a) acquisire, aggiornare, analizzare ed elaborare i dati sull'interazione ambiente - trasporti, nonché quelli connessi alla mobilità regionale, anche ai fini di seguirne la relativa tendenza;

b) definire le procedure, anche automatizzate, di acquisizione ed aggiornamento dei dati, di cui al punto a), in collaborazione con le province, comuni, Comunità montane e Aziende interessate.

2. Per i Comuni superiori a 15.000 abitanti è fatto obbligo all'ARPACAL di provvedere al monitoraggio fisso dei parametri di inquinamento atmosferico <sup>(8)</sup>.

(8) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 4, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

**Art. 8**  
*Comitato della mobilità.*

1. Il Presidente della Giunta regionale, su proposta dell'assessore regionale ai trasporti, entro il termine perentorio di 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge costituisce con decreto il Comitato della mobilità che dura in carica l'intera legislatura, composto da:

- a) il Dirigente Generale del Dipartimento Trasporti o suo delegato <sup>(9)</sup>;
- b) un rappresentante dell'A.N.C.I.;
- c) un rappresentante dell'U.P.I.;
- d) un rappresentante dell'U.N.C.E.M.;
- e) un rappresentante dell'A.N.A.V. <sup>(10)</sup>;
- f) un rappresentante dell'ASS.TRA. <sup>(11)</sup>;
- g) un rappresentante di Trenitalia S.p.A., Direzione regionale del trasporto locale <sup>(12)</sup>;
- h) un rappresentante di Ferrovie della Calabria S.r.l. <sup>(13)</sup>;
- i) un rappresentante per ogni Organizzazione Sindacale stipulante i contratti collettivi nazionali di lavoro;
  - l) tre rappresentanti delle associazioni degli utenti in rappresentanza rispettivamente degli studenti pendolari, dei pensionati e dei soggetti portatori di handicap;
- m) un rappresentante delle associazioni ambientaliste più rappresentative, a livello nazionale;
- n) tre esperti in materia di pianificazione dei trasporti, economia aziendale e diritto amministrativo;
- o) un rappresentante della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. <sup>(14)</sup>;
  - p) un rappresentante delle Società di gestione aeroportuali della Calabria <sup>(15)</sup>;
  - q) un rappresentante designato dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro <sup>(16)</sup>;
  - r) un rappresentante designato congiuntamente dalle Capitanerie di Porto della Calabria <sup>(17)</sup>;
  - s) un rappresentante dell'Anas S.p.A. <sup>(18)</sup>;
  - t) un rappresentante designato congiuntamente dalle Associazioni di categoria per le attività produttive <sup>(19)</sup>;
  - u) un rappresentante dell'Ufficio Scolastico Regionale per la Calabria <sup>(20)</sup>;
  - v) un rappresentante della FITTEL <sup>(21)</sup>;

z) un rappresentante designato dalle Associazioni di difesa dei diritti dei disabili <sup>(22)</sup>.

2. Il Comitato della mobilità è presieduto dall'assessore regionale ai trasporti.

3. Il Comitato della mobilità, quale organo consultivo, formula proposte in ordine alle leggi, ai regolamenti, alle direttive regionali, alle iniziative per la attività dell'Osservatorio della mobilità ed alle iniziative di programmazione nel settore dei trasporti, nonché esprime parere sulla pianificazione e gestione del trasporto.

4. Ai componenti del Comitato della mobilità estranei all'Amministrazione regionale, spetta un gettone di presenza e il rimborso delle spese nella misura determinata annualmente con provvedimento della Giunta regionale.

---

(9) Lettera così sostituita dall'*art. 1, comma 5, lettera a)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36. Il testo originario era così formulato: «a) un dirigente dell'Assessorato ai trasporti;»

(10) Lettera così modificata dall'*art. 1, comma 5, lettera b)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(11) Lettera così modificata dall'*art. 1, comma 5, lettera c)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(12) Lettera così modificata dall'*art. 1, comma 5, lettera d)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(13) Lettera così modificata dall'*art. 1, comma 5, lettera e)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(14) Lettera così sostituita dall'*art. 1, comma 5, lettera f)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36. Il testo originario era così formulato: «o) un rappresentante della Federtrasporti - Sezione Calabria;».

(15) Lettera aggiunta dall'*art. 1, comma 5, lettera g)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(16) Lettera aggiunta dall'*art. 1, comma 5, lettera g)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(17) Lettera aggiunta dall'*art. 1, comma 5, lettera g)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(18) Lettera aggiunta dall'*art. 1, comma 5, lettera g)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(19) Lettera aggiunta dall'*art. 1, comma 5, lettera g)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(20) Lettera aggiunta dall'*art. 1, comma 5, lettera g)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(21) Lettera aggiunta dall'*art. 1, comma 5, lettera g)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(22) Lettera aggiunta dall'*art. 1, comma 5, lettera g)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

## **Art. 9**

### *Accordi di programma.*

1. La Regione, le province, le Comunità montane, con riferimento anche alla *legge 31 gennaio 1994, n. 97*, e i comuni possono stipulare accordi di programma, eventualmente con il concorso delle aziende di trasporto pubblico locale, al fine di promuovere interventi e investimenti volti alla riorganizzazione della mobilità e nell'interesse del trasporto pubblico locale, individuando le risorse necessarie.

## **Art. 10**

### *Programma del trasporto pubblico locale.*

1. La Giunta regionale, una volta determinato il livello essenziale dei servizi minimi secondo le procedure previste dal successivo articolo 14, provvede ad approvare, sentita la competente Commissione Consiliare che deve esprimersi entro 60 giorni dal ricevimento del progetto, trascorsi i quali il parere si intende acquisito favorevolmente, il Programma del trasporto pubblico locale a validità triennale, in coerenza con gli indirizzi del Piano regionale dei trasporti allo scopo di garantire un efficace uso delle risorse erogate per il trasporto pubblico locale ed un'efficiente organizzazione dei relativi servizi ed al fine di <sup>(23)</sup>:

a) fornire una organizzazione regionale del trasporto pubblico locale finalizzata a realizzare sull'intera rete condizioni di accessibilità, economicità, sicurezza, qualità e ridotto impatto ambientale;

b) garantire misure di indirizzo e coordinamento delle altre forme di pianificazione dei trasporti, operate dagli Enti locali regionali, con particolare riferimento ai Piani di Bacino ed ai Piani di trasporto pubblico urbano dei comuni;

c) disporre che le attività del settore di trasporto pubblico locale siano prioritariamente orientate a raggiungere risultati di maggiore integrazione delle diverse modalità di trasporto, sia pubbliche che private, di decongestionamento del traffico nelle aree critiche, di riduzione dei tempi di percorrenza, di abbattimento dell'inquinamento ambientale;

d) eliminare le sovrapposizioni, i parallelismi e la concorrenzialità tra i diversi vettori;

e) individuare le aree a domanda debole, con il conseguente adeguamento dell'offerta dei servizi di trasporto;

f) individuare gli interventi sulle infrastrutture per adeguarle alle esigenze del trasporto pubblico locale con obiettivi di intervento a breve, medio e lungo termine;

g) prevedere le modalità di determinazione delle tariffe;

h) indicare il sistema di monitoraggio dei servizi;

i) [individuare i servizi minimi di cui al successivo articolo 14] <sup>(24)</sup>;

2. [La Giunta regionale, entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sentito il Comitato della mobilità di cui al precedente articolo 8, adotta il Programma di cui al comma 1 e lo trasmette al Consiglio regionale per l'approvazione] <sup>(25)</sup>.

---

(23) Alinea così modificato dall'art. 1, comma 6, lettera a), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(24) Lettera abrogata dall'art. 1, comma 6, lettera b), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(25) Comma abrogato dall'art. 1, comma 6, lettera c), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

## **Art. 11**

### *Piani di Bacino.*

1. I Piani di bacino costituiscono lo strumento di pianificazione del trasporto pubblico locale nell'ambito dei bacini individuati dal Piano regionale dei trasporti.

2. I Piani di bacino, debbono conformarsi agli indirizzi del Programma regionale del trasporto pubblico locale e individuano le Unità di rete di cui ai successivo articolo 12.

3. Il Piano di Bacino è adottato dalla Provincia competente per territorio ed è approvato dalla Giunta regionale entro 60 giorni dal ricevimento, trascorsi i quali si intende approvato.

## **Art. 12**

### *Unità di rete.*

1. Il territorio regionale, ai fini dell'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, è suddiviso in unità di rete.

2. Si definisce unità di rete di trasporto pubblico locale un insieme di linee tra loro connesse funzionalmente ai fini di una maggiore economia ed efficienza di gestione e di un migliore grado di integrazione modale.

3. L'unità di rete costituisce l'entità da porre a base delle offerte per l'affidamento del servizio.

**Art. 13***Investimenti.*

1. La Giunta regionale sentito il Comitato della mobilità ed in coerenza con il Piano regionale dei trasporti, predispone la programmazione degli investimenti, distinti in base alle infrastrutture da realizzare ed ai mezzi di trasporto pubblico e relative attrezzature e beni strumentali da acquistare.

2. Per la individuazione delle infrastrutture, l'ammontare delle risorse necessarie, le fonti di finanziamento, si applicano le norme di cui all'*articolo 15 del decreto legislativo n. 422/1997*.

**Art. 14***Servizi minimi.*

1. Per servizi minimi si intendono i servizi atti a garantire le esigenze essenziali della mobilità per le strutture regionali socio-sanitarie, i principali poli di istruzione, di produzione, terziari e turistici. Ai sensi dell'*art. 16, comma 2, del D.Lgs. n. 422/1997*, la rete dei servizi minimi è definita tenendo conto:

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai servizi amministrativi, socio-sanitari, culturali e turistici;
- d) della necessità di ridurre la congestione e l'inquinamento;
- e) della necessità di trasporto delle persone con ridotta capacità motoria.

2. La Regione, dopo aver sentito l'ANCI e tutti i Comuni della Calabria, il Comitato della Mobilità, le Organizzazioni sindacali di categoria, le Associazioni delle imprese di trasporto e quelle dei consumatori, determina, entro il 31 dicembre 2005, d'intesa con le Province, le Comunità Montane ed i Comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti, il livello essenziale dei servizi, i servizi minimi di trasporto pubblico locale i cui costi sono a carico del bilancio regionale.

3. Per il raggiungimento dell'intesa di cui al precedente comma 2, la Regione, convoca apposita conferenza di servizio ai sensi dell'*art. 16 del D.Lgs. n. 422/1997*. Ove in tale sede non si raggiunga l'intesa, la Giunta regionale assume la decisione, previo parere favorevole della competente Commissione consiliare, che deve esprimersi entro 60 giorni dal ricevimento della richiesta, trascorsi i quali il parere favorevole si intende acquisito <sup>(26)</sup>.

---

(26) Articolo così sostituito dall'*art. 1, comma 7, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36*. Il testo originario era così formulato: «Art. 14. Servizi minimi. 1. La Regione, d'intesa con gli Enti locali, sentite le Associazioni dei consumatori, delle Imprese di trasporto, le OO.SS. e previo parere della Commissione consiliare competente, determina, entro 270 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il livello dei servizi minimi, i cui costi sono a carico del bilancio regionale.

2. Per i servizi minimi si intendono i servizi atti a garantire le esigenze essenziali della mobilità per le strutture regionali socio-sanitarie, i principali poli di istruzione, di produzione, terziari e turistici. Ai sensi dell'*art. 16, 2° comma, del D.Lgs. n. 422/1997*, la rete dei servizi minimi è definita tenendo conto:

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) della fruibilità
- à dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai servizi amministrativi, socio-sanitari, culturali e turistici;
- d) della necessità di ridurre la congestione e l'inquinamento;
- e) della necessità di trasporto delle persone con ridotta capacità motoria.

3. Per il raggiungimento degli obiettivi, di cui al precedente secondo comma e dell'intesa di cui, all'*articolo 16 del D.Lgs. n. 422/1997*, la Regione convoca apposite conferenze di servizio con le singole province ed i comuni ricadenti nella medesima giurisdizione provinciale. Ove in tale sede non si raggiunga l'intesa, la Giunta

regionale assume, la decisione sentita la Commissione consiliare competente, che deve esprimersi entro 60 giorni dal ricevimento della richiesta, trascorsi i quali il parere si intende acquisito favorevolmente.».

#### **Art. 15**

##### *Ricavi e costi.*

1. La Giunta regionale, sentito il Comitato di cui al precedente articolo 8, fissa annualmente quale parametro per i contratti di servizio il rapporto minimo ricavi/costi.
2. La Regione assume come obiettivo il raggiungimento, a partire dal 1° gennaio 2000, di un tetto di copertura tra ricavi da traffico e costi operativi non inferiore al 35 per cento, al netto dei costi per infrastrutture.
3. In sede di prima applicazione della presente legge, ove non venga raggiunto il rapporto di cui al comma 2, l'Ente affidante può prorogare la scadenza di un biennio, previa presentazione, da parte dell'affidatario, di un piano biennale di riequilibrio del rapporto tra ricavi e costi.

#### **Art. 16**

##### *Contratti di servizio.*

1. L'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale è regolato da contratti di servizio stipulati tra la Provincia e l'impresa aggiudicataria tenendo presente:
  - a) l'omogeneità dei livelli tariffari nell'ambito del territorio, regionale;
  - b) la quantità, la qualità e la sicurezza del servizio assicurato nella scelta del gestore;
  - c) le priorità tra le linee e corse maggiormente rispondenti all'interesse pubblico da soddisfare tenendo conto delle scelte contenute nei piani di bacino.
2. I contratti di servizio devono prevedere:
  - a) la rete dei servizi oggetto del contratto con l'indicazione analitica del programma di esercizio;
  - b) il corrispettivo e l'eventuale revisione dello stesso nei limiti percentuali in cui può essere prevista anche sulla base di quanto previsto dall'*art. 6 della legge n. 537/1993*, come modificata dall'*art. 44 della legge n. 724/1994* <sup>(27)</sup>;
  - c) l'obbligo di fornire la rendicontazione annuale e i dati di gestione su supporto cartaceo ed informatico;
  - d) l'obbligo dell'affidatario a utilizzare personale qualificato e mezzi idonei a garantire la sicurezza del servizio;
  - e) gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di età, manutenzione, comfort e pulizia dei veicoli utilizzati, nonché in termini di regolarità e di affidabilità dei servizi, di puntualità delle singole corse, di comunicazione all'utenza, di rispetto per l'ambiente e di rispetto della carta dei servizi;
  - f) la struttura tariffaria adottata ed i sistemi utilizzati per il rilevamento dell'utenza;
  - g) la disciplina da applicare nel caso di sub - affidamento dei servizi;
  - h) le procedure da osservare in caso di controversie ed il foro competente in caso di contenzioso;
  - i) l'obbligo di applicare le disposizioni di cui al *decreto legislativo n. 626/1994*;
  - l) le garanzie che devono essere prestate dall'impresa di trasporto affidataria del servizio;
  - m) le modalità di attuazione e di revisione;
  - n) la durata, le modalità di svolgimento delle funzioni di vigilanza e di controllo da parte dell'Ente affidante;



o) le sanzioni e i casi di revoca, decadenza e risoluzione per inosservanza contrattuale.

3. L'affidamento dei servizi avviene in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente nella cui cornice gli indirizzi vincolanti sulle modalità di affidamento prescelte possono essere disposti negli strumenti di pianificazione e programmazione di competenza regionale <sup>(28)</sup>.

4. I contratti di servizio sono predisposti in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente. Indirizzi e schemi vincolanti in materia possono essere disposti negli strumenti di pianificazione e programmazione di competenza regionale, nel rispetto delle procedure e delle garanzie di partecipazione a tutela dei soggetti coinvolti previste dalla normativa vigente <sup>(29)</sup>.

5. [L'operatività dei contratti di servizio decorre a far data dal 1° gennaio 2002] <sup>(30)</sup>.

6. [L'affidamento ha durata triennale ed è indissolubile dal contratto di servizio] <sup>(31)</sup>.

7. I soggetti aggiudicatari hanno l'obbligo di:

- a) rispettare i contratti collettivi nazionali ed integrativi aziendali degli autoferrotranviari;
- b) effettuare il servizio come previsto dal contratto;
- c) garantire un servizio di qualità ed un'adeguata informazione all'utenza;
- d) fornire all'Ente affidante ed alla Regione i dati ritenuti necessari e richiesti dagli stessi, utilizzando anche supporti informatici;
- e) adottare la carta dei servizi per il settore dei trasporti.

8. Gli Enti locali, qualora intendessero attivare servizi aggiuntivi a quanto previsto dai contratti di servizio dovranno fare fronte agli ulteriori oneri con risorse proprie.

9. I costi ed i fattori di produzione, relativi ai servizi di trasporto pubblico locale di competenza regionale, provinciale e comunale, devono essere distinti dai costi di ogni altra attività e servizio di trasporto facenti capo alla stessa azienda.

10. La Giunta regionale, sentito il Comitato per la mobilità di cui al precedente articolo 8, emana direttive tendenti ad incentivare la trasformazione dei Consorzi e delle Aziende speciali in S.p.A., ovvero in società cooperative tra i lavoratori delle stesse aziende.

---

(27) Lettera così sostituita dall'*art. 1, comma 8, lettera a)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36. Il testo originario era così formulato: «b) il corrispettivo e l'eventuale revisione dello stesso nei limiti percentuali in cui può essere prevista.».

(28) Il presente comma, già modificato dall'*art. 1, comma 8, lettera b)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36, è stato poi così sostituito dall'*art. 1, comma 1, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 7* della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «3. L'affidamento dei servizi avviene con provvedimento amministrativo tenendo conto che:

a) per la scelta del gestore si applicano le disposizioni di cui all'*articolo 12, comma 2 lettera b)* del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158;

b) per quanto riguarda l'aggiudicazione, si tiene conto di quanto previsto dall'*articolo 24, comma 1, lettera b)*, del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158;

c) per la scelta dei soci privati delle Società miste si applica il procedimento pubblico di confronto concorrenziale;

d) in caso di servizi gestiti direttamente dagli Enti locali o da questi affidati a propri Consorzi, o ad Aziende speciali, si applicano le disposizioni di cui all'*articolo 18, comma secondo, lettera b)* del decreto legislativo n. 422/1997, fermo restando le previsioni di cui alla lettera c) del medesimo articolo 18, stesso decreto;

e) Nel caso in cui la gara per l'aggiudicazione dei servizi risulti deserta, ovvero in caso di abbandono anticipato dei servizi da parte dell'impresa aggiudicataria, l'importo a base d'asta potrà essere modificato in ragione di un minor rapporto ricavi/costi rispetto a quello previsto dall'*articolo 15* della presente legge.».

(29) Comma così sostituito dall'*art. 1, comma 2, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 7* della stessa legge). Il testo originario era così formulato: «4. I contratti di servizio devono essere predisposti nel rispetto delle disposizioni contenute negli articoli 2, 3 e 14, comma 2, del regolamento n. 1191/69/CEE così come modificato dal Regolamento n. 1893/91/CEE, nel rispetto dei principi sull'erogazione dei servizi pubblici.».

(30) Comma abrogato dall'*art. 1, comma 8, lettera c), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.*

(31) Comma così modificato dall'*art. 1, comma 8, lettera d), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36,* poi abrogato dall'*art. 1, comma 3, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67,* a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 7 della stessa legge).*

### **Art. 17**

#### *Subentri e cessazioni.*

1. In tutti i casi di subentro o cessazione di un'impresa al precedente gestore si applicano le seguenti disposizioni:

a) al gestore che cessa dal servizio non spetta alcun indennizzo anche in caso di mancato rinnovo del contratto di servizio, di revoca, di risoluzione o di decadenza dal contratto ovvero dall'affidamento;

b) il trasferimento del personale dell'impresa cessante all'impresa subentrante è disciplinato dall'articolo 26, allegato A, del R.D. 8 gennaio 1031, n. 148, con applicazione dei contratti collettivi ed integrativi aziendali di categoria;

c) il materiale rotabile destinato al servizio di trasporto pubblico locale al momento della cessazione o del subentro è ceduto; all'impresa subentrante al valore di mercato, al netto dei contributi pubblici ricevuti all'atto dell'acquisto del materiale anzidetto.

### **Art. 18**

#### *Sub-affidamento di servizi di trasporto.*

1. È consentito il sub - affidamento dei servizi, allo scopo di realizzare economie nei costi dei servizi di trasporto previsti dalla presente legge.

2. L'affidatario, previo assenso dell'Ente affidante, può applicare l'istituto dell'affidamento ad altra impresa, entro il limite massimo del 10 per cento dei servizi eserciti, nel rispetto delle modalità di cui al *decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, articolo 12, comma 2, lettera a).* L'affidatario rimane, comunque, unico responsabile del servizio.

3. Le cooperative costituite a maggioranza tra lavoratori provenienti da aziende dismesse hanno precedenza nel sub - affidamento dei servizi.

4. L'impresa sub - affidataria deve possedere i requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori ed è tenuta al rispetto delle norme vigenti in materia di trasporto pubblico di persone, di sicurezza, di regolarità, di qualità del servizio e del trattamento contrattuale del personale, pena la decadenza.

5. In caso di decadenza o di revoca dell'affidamento viene meno contestualmente il sub - affidamento, senza il riconoscimento di alcun indennizzo da parte dell'Ente affidante.

### **Art. 19**

#### *Servizio di trasporto pubblico urbano.*

1. I comuni che intendono istituire un servizio urbano di trasporto esercitato in una delle forme previste dagli *articoli 22 e 25 della legge 8 giugno 1990, n. 142* e successive modificazioni, dovranno adottare il piano urbano del traffico in conformità alla direttiva 12 aprile 1995, n. 77 del Ministero dei lavori pubblici.

2. Il Piano deve comunque contenere disposizioni dirette a garantire alle Aziende urbane di trasporto una idonea fluidità di transito al fine di conseguire la massima efficacia ed efficienza di trasporto, nonché ad assicurare la mobilità dei soggetti di cui all'*articolo 26, terzo comma, della legge 5 febbraio 1992, n. 104.*

3. Le disposizioni di cui al comma precedente debbono essere riportate nel contratto di servizio che deve regolare i rapporti tra comuni ed aziende di trasporto urbano.

4. Nel medesimo contratto di servizio debbono essere individuati i servizi ulteriori rispetto a quelli minimi fissati e finanziati dalla Regione, i cui oneri rimangono a totale carico, del Comune interessato.

5. Nel quadro di un'attività sperimentale diretta ad incentivare il trasporto pubblico urbano la Giunta regionale, sentito il Comitato della mobilità di cui al precedente articolo 8, può autorizzare l'attuazione di progetti pilota per il trasporto integrato in almeno una delle città capoluogo della Regione.

#### **Art. 20**

##### *Vigilanza.*

1. La Regione, le province, i comuni e le Comunità montane, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, effettuano la vigilanza:

- a) sull'osservanza degli obblighi derivanti dai contratti di servizio;
- b) sulla efficienza degli impianti e del materiale circolante;
- c) sul regolare funzionamento dei servizi affidati.

2. Allo scopo di effettuare, la vigilanza di cui al primo comma possono essere richiesti alle aziende dati ed informazioni e possono essere svolte ispezioni e verifiche. Le aziende sono tenute a consentire e ad agevolare il concreto espletamento delle suddette ispezioni e verifiche, fornendo la collaborazione necessaria.

3. Per lo svolgimento dei compiti, di vigilanza è costituita una apposita struttura presso l'Assessorato ai trasporti con adeguata dotazione di risorse e personale.

#### **Art. 21**

##### *Sanzioni.*

1. Alle aziende che non rispondono nei termini alle richieste di informazioni e di dati o forniscono informazioni, e dati non veritieri o inesatti, si applica la sanzione amministrativa di 1.032,00 euro <sup>(32)</sup>.

1-bis. Alle Aziende che violano, in maniera grave e recidiva, il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro e di secondo livello è applicata una sanzione amministrativa fino al 10% del contratto di servizio <sup>(33)</sup>.

2. L'affidatario incorre nella decadenza dell'affidamento, con conseguente risoluzione del contratto di servizio:

- a) nel caso che vengano meno i requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale previsti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada, ai sensi del *D.M. 20 dicembre 1991, n. 448*;
- b) per gravi irregolarità o mancanze in materia di sicurezza del servizio.

---

(32) Comma così modificato dall'art. 1, comma 9, lettera a), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(33) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 9, lettera b), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

#### **Art. 22**

##### *Agevolazioni tariffarie <sup>(34)</sup>.*

1. Hanno diritto ad usufruire della libera circolazione sui servizi di trasporto pubblico locale su gomma finanziati dalla Regione i non vedenti con cecità assoluta e gli invalidi di qualsivoglia categoria con totale e permanente inabilità lavorativa (100 per cento) e con diritto all'accompagnamento, nonché i non vedenti con un residuo visivo non superiore ad un decimo in entrambi gli occhi, con eventuale correzione.

2. Per usufruire del diritto alla libera circolazione i soggetti di cui al comma precedente 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 delle associazioni di categoria che ne hanno rappresentanza per legge, o che siano all'uopo riconosciute dalla Giunta regionale. La Giunta regionale può determinare le modalità ed i diritti amministrativi per il rilascio delle tessere.

3. È fatto salvo:

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

b) quanto previsto per i dipendenti delle aziende di trasporto dai contratti collettivi di lavoro;

c) quanto determinato dalla Regione o dall'Ente affidante in ragione di funzioni ispettive sui servizi.

4. La compensazione per il diritto alla libera circolazione di cui al comma 1 è ricompresa nei corrispettivi di cui all'*articolo 2, comma 1, della legge regionale 27 dicembre 2012, n. 67*.

---

(34) Il presente articolo, già modificato dall'*art. 4-ter, commi 2, 2-bis e 2-ter, L.R. 2 maggio 2001, n. 7*, dall'*art. 1, comma 10, lettera c), L.R. 29 dicembre 2004, n. 36*, dall'*art. 31, comma 3, L.R. 11 maggio 2007, n. 9*, dall'*art. 4, comma 3, L.R. 5 ottobre 2007, n. 22*, dall'*art. 56, comma 1, L.R. 12 giugno 2009, n. 19* e dall'*art. 5, comma 1, L.R. 27 dicembre 2012, n. 67* è stato successivamente così sostituito dall'*art. 5, comma 4, L.R. 30 dicembre 2013, n. 56*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 10 della medesima legge*). Il testo precedente era così formulato: «Art. 22. Agevolazioni tariffarie. 1. Le tessere di libera circolazione in vigore cessano di validità il 31 dicembre 1999.

2. Hanno diritto ad usufruire delle tessere di libera circolazione, limitatamente ad una sola tratta di viaggio o per l'intera area urbana, le seguenti categorie di cittadini:

a) i Cavalieri di Vittorio Veneto;

b) gli invalidi di guerra, gli invalidi per servizio e gli invalidi civili di guerra, dalla 1<sup>a</sup> alla 5<sup>a</sup> categoria, ed i loro accompagnatori, se previsti dalla legge;

c) i ciechi civili con cecità assoluta o con un residuo visivo non superiore ad un decimo in entrambi gli occhi con eventuale correzione ed i loro accompagnatori, se previsti dalla legge;

d) gli invalidi del lavoro, ai quali sia stata accettata una riduzione della capacità lavorativa superiore ai due terzi;

e) gli invalidi civili che siano pensionati ai sensi della *legge 30 marzo 1971, n. 118* e successive modificazioni ed integrazioni, e gli invalidi civili titolari di indennità di accompagnamento di cui alla *legge 11 febbraio 1980, n. 18* e successive modificazioni ed integrazioni, ed i loro accompagnatori, se previsti dalla legge;

f) i sordomuti [che siano pensionati ai sensi della *legge 26 maggio 1970, n. 381* e successive modificazioni ed integrazioni].

2-bis. Ai fini del rilascio delle tessere di libera circolazione sugli autoservizi di linea regionale, la documentazione necessaria deve essere inoltrata al competente Assessorato regionale ai trasporti per il tramite delle associazioni delle categorie interessate che ne hanno, per legge, la rappresentanza e la tutela.

2-ter. La Giunta regionale è autorizzata a compiere tutti gli atti necessari per la concessione delle tessere di libera circolazione alle categorie di cittadini di cui al comma precedente, anche definendone gli ambiti territoriali di validità delle agevolazioni, la cui spesa comunque non può essere complessivamente superiore allo stanziamento annuale previsto a tale titolo nel bilancio regionale.

2-quater. Hanno diritto a usufruire della tessera di libera circolazione sull'intera rete regionale urbana ed extraurbana i non vedenti con cecità assoluta e gli invalidi di qualsivoglia categoria con totale e permanente inabilità lavorativa (100%) e con diritto all'accompagnamento nonché i non vedenti con un residuo visivo non superiore ad un decimo in entrambi gli occhi, con eventuale correzione, e gli invalidi con totale e permanente inabilità lavorativa con diritto di accompagnamento. La tessera di libera circolazione sull'intera rete con validità annuale è rilasciata, a richiesta dell'avente diritto, dal Dipartimento Trasporti, in unico esemplare per invalido e accompagnatore, non utilizzabile disgiuntamente dal solo accompagnatore.

3. Hanno diritto ad usufruire di agevolazioni tariffarie le seguenti categorie di cittadini:

a) i soggetti titolari di pensione minima o integrata al minimo corrisposta dall'I.N.P.S. o da altri Istituti previdenziali;

b) gli studenti ed i lavoratori dipendenti che utilizzano autoservizi extraurbani di linea per raggiungere la scuola ed il posto di lavoro.

4. L'agevolazione tariffaria, di cui al comma precedente è determinata dalla Giunta regionale in misura non superiore al 50 per cento del premio previsto dalla tariffa ordinaria per il rilascio dei titoli di viaggio corrispondenti e limitatamente ad una sola relazione di viaggio.

5. È riconosciuto il diritto di libera circolazione a favore di tutti gli appartenenti alla Polizia di Stato, all'Arma dei carabinieri, al Corpo nazionale dei vigili del fuoco, al Corpo forestale dello Stato, al Corpo della Guardia di finanza, agli Agenti di Polizia penitenziaria, purché in possesso della tessera di riconoscimento rilasciata dalla rispettiva amministrazione di appartenenza, e solo se in servizio di pubblica sicurezza, nonché a favore dei titolari di tessere di servizio rilasciate dalla direzione generale della M.C.T. del Ministero dei trasporti e della navigazione. Restano ferme le eventuali agevolazioni di viaggio per i dipendenti delle aziende di trasporto, ove ciò sia previsto da specifiche norme del contratto collettivo di lavoro o da altri regolamenti.

6. Le condizioni e le modalità per il rilascio delle tessere di libera circolazione sulle aree urbane sono stabilite dai comuni ai sensi della *legge 8 giugno 1990, n. 142*».

**Art. 23***Tessera di riconoscimento e possesso dei requisiti.*

1. Per fruire delle agevolazioni di cui al precedente articolo 22, con esclusione del sesto comma, gli interessati devono munirsi di apposita tessera personale di riconoscimento, a validità triennale, rilasciata dal Comune di residenza, previa presentazione della documentazione attestante il possesso dei requisiti richiesti. Detta tessera costituisce titolo per la libera circolazione o per l'acquisto dei biglietti e degli abbonamenti.
2. Nel caso in cui il titolare della tessera abbia diritto all'accompagnatore, la validità della medesima è estesa a quest'ultimo e la circostanza dovrà risultare anche dal documento di viaggio.

**Art. 24***Oneri.*

1. Gli oneri conseguenti all'applicazione delle norme di cui al precedente articolo 22 sono a carico dell'Amministrazione regionale e troveranno copertura nell'ambito dei contratti di servizio.
2. In caso di concessione di agevolazione tariffarie per l'effettuazione di viaggi sui servizi pubblici urbani ed interurbani, gli Enti competenti si attengono alle disposizioni della presente legge, fermo restando l'onere a carico degli enti suddetti di corrispondere all'impresa affidataria del servizio l'ammontare del minore introito derivante dal rilascio dei titoli di viaggio a tariffa agevolata.

**Art. 25***Norme finanziarie.*

1. È costituito il Fondo regionale trasporti, il cui ammontare viene determinato annualmente con la legge di bilancio sulla base delle risorse finanziarie proprie e di quelle trasferite dallo Stato ai sensi del *decreto legislativo n. 422/1997*.
2. Le risorse necessarie a soddisfare gli oneri economici previsti dai contratti di servizio sono trasferite alle province entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge annuale di bilancio. Le province sono tenute alla rendicontazione entro i sessanta giorni successivi alla chiusura dell'esercizio finanziario.
3. Le province non possono iscrivere annualmente in bilancio somme inferiori a quelle che vengono loro trasferite dalla Regione per la copertura degli oneri nascenti dalla stipula dei contratti di servizio.

**Art. 26***Interventi sostitutivi.*

1. In caso di perdurante mancato svolgimento da parte delle Amministrazioni provinciali delle funzioni e delle competenze delegate ai sensi della presente legge, la Giunta regionale, previa diffida e fissazione di un congruo termine, dispone interventi sostitutivi.

**Art. 27***Norme transitorie.*

1. I servizi di trasporto eserciti in concessione alla data del 31 dicembre 2003, ovvero a conclusione dei procedimenti avviati in esecuzione dell'atto di indirizzo di cui al successivo comma 5 nei confronti delle aziende che hanno manifestato la volontà di associarsi, sono provvisoriamente considerati servizi minimi fino alla completa attuazione dell'art. 16, comma 3, della presente legge e fatta salva la prosecuzione dell'attività di verifica e razionalizzazione del trasporto pubblico locale avviata dalla Giunta regionale con la Delib.G.R. n. 580/2002 <sup>(35)</sup>.

1-bis. [Il 31 dicembre 2006 è il termine ultimo di gestione dei servizi di cui al comma 1, in regime di concessione, da parte delle Aziende che già li esercitano, fatto salvo quanto previsto dal successivo comma 5] <sup>(36)</sup>.

1-ter. L'affidamento a Trenitalia S.p.A. ed a Ferrovie della Calabria S.r.l. dei servizi previsti dagli Accordi di programma di cui agli *articoli 8, 9 e 12 del D.Lgs. n. 422/1997* e successive modifiche ed integrazioni, è prorogato fino al 31 dicembre 2006, tramite contratto di servizio, secondo lo schema approvato dalla Giunta regionale <sup>(37)</sup>.

1-quater. La Giunta regionale approva il primo Programma Triennale del Trasporto Pubblico Locale di cui all'art. 10 entro il 30 giugno 2005. Le Province approvano entro il 30 settembre 2005 i Piani di bacino di cui all'art. 11 ed i Programmi triennali di cui all'art. 4,

comma 1, lettera d), in attuazione del Programma Triennale del Trasporto Pubblico Locale. Qualora le Province non provvedano ad approvare nei termini stabiliti i piani di bacino ed i programmi triennali, vi provvede la Giunta regionale con l'attivazione dei poteri sostitutivi, ai sensi del precedente articolo 26 <sup>(38)</sup>.

2. [In sede di prima applicazione, i servizi minimi delle unità di rete sono affidati, a cura delle province competenti per territorio, con contratti di servizio scadenti il 31 dicembre 2001 alle Aziende di trasporto che attualmente esercitano in base ad atti di concessione emessi prima dell'entrata in vigore della presente legge] <sup>(39)</sup>.

3. Entro 180 giorni dall'avvio delle attività di cui al comma precedente le imprese che sviluppano una percorrenza annua inferiore a 600.000 chilometri devono far pervenire alla Regione propria dichiarazione con la quale manifestano l'intenzione di abbandonare l'esercizio del servizio di trasporto previo contributo del 30 per cento sull'importo determinato sulla base del costo standardizzato al 31 dicembre 1998 in relazione alle percorrenze chilometriche sviluppate <sup>(40)</sup>.

4. In tal caso l'impresa che subentrerà ai servizi esercitati è obbligata a rilevare le attrezzature ed il materiale mobile strumentale all'esercizio, fatte salve diverse pattuizioni fra le parti, ed a rilevare il personale inerente i servizi medesimi, con il riconoscimento dell'anzianità di servizio maturata.

5. Qualora le suddette imprese non esercitano, nel termine di trenta giorni dalla pubblicazione dell'apposito atto di indirizzo, la facoltà di cui al precedente comma 3, possono continuare ad esercire a condizione che si associno con altre imprese, in una delle forme di società di capitale previste dal codice civile, anche come Associazione temporanea di imprese, realizzando una unicità di gestione di servizi di entità superiore ad una percorrenza annua di 600.000 chilometri, nell'ambito dei servizi rispettivamente limitrofi e finitimi, che corrisponda agli obiettivi contenuti nell'atto di indirizzo emanato dalla Giunta regionale previo parere conforme della Commissione Consiliare competente da acquisire entro trenta giorni, decorsi inutilmente i quali il parere si intende acquisito favorevolmente <sup>(41)</sup>. Per i servizi in atto gestiti dalle suddette imprese, che non si avvalgono neanche della facoltà di associarsi di cui al presente comma, l'ente concedente è autorizzato a disporre la revoca, senza pagamento di alcun contributo, e assegnare i servizi stessi, previa razionalizzazione, ad altra impresa nel rispetto di quanto stabilito dall'atto di indirizzo <sup>(42)</sup> <sup>(43)</sup>.

5-bis. [Dopo il 31 dicembre 2005 le Associazioni Temporanee di Imprese e le Società Consortili a r.l. costituite in esecuzione del precedente comma 5, affidatarie di servizi di trasporto pubblico locale, potranno continuare a esercire i suddetti servizi, mediante affidamento diretto, fino alla completa attuazione dell'art. 16, comma 3, della presente legge, a condizione che si siano trasformate in Società per azioni ovvero a responsabilità limitata] <sup>(44)</sup>.

5-ter. [Nel caso le Associazioni Temporanee di Imprese e le Società consortili a r.l. non si trasformino in società per azioni ovvero a responsabilità limitata entro il termine di cui all'articolo 5-bis, si applicano le norme previste dall'articolo 2 della legge regionale 13 agosto 2001, n. 18 con le procedure recate nell'atto di indirizzo approvato con *Delib.G.R. 30 giugno 2003, n. 481*] <sup>(45)</sup>.

6. In sede di prima applicazione della presente legge e, tenuto conto delle caratteristiche dell'imprenditoria locale, i bandi di gara possono prevedere che la ditta in forma singola o associata e cooperative regolarmente istituite che partecipino alle gare per l'affidamento dei servizi possono risultare aggiudicatari di una percentuale non superiore al 25 per cento del totale regionale dei servizi da esercire.

6-bis. Allo scopo di attuare nei termini prefissati la riforma del trasporto pubblico locale, in caso di mancata pubblicazione, entro sei mesi dalla data entro la quale la Giunta regionale è tenuta a deliberare ai sensi dell'art. 14, comma 2, dei bandi di gara per l'affidamento dei servizi di T.P.L., conformi alle disposizioni di cui all'art. 16 della presente legge regionale, la Giunta regionale è autorizzata a provvedervi nelle forme di urgenza con l'esercizio dei poteri sostitutivi ai sensi del precedente articolo 26 <sup>(46)</sup>.

7. Nel caso di trasformazione ai sensi dell'art. 18, comma 3, del D.Lgs. n. 422/1997, da effettuarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, delle Aziende speciali o dei Consorzi che attualmente sono affidatari dei servizi della Regione, i servizi possono essere affidati direttamente alla società derivante dalla trasformazione, mediante la stipula dei relativi contratti di servizio per un periodo non superiore a tre anni.

8. Decorso il periodo di validità del contratto di servizio, ivi compreso quello stipulato ai sensi del comma 4, i servizi devono essere affidati facendo ricorso alle procedure concorsuali di cui alla presente legge.

9. La Conferenza di servizio di cui all'articolo 14, comma 3 è convocata entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge di modifica della legge regionale 7 agosto 1999, n. 23 <sup>(47)</sup>.



(35) Comma così sostituito dall'*art. 1, comma 11, lettera a)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36. Il testo originario era così formulato: «1. In sede di prima applicazione della presente legge il Consiglio regionale, su proposta della Giunta, entro il termine perentorio di 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvederà, ad approvare un regolamento per la individuazione di tutti gli strumenti necessari a rendere operativo il trasferimento delle funzioni agli Enti delegati.».

(36) Comma aggiunto dall'*art. 1, comma 11, lettera b)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36. Successivamente la Corte costituzionale, con sentenza 22 febbraio-3 marzo 2006, n. 80 (Gazz. Uff. 8 marzo 2006, n. 10, 1<sup>a</sup> serie speciale), ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della suddetta lettera b) (con la quale è stato aggiunto il presente comma).

(37) Comma aggiunto dall'*art. 1, comma 11, lettera c)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(38) Comma aggiunto dall'*art. 1, comma 11, lettera d)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(39) Comma abrogato dall'*art. 1, comma 11, lettera e)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(40) Vedi, anche, la *Delib.G.R. 16 ottobre 2001, n. 877*.

(41) Periodo così modificato dall'*art. 1, comma 1*, L.R. 7 agosto 2002, n. 33.

(42) Comma così sostituito dall'*art. 2, comma 4*, L.R. 13 agosto 2001, n. 18, poi modificato come indicato nella nota che precede. Il testo originario era così formulato: «5. Qualora le suddette imprese non esercitino la facoltà di cui al precedente terzo comma, possono continuare nell'esercizio in associazione con altre imprese ai sensi dell'*articolo 23 del D.Lgs. n. 158/1995*.».

(43) Vedi, anche, la *Delib.G.R. 16 ottobre 2001, n. 877*.

(44) Comma aggiunto dall'*art. 1, comma 11, lettera f)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36. Successivamente la Corte costituzionale, con sentenza 22 febbraio-3 marzo 2006, n. 80 (Gazz. Uff. 8 marzo 2006, n. 10, 1<sup>a</sup> serie speciale), ha dichiarato l'illegittimità costituzionale della suddetta lettera f) (con la quale è stato aggiunto il presente comma).

(45) Comma aggiunto dall'*art. 1, comma 11, lettera g)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36, poi abrogato dall'*art. 9*, L.R. 28 dicembre 2006, n. 18.

(46) Comma aggiunto dall'*art. 1, comma 11, lettera h)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

(47) Comma aggiunto dall'*art. 1, comma 11, lettera i)*, L.R. 29 dicembre 2004, n. 36.

## **Art. 28**

### *Funzioni soppresse.*

1. Con l'entrata in vigore della presente legge sono soppresse le funzioni amministrative facenti capo finora alla Regione e relative:

a) all'approvazione degli organici delle aziende di trasporto;

b) all'assenso alla nomina dei direttori e responsabili di esercizio degli impianti fissi;

c) all'approvazione dei regolamenti comunali relativi all'esercizio dei servizi pubblici non di linea e del servizio di noleggio con conducente mediante autobus ai sensi dell'*articolo 85 del D.P.R. n. 616/1977*, nonché mediante autovetture da noleggio di rimessa e da piazza;

d) alla determinazione del parco macchine aziendale per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico locale d'interesse regionale;

e) alle funzioni amministrative relative al personale delle aziende di trasporto collettivo.

## **Art. 29**

### *Abrogazioni.*

1. Sono abrogate le norme e le disposizioni contenute nelle leggi regionali che contrastano con la normativa di cui alla presente legge e specificamente:

1) a decorrere dalla data d'applicazione dei contratti di servizio per l'espletamento dei servizi di cui alla presente legge cesseranno di avere efficacia la *legge regionale 24 marzo 1982, n. 7* e la *legge regionale 11 luglio 1983, n. 22*;

2) è abrogata la *legge regionale 11 luglio 1983, n. 23*;

3) è abrogata ogni disposizione della *legge regionale 14 aprile 1986, n. 15* in contrasto con le disposizioni della presente legge. Sono in particolare abrogati: il comma b) dell'articolo 4; gli articoli 7 ed 8; l'articolo 12; il comma b) dell'articolo 16 specificamente per quanto riguarda la competenza sui collegamenti scali ferroviari, aeroporti con i centri urbani dei comuni ove dette infrastrutture insistono; il primo comma dell'articolo 31; l'articolo 33;

4) è abrogato il comma 2 dell'*articolo 4 della legge regionale 29 febbraio 1988, n. 3*.

**L.R. 27 dicembre 2012, n. 67** <sup>(1)</sup>.

**Norme per i servizi di trasporto pubblico locale.**

(1) Pubblicata nel B.U. Calabria 17 dicembre 2012, n. 23, S.S. 28 dicembre 2012, n. 6.

**Art. 1 Adeguamento alla normativa comunitaria e nazionale.**

1. Il comma 3 dell'*articolo 16 della legge regionale 7 agosto 1999, n. 23* (Norme per il trasporto pubblico locale) è sostituito dal seguente: "3. L'affidamento dei servizi avviene in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente nella cui cornice gli indirizzi vincolanti sulle modalità di affidamento prescelte possono essere disposti negli strumenti di pianificazione e programmazione di competenza regionale".

2. Il comma 4 dell'*articolo 16 della legge regionale n. 23/1999* è sostituito dal seguente: "4. I contratti di servizio sono predisposti in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente. Indirizzi e schemi vincolanti in materia possono essere disposti negli strumenti di pianificazione e programmazione di competenza regionale, nel rispetto delle procedure e delle garanzie di partecipazione a tutela dei soggetti coinvolti previste dalla normativa vigente".

3. Il comma 6 dell'*articolo 16 della legge regionale n. 23/1999* è abrogato.

**Art. 2 Disposizioni transitorie.**

1. Fino a quando la Giunta regionale, con proprio provvedimento, non individui il costo standard di cui all'*articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422* e ss.mm. e ii. (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*), si applicano i commi 4 e 7 dell'*articolo 3 della legge regionale 28 dicembre 2006, n. 18* (Norme urgenti in materia di trasporto pubblico locale) <sup>(2)</sup>, così come modificata dall'*articolo 12 della legge regionale 12 dicembre 2008, n. 40* (Ulteriori disposizioni di carattere ordinamentale e finanziario collegate alla manovra di assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2008 ai sensi dell'*articolo 3, comma 4, della legge regionale 4 febbraio 2002, n. 8*).

1-bis. In conformità al piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale approvato ai sensi dell'*articolo 16-bis del Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95*, convertito con modificazioni dalla *L. 7 agosto 2012, n. 135*, come modificato dall'*articolo 1 comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228*, i corrispettivi di cui al comma 4 dell'*articolo 3 della legge regionale 26 dicembre 2006, n. 18*, sono ridotti compensando tale riduzione con l'incremento delle tariffe, al fine di mantenere l'originario livello di compensazione dei contratti di servizio. Pertanto dal 1° gennaio 2014, a fronte dell'incremento del 10 per cento delle tariffe per i servizi extraurbani e del 21 per cento per i servizi urbani, i corrispettivi chilometrici, al netto dell'adeguamento all'inflazione di cui al comma 7 dell'*articolo 3 della legge regionale 26 dicembre 2006, n. 18*, sono così determinati nell'imponibile: in euro 1,853 per i servizi urbani di fascia prima, in euro 1,999 per quelli di fascia seconda e in euro 2,477 per i servizi urbani di fascia quarta; in euro 1,492 per i servizi extraurbani di prima e seconda fascia, in euro 1,589 per quelli di terza fascia, in euro 1,745 per quelli di quarta fascia, in euro 1,804 per quelli di quinta fascia e in euro 2,077 per quelli di sesta fascia. Dal 1° gennaio 2015, a fronte dell'incremento del 20 per cento delle tariffe per i servizi extraurbani e del 42 per cento per i servizi urbani, rispetto alle tariffe vigenti, i corrispettivi chilometrici, al netto dell'adeguamento all'inflazione di cui al comma 7 dell'*articolo 3 della legge regionale 26 dicembre 2006, n. 18*, sono così determinati nell'imponibile: in euro 1,805 per i servizi urbani di fascia prima, in euro 1,948 per quelli di fascia seconda e in euro 2,413 per i servizi urbani di fascia quarta; in euro 1,454 per i servizi extraurbani di prima e seconda fascia, in euro 1,549 per quelli di terza fascia, in euro 1,701 per quelli di quarta fascia, in euro 1,758 per quelli di quinta fascia e in euro 2,024 per quelli di sesta fascia <sup>(3)</sup>.

1-ter. L'aggiornamento dei corrispettivi, previsto dal comma 7 dell'*articolo 3 della legge regionale 26 dicembre 2006, n. 18*, per il biennio 2014-2015 è contenuto entro il limite massimo del 50 per cento dell'inflazione programmata. La Giunta regionale nel 2016, nei limiti massimi di cui al sopra citato comma 7, aggiorna i corrispettivi in relazione alla quota di premialità relativa al biennio 2014-2015 attribuita alla Regione ai sensi dell'*articolo 16-bis del Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95*, convertito con modificazioni dalla *L. 7 agosto 2012, n. 135*, e s.m.i <sup>(3)</sup>.

2. Fino alla completa attuazione del processo di pianificazione e programmazione previsto dalla normativa regionale, nonché dell'individuazione del livello essenziale dei servizi minimi, da ultimarsi entro il termine del 30 giugno 2014, fatta salva la possibilità di unica proroga semestrale della Giunta regionale, la razionalizzazione della rete dei servizi, nell'ottica dell'integrazione vettoriale e tariffaria e dell'efficienza, costituisce interesse pubblico preminente. A tal fine la Giunta regionale può apportare le opportune modifiche nell'ambito della rete dei servizi affidati a ciascun soggetto gestore, nei limiti delle disposizioni normative, adeguando i servizi alle compatibilità finanziarie, inclusa la tipologia prevista dall'*articolo 4, comma 2, lettera a), della legge regionale n. 18/2006*,

nei limiti in cui il prolungamento non costituisca sovrapposizione con servizi di linea affidati a diverso soggetto gestore, in esercizio al momento di entrata in vigore della presente legge. La Giunta regionale, d'intesa con le province, può altresì approvare l'istituzione dei nodi di interscambio dove devono essere attestate le linee esistenti, anche in difformità agli attuali itinerari.

3. Al fine di assicurare l'organizzazione e la gestione del servizio pubblico di trasporto su gomma e ferro in conformità all'*articolo 3-bis decreto legge 13 agosto 2011, n. 138*, convertito con modificazioni in *legge 14 settembre 2011, n. 148*, e al fine di consentire l'attuazione di quanto previsto dai commi 13 e 14 dell'*articolo 34 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179*, nonché per fronteggiare l'interruzione o pericolo imminente di interruzione del servizio, fermo restando quanto previsto dall'*articolo 5, par. 2 e 5 del Regolamento CEE 1370/2007*, i soggetti che espletano il servizio, alla data di entrata in vigore della presente legge, continuano a gestirlo, anche oltre le scadenze, fino al subentro del nuovo gestore di ambito o bacino territoriale ottimale e comunque per un periodo complessivamente non superiore ai due anni; la Giunta regionale adotta gli atti necessari ad assicurare la continuità dei predetti servizi, ed in particolare determina per ciascun anno entro 45 giorni dall'approvazione del bilancio di previsione, fatte salve successive rimodulazioni, i servizi da espletare da prevedersi in apposito atto integrativo dei contratti di servizio; nessun indennizzo o compenso aggiuntivo può essere ad alcun titolo preteso in relazione a quanto previsto nel presente comma. È fatto salvo quanto previsto dal comma 21 dell'*articolo 34 del Decreto Legge 18 ottobre 2012, n. 179*, convertito con modificazioni dalla *L. 17 dicembre 2012, n. 221*, fermo restando l'adeguamento annuale dei servizi entro 45 giorni dall'approvazione del bilancio di previsione <sup>(4)</sup>.

4. Sono abrogati gli *articoli 1, 2, 5, 6 e 8 della legge regionale n. 18/2006* ed è altresì abrogato l'*articolo 3* della stessa legge ad eccezione dei commi 4 e 7.

5. Nelle more dell'approvazione degli strumenti di pianificazione e programmazione previsti dalla normativa regionale gli indirizzi e gli schemi di cui ai commi 1 e 2 dell'*articolo 1* sono determinati con provvedimento della Giunta regionale.

---

(2) NDR: Nel Bollettino Ufficiale il provvedimento citato è indicato erroneamente con la data del 26 dicembre 2006.

(3) Comma aggiunto dall'*art. 5, comma 3, L.R. 30 dicembre 2013, n. 56*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 10* della medesima legge).

(4) Comma così modificato dall'*art. 5, comma 7, L.R. 30 dicembre 2013, n. 56*, a decorrere dal 1° gennaio 2014 (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 10* della medesima legge).

### **Art. 3 Disposizioni in materia tariffaria.**

1. Eventuali diritti di esenzione per la vendita dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi possono essere previsti a condizione dell'esistenza di adeguati canali di vendita alternativi. 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 determina l'importo di tali diritti aggiuntivi e le condizioni alle quali i canali di vendita alternativi sono considerati adeguati.

### **Art. 4 Sanzioni a carico degli utenti dei servizi.**

1. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale sono tenuti a munirsi di idoneo e valido titolo di viaggio, a conservarlo per la durata del percorso e sino alla fermata di discesa, nonché ad esibirlo a richiesta degli agenti accertatori.

2. L'inosservanza degli obblighi di cui al comma 1 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da un minimo di 30,00 euro ad un massimo di 100,00 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 5,00 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'azienda di trasporto, fatte salve le ulteriori sedi indicate nel verbale di contestazione.

4. I beneficiari delle agevolazioni tariffarie sono puniti con la sanzione amministrativa da 300,00 euro a 1000,00 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 ogni due anni in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (media nazionale) verificatasi nei due anni precedenti. La prima decorrenza dell'aggiornamento è dal 1° agosto del secondo anno successivo all'entrata in vigore della presente legge.
6. Le violazioni amministrative previste a carico degli utenti sono applicate ai sensi della *legge 24 novembre 1981, n. 689* (Modifiche al sistema penale). Tale norma trova diretta applicazione per quanto non espressamente previsto nel presente articolo.
7. Su designazione di ciascuna azienda di trasporto la regione 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'azienda di trasporto. Essi devono essere dotati di apposito documento di riconoscimento rilasciato dall'azienda.
8. Gli agenti accertatori possono effettuare le verifiche e i controlli previsti dalla *legge n. 689/81*, compresi quelli necessari per l'identificazione del trasgressore. Gli agenti hanno competenza su tutti i servizi per i quali l'azienda 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 ed in questo caso sono dovute le spese di notifica.
10. Decorsi inutilmente sessanta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione, l'azienda di trasporto provvede all'ordinanza-ingiunzione ai sensi e per gli effetti di cui all'*articolo 18 della legge n. 689/81*. L'ordinanza ingiunzione è emessa dal rappresentante legale dell'azienda di trasporto o da un suo delegato e costituisce titolo esecutivo.
11. I proventi delle sanzioni amministrative applicate agli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale costituiscono proventi del traffico dell'azienda che ha irrogato la sanzione, con l'obbligo di rendicontazione separata rispetto a proventi ordinari.
12. Sono abrogati i commi 5, 6, 7, 8, dell'*articolo 28 della legge regionale 14 aprile 1986, n. 15* (Disciplina dei servizi pubblici di trasporto collettivo di interesse regionale). Al comma 11 dello stesso articolo, le parole "di cui al precedente comma 6" sono sostituite con le seguenti: "delle aziende di trasporto".

**Art. 5 Disposizioni in materia di agevolazione tariffaria.**

1. All'*articolo 22, comma 5, della legge regionale n. 23/99* così come modificato dall'*articolo 10, lettera c), della legge regionale 29 dicembre 2004, n. 36* (Modifiche alla *legge regionale 7 agosto 1999, n. 23* - Norme per il trasporto pubblico locale) le parole "nell'uniforme prevista dall'ordine di servizio" sono sostituite dalle seguenti "in possesso della tessera di riconoscimento rilasciata dalla rispettiva amministrazione di appartenenza".

**Art. 6 Modifiche alla L.R. 20/2011.**

1. All'*articolo 9, comma 2, della legge regionale n. 20/2011*, dopo le parole "riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie della Regione" sono aggiunte le parole "di realizzazione di infrastrutture per l'intermodalità e per l'ammodernamento del materiale rotabile ferroviario".

**Art. 7 Pubblicazione.**

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

La presente legge è pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione.

È fatto obbligo, a chiunque spetti, di osservarla e farla osservare come legge della Regione Calabria.

L.R. 27 dicembre 2012, n. 69 <sup>(1)</sup>.

**Provvedimento generale recante norme di tipo ordinamentale e finanziario (collegato alla manovra di finanza regionale per l'anno 2013).**

(1) Pubblicata nel B.U. Calabria 17 dicembre 2012, n. 23, S.S. 28 dicembre 2012, n. 6.

(...)

**TITOLO V**

**Ulteriori disposizioni di carattere ordinamentale**

**Art. 36 Razionalizzazione del sistema dei trasporti.**

1. Entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale presenta al Consiglio Regionale un progetto di legge per la razionalizzazione della programmazione e della gestione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, finalizzato a garantire:

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

2. Le aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale anche ferroviario <sup>(6)</sup>:

a) trasmettono alla Regione, a decorrere dal 1° gennaio 2013, le informazioni che le stesse sono tenute a fornire all'Osservatorio istituito ai sensi dell'*art. 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007*, nonché le ulteriori informazioni economiche e trasportistiche determinate con provvedimento della Giunta Regionale secondo le modalità, anche telematiche, previste nello stesso provvedimento della Giunta Regionale <sup>(6)</sup>;

b) utilizzano, a decorrere dal 1° maggio 2013, i sistemi telematici all'uopo predisposti dalla Regione per la gestione del rapporto contrattuale e per l'informazione al pubblico sugli orari dei servizi;

c) utilizzano, a decorrere dal 1° settembre 2014, sistemi per la localizzazione in tempo reale dei mezzi, di cui devono dotarsi in conformità alle prescrizioni tecniche determinate con provvedimento della Giunta regionale, ai fini dell'informazione in tempo reale all'utenza e della certificazione della percorrenza; trasmettono e aggiornano entro il 15 luglio 2014 le informazioni sulle fermate, anche urbane, inclusa la georeferenziazione delle stesse <sup>(7)</sup>.

3. I contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non adempiono a quanto sopra previsto, secondo le modalità indicate.

4. Lo stanziamento dei capitoli di spesa pertinenti del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2013 costituisce, comunque, limite inderogabile all'assunzione di obbligazioni giuridiche verso terzi per il medesimo esercizio finanziario 2013. Il mancato rispetto delle prescrizioni dettate dal presente comma determina responsabilità erariale e costituisce elemento negativo di valutazione annuale dei Dirigenti regionali responsabili. I contratti e le obbligazioni assunti in mancanza di copertura finanziaria sono nulli.

5. Le aziende esercenti servizi di trasporto pubblico su gomma di interesse regionale e locale, dal 1° gennaio 2014, al fine di perseguire la certificazione dell'utenza e permettere una corretta pianificazione delle tratte nonché l'ottimale dimensionamento dei vettori, si dovranno dotare senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale di sistemi telematici che permettano, nel rispetto del *decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196* e successive modifiche ed integrazioni, di certificare l'utenza. A tal fine la Giunta regionale, entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, emana il regolamento attuativo per la definizione dei

criteri tecnici e dei sistemi da dover impiegare nonché delle modalità di trasmissione dei dati.

---

(6) Alinea così modificato dall' *art. 1, comma 1, L.R. 29 marzo 2013, n. 13*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall' *art. 2* della stessa legge).

(7) Lettera così sostituita dall' *art. 1, comma 1, L.R. 9 luglio 2013, n. 34*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall' *art. 2, comma 1*, della medesima legge) e poi così modificata dall' *art. 5, comma 1, lettere a) e b), L.R. 7 luglio 2014, n. 11*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall' *art. 7, comma 1*, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «c) utilizzano, a decorrere dal 1° luglio 2013, sistemi per la localizzazione in tempo reale dei mezzi, di cui devono dotarsi in conformità alle prescrizioni tecniche determinate con provvedimento della Giunta Regionale, ai fini dell'informazione in tempo reale all'utenza e della certificazione della percorrenza.».

(8) Vedi, anche, la *Delib.G.R. 22 aprile 2012, n. 123*.

(...)



**Regione Emilia Romagna – Legge 02 ottobre 1998, n. 30 recante: “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale”**

## Titolo I

## IL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

## Capo I

## FINALITÀ E PRINCIPI GENERALI

## Art. 1

## Finalità

1. La presente legge disciplina in modo organico il sistema del trasporto pubblico regionale e locale con qualunque modalità esercitato nel rispetto della legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 (Modifiche al titolo V della seconda parte della Costituzione).
- 1 bis. La Regione persegue il contenimento dei consumi energetici, la riduzione delle cause di inquinamento ambientale e la salvaguardia dell'inquinamento atmosferico anche a tutela della salute dei cittadini, in armonia con i principi sanciti e gli obiettivi di contenimento indicati dalle norme statali e comunitarie in materia, nonché con gli impegni internazionali assunti dallo Stato italiano.
2. La Regione Emilia-Romagna a tal fine opera con il metodo della programmazione e della partecipazione, per il conseguimento delle seguenti finalità:
  - a) assicurare ai cittadini e alle imprese la migliore accessibilità e la fruibilità del territorio regionale, anche in funzione delle relazioni con le regioni contermini e dei collegamenti con il territorio nazionale e dell'Unione europea;
  - b) promuovere un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolve a un ruolo centrale nella regione per lo sviluppo civile, economico e la coesione sociale;
  - c) incentivare la razionale organizzazione del traffico e della circolazione attraverso lo sviluppo dell'intermodalità, della sicurezza e il miglioramento della qualità;
  - d) favorire l'organizzazione del trasporto delle merci secondo criteri di economicità e funzionalità riferiti alle esigenze di sviluppo delle attività produttive e commerciali;
  - e) promuovere e operare per la cultura della mobilità sostenibile e lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione tecnologica e gestionale applicata ai trasporti sia collettivi che individuali.
- e)
3. abrogato

## Art. 2

## Principi generali e modalità attuative

1. L'azione regionale in materia di trasporto pubblico regionale e locale si ispira ai seguenti principi generali:
  - a) cooperazione tra i livelli di governo statale, regionale e degli enti locali nel rispetto delle reciproche autonomie;
  - b) responsabilità, adeguatezza, unicità e autonomia organizzativa delle Amministrazioni;
  - c) sussidiarietà ai sensi dell'art. 4, comma 3, lett. a) della legge n. 59 del 1997 e liberalizzazione che riconosca il ruolo dell'iniziativa privata nella gestione dei servizi;
  - d) economicità, sicurezza, qualità ambientale, efficienza ed efficacia nella gestione delle reti e dei servizi;
  - e) integrazione dei diversi operatori sia pubblici che privati e progressiva apertura al mercato dei servizi;
  - f) confronto tra i costi interni ed esterni dei diversi modi di trasporto individuali e collettivi, sulla base dell'unità di prodotto "persona trasportata per chilometro", al fine di rendere possibile ed incentivare la scelta delle modalità di trasporto meno costose per la collettività in termini ambientali, sociali ed economici, anche tramite l'adozione di apposite politiche tariffarie, fiscali e dei prezzi;
  - f bis) favorire la priorità a pedoni, ciclisti e mezzi pubblici, nelle aree urbane e ai sistemi integrati con il trasporto pubblico, su ferro e su gomma, per la mobilità pendolare, in applicazione delle direttive comunitarie e delle leggi statali relative alla mobilità sostenibile e agli obiettivi dei piani urbani della mobilità (PUM).
2. Le modalità attuative della presente legge, in essa non espressamente previste, sono demandate al Consiglio regionale e alla Giunta regionale secondo le rispettive competenze.

## Art. 3

## Articolazione del trasporto pubblico regionale e locale

1. Per sistema del trasporto pubblico regionale e locale si intende l'insieme delle reti e dei servizi di trasporto pubblico di interesse della Regione Emilia-Romagna non riservati alla competenza statale.
2. Il sistema del trasporto pubblico regionale e locale si articola in:
  - a) rete delle ferrovie di competenza regionale;
  - b) servizi ferroviari regionali e locali e sistemi innovativi ad essi strettamente connessi;
  - c) reti, servizi autofilotraviari e sistemi di trasporto rapido a guida vincolata di superficie e sotterranei, quali tram-metro, metropolitana e simili;
  - d) sistemi intermodali urbani ed extraurbani per la gestione della mobilità;
  - e) impianti e servizi di trasporto a fune;
  - f) servizi marittimi, lacuali, fluviali e aerei.

Capo II  
PROGRAMMAZIONE DEI TRASPORTI

Sezione I  
PROGRAMMAZIONE REGIONALE E LOCALE

Art. 4  
Partecipazione alla programmazione nazionale e comunitaria

1. La Regione partecipa alla programmazione nazionale dei trasporti in via prioritaria nell'ambito della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome e mediante altre forme di concertazione con lo Stato e le altre Regioni.
2. La Regione partecipa alla programmazione comunitaria dei trasporti in via prioritaria nell'ambito del Comitato delle Regioni dell'Unione Europea.

Art. 5  
Piano Regionale Integrato dei Trasporti

1. La Regione programma le reti di infrastrutture e i servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e il trasporto pubblico regionale e locale con il concorso degli enti locali e tenendo conto della loro programmazione ed in particolare dei piani ... predisposti dalle Province, al fine di pervenire, nel rispetto del principio di sussidiarietà, alla massima integrazione delle scelte, operate nell'ambito delle rispettive autonomie.
2. Il piano regionale integrato dei trasporti (PRIT) costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione secondo le finalità e i principi definiti agli artt. 1 e 2.
3. La Regione, mediante il PRIT:
  - a) disciplina i propri interventi;
  - b) indirizza e coordina gli interventi degli enti locali e di altri soggetti pubblici e privati operanti nel sistema dei trasporti e della mobilità d'interesse regionale e locale;
  - c) definisce per quanto di sua competenza il sistema delle comunicazioni ferroviarie, stradali, portuali, idrovie, marittime, aeree, interportuali e autofilotrannviarie;
  - d) definisce le principali proposte rispetto alla politica nazionale e comunitaria.
4. Il PRIT è predisposto ed approvato ..., verificando la congruenza con gli obiettivi fissati dal protocollo di Kyoto e con le direttive 1999/30/CE del Consiglio, del 22 aprile 1999, concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo, e 2000/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 novembre 2000, concernente i valori limite per il benzene ed il monossido di carbonio nell'aria ambiente, come già recepite nella normativa statale, tenendo conto degli accordi sulla qualità dell'aria sottoscritti con gli enti locali, e definisce prescrizioni, indirizzi e direttive per i piani territoriali di coordinamento provinciali.
5. I Comuni adeguano i propri piani urbanistici alle previsioni del PRIT relative alle opere pubbliche o di interesse pubblico, in conformità a quanto disposto dal piano territoriale di coordinamento provinciale.

Art. 5 bis  
Procedimento di approvazione del PRIT

1. Il procedimento disciplinato dal presente articolo trova applicazione per l'elaborazione e l'approvazione del PRIT e delle sue varianti.
2. La Giunta regionale elabora un documento preliminare del piano e lo comunica all'Assemblea legislativa. Sulla comunicazione della Giunta l'Assemblea legislativa si esprime attraverso l'approvazione di un ordine del giorno. Successivamente il presidente della Regione per l'esame congiunto del documento preliminare convoca una conferenza di pianificazione ai sensi dell'articolo 14 della legge regionale n. 20 del 2000, chiamando a parteciparvi ai sensi dello stesso articolo 14, comma 3, le Province, i Comuni presenti nella Conferenza Regione-Autonomie locali e le Regioni contermini. Sono inoltre chiamati a partecipare alla conferenza, ai sensi dell'articolo 14, comma 4 della legge regionale n. 20 del 2000, i soggetti gestori delle infrastrutture per la mobilità di rilievo almeno regionale.
3. A seguito delle conclusioni della fase della conferenza di pianificazione, l'Assemblea legislativa adotta il piano, previo parere della Conferenza Regione-Autonomie locali. Copia del piano adottato è trasmesso agli enti indicati dal comma 2.
4. Il piano adottato è depositato presso le sedi dell'Assemblea legislativa e delle province per sessanta giorni consecutivi dalla data di pubblicazione, sul Bollettino Ufficiale della Regione, dell'avviso dell'avvenuta adozione. L'avviso contiene l'indicazione degli enti presso i quali il piano è depositato e dei termini entro i quali chiunque può prenderne visione. L'avviso è pubblicato, altresì, su almeno un quotidiano a diffusione regionale e sulle apposite sezioni dei siti istituzionali della Regione e delle province.
5. Entro la scadenza del termine di deposito di cui al comma 4 possono formulare osservazioni e proposte i seguenti soggetti:
  - a) gli enti e organismi pubblici;
  - b) le associazioni ambientali, economiche e sociali e quelle costituite per la tutela di interessi diffusi presenti nei territori interessati.
6. L'Assemblea legislativa, entro i successivi novanta giorni, decide sulle osservazioni e approva il piano.
7. Copia integrale del piano approvato è depositata per la libera consultazione presso la Regione ed è trasmessa alle amministrazioni di cui al comma 3, nonché, pubblicata sui siti istituzionali di cui al comma 4. La Regione provvede alla pubblicazione sul Bollettino

Ufficiale dell'avviso dell'avvenuta approvazione del piano. Dell'approvazione è data, altresì, notizia, a cura dell'amministrazione regionale, con avviso su almeno un quotidiano a diffusione regionale.

8. Il piano entra in vigore dalla data di pubblicazione dell'avviso dell'approvazione sul Bollettino ufficiale della Regione, ai sensi del comma 7.

#### Art. 6

##### Programmazione di bacino provinciale

1. La programmazione della mobilità delle persone e delle merci si articola per bacini provinciali e per ambiti di mobilità di area vasta, intesi come unità territoriali entro le quali possa essere programmato un sistema di trasporto pubblico integrato, fortemente orientato all'organizzazione intermodale dei servizi e coordinato in rapporto ai modi e ai fabbisogni di mobilità. Su tali ambiti agiscono gli strumenti delle programmazioni provinciali, sia generali sia settoriali che riguardino i trasporti, i Piani del traffico della viabilità extraurbana e i piani urbani della mobilità di area vasta...nonché i piani di bacino.
2. La Provincia, di concerto con la Regione e d'intesa con i Comuni interessati, individua gli ambiti intercomunali ove promuovere la formazione dei piani di area vasta di cui al comma 1, propone i documenti preliminari di indirizzi e promuove i relativi accordi di programma.
3. Qualora i suddetti piani di livello intercomunale comportino varianti alla pianificazione territoriale e urbanistica si applicano le procedure di cui all'articolo 40 della legge regionale n. 20 del 2000.

#### Art. 7

##### Programmazione di livello comunale

1. I Comuni così come individuati dalla Regione ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), sono tenuti all'adozione dei piani urbani della mobilità e dei piani urbani del traffico, con particolare attenzione al trasporto pubblico e alla mobilità pedonale e ciclabile, così come indicati dalle direttive europee, dai piani di trasporto e dalle leggi statali e regionali.
2. La Regione, nell'ambito delle azioni di attuazione dei principi della mobilità sostenibile, della sua regolamentazione e di sviluppo della integrazione modale, di cui all'articolo 30 della presente legge, promuove e finanzia prioritariamente l'attuazione degli interventi, volti alla valorizzazione e al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, delle reti della mobilità pedonale e ciclabile e dei sistemi integrati di mobilità, previsti nei piani urbani della mobilità e nei piani urbani del traffico.
3. La Regione può inoltre promuovere interventi di Comuni singoli o associati che non sono compresi tra quelli tenuti alla predisposizione dei piani urbani del traffico.
4. I piani di settore di livello comunale seguono le procedure di approvazione di cui all'articolo 34 della legge regionale n. 20 del 2000 e possono apportare modifiche o integrazioni, relativamente alle infrastrutture per la mobilità previste dal piano operativo comunale, ai sensi dell'articolo 30 della medesima legge regionale n. 20 del 2000.

### Sezione II

#### PROGRAMMAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

#### Art. 8

##### Atto di indirizzo generale

1. Il Consiglio regionale adotta, ogni tre anni, un atto di indirizzo generale per la elaborazione degli accordi di programma di cui all'articolo 12 e per la programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale, anche in attuazione del PRIT e tenendo conto della programmazione locale, di bacino o di area metropolitana.
- 1 bis. La Giunta regionale presenta annualmente alla Commissione consiliare competente il consuntivo dell'attività svolta e le previsioni operative conseguenti.

#### Art. 9

##### Servizi minimi

1. L'atto di indirizzo di cui all'articolo 8 contiene la definizione dei principi per la determinazione dei servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, con riferimento:
  - a) ai contenuti degli strumenti di programmazione della Regione e degli enti locali;
  - b) alla salvaguardia, al potenziamento ed al miglioramento del livello medio regionale dei servizi minimi definiti nel precedente triennio;
  - b bis) al perseguimento di una omogenea accessibilità dei territori attraverso l'equilibrio e l'integrazione dei servizi su ferro e su gomma;
  - c) alla definizione di standard di qualità e quantità coerenti con l'obiettivo della mobilità sostenibile;
  - c bis) a una immagine omogenea, coordinata ed identificabile del servizio pubblico, dei mezzi, delle fermate e dell'informazione;
  - d) all'ammontare complessivo delle risorse regionali attribuibili a compensazione degli obblighi di servizio pubblico, con qualsiasi modalità il servizio stesso sia effettuato;
  - e) alle integrazioni funzionali, tariffarie e organizzative della mobilità;
  - f) alla promozione di soluzioni che concorrano alla salvaguardia dell'ambiente, alla riduzione dei consumi energetici, alla vivibilità delle aree urbane, extraurbane e delle zone sensibili, favorendo l'introduzione di tecnologie innovative anche in coerenza con gli obblighi assunti a livello statale ed internazionale;
  - g) ai parametri territoriali e di popolazione;

- h) agli esiti della consultazione con gli enti locali, con le organizzazioni sindacali, con le associazioni di categoria, dei consumatori e ambientaliste;
  - i) alla promozione di soluzioni che migliorino la sicurezza della circolazione.
  - i bis) a garantire e facilitare il pendolarismo scolastico e lavorativo, la fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso prioritariamente alle strutture sociosanitarie e amministrative;
  - i ter) a servire il territorio delle Comunità montane e le aree a bassa frequentazione.
2. Le Province, i Comuni e le Comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale ..., possono istituire, d'intesa con la Regione, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla Regione. In tal caso l'imposizione degli obblighi di servizio aggiuntivo e le corrispondenti compensazioni finanziarie sono a carico dei bilanci degli enti locali.

#### Art. 10

##### Determinazione dei servizi minimi per il trasporto pubblico locale

1. In base ai contenuti dell'atto di indirizzo di cui all'articolo 8, la Giunta regionale determina i servizi minimi per il trasporto pubblico locale e l'ammontare dei relativi trasferimenti regionali.

### Sezione III ACCORDI DI PROGRAMMA

#### Art. 11

##### Accordi di programma con lo Stato e le altre Regioni

1. La Regione stipula accordi di programma con lo Stato ed eventualmente con altre regioni quale strumento di attuazione del coordinamento delle politiche regionali e statali in materia di trasporto pubblico e mobilità.
2. Gli accordi, tenendo conto delle valutazioni della competente Commissione consiliare, individuano:
  - a) le opere da realizzare e i mezzi di trasporto, incluso il materiale rotabile ferroviario, da acquisire;
  - b) i tempi di realizzazione in funzione dei piani di sviluppo dei servizi;
  - c) i soggetti coinvolti e i loro compiti;
  - d) le risorse necessarie, le loro fonti di finanziamento e i tempi di erogazione;
  - e) il periodo di validità.
3. La Regione organizza, mediante apposita Conferenza, la partecipazione delle Province e dei Comuni agli accordi di cui al comma 1. Alla Conferenza partecipano anche le Comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale. Qualora l'accordo rivesta importanza per una parte rilevante del territorio regionale, la Regione organizza la partecipazione degli enti locali interessati acquisendone l'intesa in sede di Conferenza Regione - Autonomie locali.

#### Art. 12

##### Accordi di programma con gli enti locali

1. La Regione, sulla base degli indirizzi di cui all'articolo 8, promuove la stipula di accordi di programma con gli enti locali al fine di realizzare interventi per la riorganizzazione della mobilità e la qualificazione dell'accesso ai servizi di interesse pubblico finalizzati anche alla riduzione del trasporto privato.
2. Negli accordi di programma intervengono, insieme agli enti locali, anche le Agenzie di cui al successivo art. 19, ove siano state costituite e secondo le funzioni ad esse attribuite.
3. Gli enti locali possono presentare interventi in concorso con soggetti pubblici e privati e, in particolare, con soggetti interessati al governo e alla gestione della mobilità.
4. Gli accordi di programma determinano il concorso finanziario delle parti per gli investimenti e stabiliscono, sulla base della determinazione di cui all'art. 10, quantità, tempi, modalità e condizioni dei trasferimenti regionali agli Enti delegati di cui all'art. 32 per la copertura degli oneri relativi ai servizi minimi.
5. Gli indirizzi, di cui all'articolo 8, per la stipula degli accordi di programma sono oggetto di confronto preventivo con le organizzazioni sindacali, le associazioni imprenditoriali e ambientali, dei consumatori e degli utenti.

### Capo III DISPOSIZIONI COMUNI

#### Art. 13

##### Affidamento della gestione del trasporto pubblico regionale e locale

1. La Regione assume come principio la separazione tra le funzioni di amministrazione, programmazione, progettazione e la gestione del trasporto pubblico regionale e locale. L'affidamento della gestione del servizio avviene nel rispetto delle leggi e degli indirizzi regionali.
2. Le funzioni di programmazione attengono all'analisi della domanda e alla definizione della rete e della qualità e quantità dell'offerta di trasporto pubblico.
- 2 bis. Per i servizi autofilotrannviari, tali funzioni, sono definite dall'accordo di programma tra Regione, province e comuni; le funzioni di progettazione sono di competenza degli enti locali territoriali o delle loro agenzie e attengono alla definizione del servizio offerto al

- pubblico ed oggetto dell'affidamento (orari, numero delle corse giornaliere per ogni linea, bigliettazione integrata, tenuta dei mezzi, e simili); la gestione del servizio è regolata dal contratto di servizio tra gli enti locali competenti, o la loro agenzia, e i soggetti affidatari ed è sottoposta al controllo degli enti stessi o della loro agenzia.
- 2 ter. Per i servizi ferroviari le funzioni di programmazione e quelle di progettazione sono di diretta attribuzione della Regione, salvo quanto stabilito dall'articolo 21, comma 3; la gestione del servizio, il cui affidamento può intervenire anche ai sensi di quanto previsto dall'articolo 18, comma 3, lettera c), è regolata dal contratto di servizio e sottoposta al controllo della Regione e del soggetto appaltante se diverso dalla stessa Regione.
  3. Il trasporto pubblico regionale e locale è organizzato secondo il principio della separazione societaria tra i soggetti titolari della proprietà della rete e degli impianti e quelli titolari della gestione dei servizi. La Regione può emanare indirizzi di carattere cogente in ordine ai contenuti dei bandi di gara e dei contratti di servizio. Definisce altresì gli indicatori di qualità dei servizi, gli obiettivi di miglioramento, da verificarsi allo scadere del quinto anno di esecuzione del contratto, le forme di incentivazione ed i meccanismi premianti e sanzionatori, che riguardo al settore autofiloviario potranno essere concordati nell'ambito degli Accordi di Programma di cui all'articolo 12.
  4. Gli enti competenti affidano la gestione delle reti mediante provvedimento di concessione, mentre conferiscono la gestione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale mediante affidamento a soggetti individuati secondo le modalità stabilite dalla presente legge. Ove esistano ragioni tecniche, economiche o di opportunità, inerenti prioritariamente l'efficacia, l'affidamento del servizio può essere in esclusiva. È in ogni caso esclusiva la concessione della gestione della rete.
  5. I gestori devono essere in possesso dei requisiti di comprovata idoneità morale, tecnica, professionale e finanziaria, nonché riconoscere il sistema contrattuale fondato sull'accordo interconfederale con la Presidenza del Consiglio dei ministri del 23 luglio 1993 e successivi eventuali aggiornamenti. I gestori a qualunque titolo applicano il relativo contratto nazionale di settore.
  6. La scelta dei soggetti gestori dei servizi è effettuata di norma attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento. Prima dell'espletamento delle procedure concorsuali, l'ente competente definisce con le organizzazioni sindacali gli aspetti relativi ai diritti dei dipendenti. Per l'aggiudicazione si applica il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Per l'affidamento del servizio ferroviario d'interesse regionale si procede con bando di gara europea, aggiudicando secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa.
  7. Alle procedure concorsuali di cui al comma 6 e al successivo affidamento sono ammesse imprese idonee, tra cui società di capitali, anche consortili, e società costituite in forma cooperativa ed in forma consortile. Alle suddette procedure concorsuali sono ammesse anche associazioni temporanee (ATI) costituite da imprese idonee. L'ente competente può definire in fase di bando l'obbligatorietà, in caso di aggiudicazione, della trasformazione dell'ATI in società di capitali o in forma consortile.
  8. Laddove l'ente competente non preveda l'obbligo della trasformazione in società di capitali o in forma consortile, lo stesso prevede, in sede di bando e con i limiti imposti dall'articolo 14 ter, in caso di aggiudicazione a una ATI, il separato affidamento a ciascun componente della stessa della parte del lotto di servizi specificata nell'offerta. In caso di inadempienza di uno degli affidatari, è necessario il subentro negli obblighi delle imprese già componenti l'ATI. L'offerta deve prevedere esplicite dichiarazioni di disponibilità e precise individuazioni in merito. In caso di ulteriore inadempienza, l'ente affidante procede alla revoca di tutti gli affidamenti conseguenti alla procedura in questione.
  9. L'ente competente, in sede di bando, garantisce che la disponibilità delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali, ivi compreso il materiale rotabile, essenziali per l'effettuazione del servizio, non costituisca elemento discriminante per la valutazione delle offerte. In particolare l'ente competente, attraverso una specifica individuazione risultante da elenco, garantisce al gestore aggiudicatario la disponibilità delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio. Il termine di avvio del servizio, dalla data di aggiudicazione definitiva, è fissato in trenta mesi, ove il materiale rotabile per lo svolgimento del servizio non sia disponibile nel termine previsto dall'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici), convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Il termine fissato deve comunque consentire ai partecipanti di presentare un'offerta comprensiva, ove necessario, della fornitura di materiale rotabile.
  10. Nel rispetto delle previsioni 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 e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, gli affidamenti dei servizi di trasporto passeggeri disciplinati dalla presente legge hanno la durata di anni dieci per il servizio di trasporto passeggeri autofilotranviario e di anni quindici per il servizio di trasporto passeggeri ferroviario. La rispettiva durata può essere prorogata entro il limite e alle condizioni indicati dal medesimo regolamento.
  11. Per il trasporto autofilotranviario, qualora la rete e gli impianti non siano gestiti dal soggetto che ne detiene la proprietà, gli stessi sono gestiti dal soggetto titolare dell'affidamento dei servizi per la medesima durata di detto affidamento.

#### Art. 14

##### Subentro di impresa

1. In caso di subentro di nuova impresa, tutto il personale in forza all'impresa cessante al momento dell'indizione delle procedure concorsuali, ovvero al diverso momento di definizione tra l'ente competente e le organizzazioni sindacali degli aspetti previsti dall'articolo 13, comma 6 continua il rapporto di lavoro con l'impresa subentrante. Il trasferimento del personale dell'impresa cessante all'impresa subentrante è regolato, nel rispetto di quanto definito con le organizzazioni sindacali a norma dell'articolo 13, comma 6, secondo i principi dell'articolo 2112 del codice civile, anche per quanto attiene all'applicazione dei trattamenti economici e

normativi previsti dai contratti nazionali e aziendali vigenti alla data del subentro, altresì nel rispetto della normativa aziendale vigente relativa alla residenza nel bacino messo a gara per i lavoratori dipendenti alla data del subentro stesso.

2. Il soggetto non più affidatario che risulti tuttavia proprietario di beni, acquistati con contributi pubblici a fondo perduto o trasferiti oppure conferiti da enti pubblici, individuati dall'ente competente come funzionali all'effettuazione del servizio, quali il materiale rotabile, gli eventuali sistemi di controllo della navigazione e di bigliettazione tecnologicamente assistita, è tenuto a cederne la proprietà al subentrante, venendo compensato, in caso di contributo parziale, secondo la modalità e le valutazioni preventivamente riportate negli atti di gara e stabilite nel contratto di servizio, tra il soggetto proprietario e l'ente medesimo. Nessuna compensazione è dovuta nel caso in cui i beni risultino acquistati totalmente con contributo pubblico o trasferiti oppure conferiti da enti pubblici, fermo restando quanto stabilito all'articolo 13, comma 9. Il subentro riguarda anche le condizioni e i vincoli di cui all'articolo 35.
3. In sede di bando l'ente competente definirà la sede del sistema centralizzato di controllo, le modalità di rilevamento e di uso dei dati relativi alla puntualità e alla qualità del servizio sia per le finalità operative delle imprese di gestione, sia per le funzioni di controllo previste dal contratto di servizio. Nel caso il sistema centralizzato di controllo sia dato in affidamento alle società di gestione l'ente competente definirà nel contratto di servizio le modalità di accesso autonomo a tali dati dell'ente incaricato delle funzioni di controllo. Tutti i dati sono a disposizione della Regione.

#### Art. 14 bis

##### Subaffidamento della gestione

1. Gli atti amministrativi, preparatori all'indizione della gara, e i contratti di servizio garantiscono la più ampia trasparenza quanto all'ammissibilità e all'estensione del sub affidamento dei servizi, anche effettuato con i mezzi dell'affidatario necessari a garantire l'adeguatezza dei servizi, nei limiti delle leggi in vigore, fermo restando che l'affidatario è tenuto a fornire al sub affidatario ogni direttiva necessaria per il corretto espletamento del servizio. L'affidatario è garante della gestione e del coordinamento dell'intero servizio affidato, delle funzioni centralizzate quali l'immagine, la tariffazione e il sistema di controllo.
2. L'ente competente stabilisce i criteri e le modalità del subaffidamento nei documenti di indizione delle procedure concorsuali per l'affidamento. Restano preminenti in ogni caso gli obiettivi di qualità e quantità del servizio da erogare, stabiliti nell'atto di affidamento e nel contratto di servizio.

#### Art. 14 ter

##### Sviluppo dell'integrazione territoriale nella gestione dei servizi autofilotravviari

1. La Regione riconosce come strumento di miglioramento della qualità dei servizi lo sviluppo dell'integrazione territoriale e gestionale, da perseguire anche gradualmente. La Regione individua gli ambiti ottimali di affidamento dei servizi, ai sensi dell'articolo 24, comma 1, della legge regionale 30 giugno 2008, n. 10 (Misure per il riordino territoriale, l'autoriforma dell'amministrazione e la razionalizzazione delle funzioni) sentito il Consiglio delle Autonomie locali.
2. Qualora due o più esercenti, risultati affidatari a seguito di procedure concorsuali, pervengano alla gestione integrata attraverso unica impresa di un intero bacino provinciale o, ancor meglio, di più bacini provinciali completi, hanno diritto alla proroga triennale dell'affidamento, sempre che abbiano adempiuto gli altri obblighi previsti dagli atti di affidamento.
3. abrogato.
4. abrogato.
5. abrogato.
6. Qualora gli esercenti, risultati affidatari a seguito di procedure concorsuali, che abbiano previsto il subaffidamento o l'affidamento separato ai componenti di una ATI, pervengano alla riunificazione gestionale dell'intero lotto in una unica impresa, l'impresa risultante ha diritto alla proroga triennale dell'affidamento, sempre che siano stati adempiuti gli altri obblighi previsti dagli atti di affidamento.

#### Art. 15

##### Variatione, revoca, decadenza

1. Qualsiasi trasformazione societaria o altra variazione di natura giuridica del gestore, ovvero sostituzione da parte dello stesso di altri a sé nella gestione anche parziale del servizio, in costanza dell'affidamento, deve preventivamente essere assentita dall'ente affidante.
2. L'ente affidante pronuncia, con atto motivato, la revoca dell'affidamento nei seguenti casi:
  - a) qualora siano venute meno le esigenze pubbliche definite dagli strumenti di programmazione, in seguito ad intervenuta modificazione degli stessi;
  - b) qualora siano venute meno le esigenze di interesse pubblico, per le quali l'atto è stato emesso, ovvero siano sorte nuove e prevalenti esigenze di interesse pubblico;
  - c) qualora il servizio di trasporto risulti inadeguato, per estensione o intensità, alle sopravvenute esigenze della utenza.
3. L'ente affidante pronuncia la decadenza dell'affidamento, previa contestazione dei fatti che ne sono causa, nei seguenti casi:
  - a) per il venire meno dei requisiti di idoneità;
  - b) per grave inadempimento agli obblighi derivanti dalla legge o dall'affidamento e in particolare nel caso di sostituzione anche parziale di terzi nella gestione del servizio, ove questa non sia autorizzata dall'ente affidante;
  - c) per grave violazione delle prescrizioni dettate dall'ente competente nell'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo sul servizio.
4. In caso di revoca, l'ente affidante può riconoscere un indennizzo al gestore.
5. In caso di dichiarazione di decadenza, è escluso qualsiasi indennizzo a favore del gestore del servizio.

## Art. 16

## Obblighi di servizio pubblico e contratti di servizio

1. All'imposizione di obblighi di servizio pubblico corrisponde l'erogazione di compensazioni a favore dei gestori dei servizi di trasporto.
2. La definizione analitica degli obblighi, l'ambito di svolgimento dei servizi di trasporto passeggeri, la regolazione degli aspetti economici e operativi nonché la quantificazione delle compensazioni, sono realizzate attraverso la stipula di appositi contratti di servizio.
3. È ammessa la stipula di un unico contratto di servizio congiunto fra più enti interessati e uno stesso gestore del trasporto pubblico.
4. Non hanno effetto nei confronti della Regione, in assenza del consenso espresso di quest'ultima, le clausole contenute in contratti di servizio che prevedano o causino oneri superiori a quelli predeterminati negli accordi di programma o in altri atti.
5. I contratti di servizio individuano le condizioni e le valutazioni tecniche e, nell'ipotesi di beni acquistati con contributo parziale, anche economiche, in base alle quali, in caso di subentro, il precedente affidatario mette a disposizione i beni di cui all'articolo 13, comma 9 ed articolo 14, comma 2.
6. Il contratto di servizio deve contenere clausole sanzionatorie che prevedano, nei casi di incompleta o inadeguata esecuzione quantitativa o qualitativa del servizio da parte dell'esercente, la riduzione delle somme dovute a titolo di compensazione o di corrispettivo. Gli importi che l'esercente dimostri di avere già riconosciuto direttamente agli utenti a titolo di rimborso o indennizzo, per minor quantità o qualità del servizio erogato, vengono scomputati dalle somme dovute a titolo di sanzione. L'ente competente può destinare a interventi a favore degli utenti una somma almeno pari al 50 per cento di quanto derivante dalle effettive riduzioni della compensazione o del corrispettivo operate in base al presente comma.
7. Il contratto di servizio deve indicare gli obiettivi di qualità erogata in termini di puntualità e regolarità dei servizi, di mantenimento in efficienza dei mezzi e di rispetto delle normative di emissioni atmosferiche e acustiche, di pulizia e di illuminazione nonché di informazione agli utenti. Il contratto di servizio deve prevedere le penali per il mancato rispetto degli obiettivi di qualità.

## Art. 17

## Carta dei servizi e Comitato consultivo degli utenti

1. La Regione individua per la valorizzazione e promozione della qualità dei servizi pubblici di trasporto e per la tutela degli interessi dei cittadini-utenti lo strumento operativo della Carta dei servizi, da adottarsi entro sei mesi dall'approvazione della presente legge. La Carta dei servizi prevede i casi di indennizzo agli utenti derivanti da irregolare, insufficiente o inefficace erogazione del servizio.
- 1 bis. Entro centoventi giorni dall'affidamento del servizio gli enti locali competenti, o le loro agenzie, costituiscono il Comitato degli utenti, con funzioni consultive, di verifica e proposta per la qualità del servizio di trasporto pubblico e in particolare in merito alla Carta dei servizi, di cui al comma 1. Il Comitato è composto dai cittadini utenti che ne fanno esplicita richiesta agli enti stessi o alla società affidataria. L'abbonato può indicare al momento della sottoscrizione la sua volontà. La prima assemblea è convocata dagli enti sopraindicati. Del Comitato fanno inoltre parte a pieno titolo i rappresentanti delle associazioni dei consumatori presenti sul territorio.
- 1 ter. La Regione favorisce la costituzione e agevola il funzionamento del Comitato degli utenti del servizio ferroviario regionale, la cui composizione deve garantire la massima rappresentatività degli utenti e delle loro associazioni. A tal fine la Regione vigila affinché i principi e le regole interne del comitato garantiscano tale rappresentatività. Il comitato ha funzioni consultive e può partecipare su invito della società di cui all'articolo 18, attraverso propri rappresentanti, alle sedute del Comitato di monitoraggio e consultazione di cui all'articolo 18 bis comma 2 specificatamente attinenti alla qualità ed al livello quantitativo dei servizi oggetto del contratto, in merito ai quali esercita, in seno a detto Comitato, le funzioni di verifica consultiva ad esso attribuite.
2. La Giunta regionale definisce gli indicatori della qualità dei servizi anche al fine di permettere la comparazione tra i vari gestori.
3. Ciascun contratto di servizio e accordo di programma definisce, con riferimento agli indicatori di cui al comma 2 e alla situazione specifica, gli obiettivi di miglioramento e le relative forme di incentivazione, i tempi di attuazione, le penalità, le modalità di monitoraggio e di verifica.

## Art. 18

## La società di gestione della rete ferroviaria regionale

1. La società di gestione, di cui all'articolo 38, comma 2, della legge regionale 23 dicembre 2010, n. 14 (Legge finanziaria regionale adottata a norma dell'articolo 40 della legge regionale 15 novembre 2001, n. 40 in coincidenza con l'approvazione del bilancio di previsione della Regione Emilia-Romagna per l'esercizio finanziario 2011 e del bilancio pluriennale 2011-2013), è una società "in house", a prevalente capitale regionale e totale capitale pubblico, ai sensi dell'articolo 22, comma 1, e opera anche in regime di concessione, ai sensi dell'articolo 13, comma 4.
2. Per lo svolgimento di tali compiti fruisce di risorse proprie, derivanti dalla gestione dei beni alla stessa affidati, di finanziamenti regionali disciplinati anche da appositi contratti, di altre risorse pubbliche e private.
3. La società regionale che gestisce la rete ferroviaria:
  - a) assicura la piena fruibilità e il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture e del materiale rotabile ad essa attribuito;
  - b) attua investimenti mirati al potenziamento e ammodernamento tecnologico e allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari anche in relazione a strategie di commercializzazione dei servizi;
  - c) svolge le procedure concorsuali per l'affidamento del servizio di trasporto ferroviario regionale, sulla base degli indirizzi e dei vincoli ad essa dati dalla Regione, sottoscrive il contratto ed esegue i pagamenti;



- d) esegue il monitoraggio del relativo contratto di servizio e, su richiesta della Regione, redige rapporti periodici sull'erogazione dei servizi di trasporto e della loro efficienza ed efficacia, ai fini del perseguimento degli obiettivi della presente legge;
- e) gestisce e sviluppa un sistema informativo coordinato con quello della Regione e da essa liberamente accessibile nelle materie afferenti i compiti attribuiti e conseguenti, in particolare, le applicazioni per le analisi e il controllo della regolarità della circolazione.

#### Art. 18 bis

##### Attività di controllo e altre competenze della Regione in materia di trasporto ferroviario

1. La Regione esercita, direttamente o tramite soggetti a ciò autorizzati, le funzioni di alta vigilanza finalizzate all'accertamento della regolarità, della qualità e del buon andamento del servizio di trasporto ferroviario di propria competenza. Effettua ispezioni volte al controllo, alla verifica e al monitoraggio dell'attuazione della programmazione e della progettazione del servizio secondo le modalità programmate e progettate, di cui all'articolo 13, nonché alla verifica del rispetto degli indirizzi e degli standard indicati dalla Regione alla società di gestione della rete ferroviaria regionale.
2. Al fine di monitorare il rispetto del contratto di servizio e facilitare la sua gestione, deve essere prevista dal contratto stesso la costituzione di un comitato tecnico di monitoraggio e consultazione, di cui facciano parte anche rappresentanti della Regione. Le azioni correttive attinenti al rispetto degli impegni reciproci assunti dalle parti con il contratto di servizio e gli obiettivi di miglioramento, possono essere discusse e concordate, salve le specifiche competenze, nelle riunioni del comitato tecnico.
3. Nell'ambito delle proprie attività di controllo la Regione esercita la potestà sanzionatoria.
4. La Regione esercita le funzioni ad essa attribuite dalla normativa comunitaria e statale in materia ferroviaria, riguardanti in particolare il ruolo di "organismo regolatore" della propria rete e di controllo attinenti i diritti e gli obblighi dei passeggeri.

#### Art. 19

##### Agenzie locali per la mobilità e il trasporto pubblico locale

1. Le Province e i Comuni costituiscono, per ciascun ambito territoriale provinciale ..., una agenzia locale per la mobilità e il trasporto pubblico locale di loro competenza.
- 1 bis. Al fine di semplificare la governance del sistema, entro il 31 dicembre 2014 gli Enti di cui al comma 1, in coerenza con gli ambiti sovra-bacinali di cui all'articolo 24 della legge regionale 30 giugno 2008, n. 10 (Misure per il riordino territoriale, l'autoriforma dell'amministrazione e la razionalizzazione delle funzioni), provvedono ad attuare la fusione delle Agenzie locali per la mobilità.
2. Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 13, comma 3, l'Agenzia è costituita nelle forme organizzative previste all'articolo 25, comma 1, lettera a), della legge regionale n. 10 del 2008.
3. L'agenzia esplica le sue funzioni dando attuazione alle decisioni degli enti locali e alle previsioni dei loro strumenti di programmazione di settore, con particolare riguardo ai seguenti compiti:
  - a) progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata;
  - b) gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo;
  - c) gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi;
  - d) controllo dell'attuazione dei contratti di servizio;
  - e) ogni altra funzione assegnata dagli enti locali con esclusione della programmazione e della gestione di servizi autofiltranviari.
- e bis) gestione delle sezioni del registro regionale delle imprese esercenti attività di trasporto passeggeri non di linea mediante noleggio di autobus con conducente definiti dall'articolo 2 della legge 11 agosto 2003, n. 218 (Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente) ed il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio della predetta attività, ove tali funzioni siano specificatamente assegnate.
4. L'agenzia può intervenire negli accordi di programma di cui all'art. 12 e nei contratti di servizio in relazione alle specifiche funzioni ad essa attribuite dagli enti locali.
5. Ove non sia costituita l'agenzia locale, le Province e i Comuni, d'intesa con la Regione, possono affidare, con onere a carico degli enti locali, le procedure concorsuali di cui al comma 3, lett. c) all'agenzia prevista dall'art. 18. In tal caso restano nella piena responsabilità degli enti locali l'atto di affidamento, la stipula del contratto di servizio e ogni connessa funzione di controllo.
- 5 bis. All'Agenzia, costituita in una delle forme di cui al comma 2, può essere affidata direttamente, ove esistano ragioni tecniche ed economiche, la gestione delle reti e delle dotazioni essenziali al trasporto pubblico regionale e locale. Inoltre alla stessa può essere conferita la proprietà di detti beni.
- 5 ter. Le Agenzie costituite per diversi ambiti territoriali provinciali possono stabilire fra loro forme di cooperazione al fine di esplicare più efficacemente le funzioni a ciascuna di esse assegnate.

#### Art. 20

##### Istituto sul trasporto e la logistica

abrogato.

#### Titolo II TRASPORTO FERROVIARIO


#### Art. 21 Competenze

1. In materia di trasporto ferroviario regionale e locale competono alla Regione tutte le funzioni programmatiche, amministrative e di finanziamento con esclusione delle funzioni di sicurezza proprie dello Stato.
2. La Regione, nell'esercizio delle sue competenze, persegue il miglioramento delle prestazioni del trasporto ferroviario e l'integrazione con il trasporto nazionale, con i sistemi di mobilità urbana e locale, con i sistemi di trasporto aereo e marittimo, nonché con i sistemi di gestione della logistica delle merci.
3. La programmazione e la progettazione del servizio ferroviario metropolitano bolognese sono effettuate dalla Regione d'intesa con la Provincia e il Comune di Bologna ovvero con la loro Agenzia, per quanto delegato, tenendo conto del livello dei servizi minimi ferroviari individuato nell'atto di indirizzo generale di cui all'articolo 8 della presente legge nel rispetto degli accordi sottoscritti con Stato e FS SpA a cui abbia aderito anche la Regione.
4. abrogato
5. abrogato

#### Art. 22 Rete ferroviaria

1. Fanno parte integrante della rete ferroviaria regionale, comunque acquisiti: le infrastrutture, le attrezzature e gli impianti di qualunque genere, necessari per l'esercizio del trasporto ferroviario, ivi comprese le stazioni, le fermate e i centri di interscambio passeggeri e merci collocati sulla rete stessa nonché ogni altra dotazione o intervento finanziati dalla medesima Regione per il potenziamento e ammodernamento della rete ferroviaria regionale e delle sue pertinenze.
2. La Regione affida la gestione della rete di sua competenza, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 13, comma 3, alla società di cui all'articolo 18, di proprietà esclusiva della Regione e degli enti locali o di forme associative a totale controllo degli enti locali. Gli enti locali a loro volta non possono cedere quote a soggetti diversi da quelli di cui al periodo che precede. A tale società può anche essere trasferita dalla Regione, in tutto o in parte, la proprietà delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali.
3. La Giunta regionale determina le condizioni di funzionalità, affidabilità, nonché le condizioni per l'accesso alla rete stessa nel rispetto dei principi della separazione della rete e dei servizi.

#### Art. 23 Servizi ferroviari di competenza regionale

1. I servizi ferroviari d'interesse regionale vengono affidati secondo le modalità dell'articolo 13.
2. I gestori dei servizi ferroviari hanno accesso alla rete regionale alle condizioni previste dall'art. 22 comma 3, e alla rete nazionale secondo quanto previsto dall'[art. 8 comma 5 del D.Lgs 422/1997](#) .
- 2 bis. La Regione stipula periodicamente con i gestori di reti ferroviarie, diverse dalla propria, ma interessate dai servizi di sua competenza, accordi quadro secondo le previsioni del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 (Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria).
3. abrogato.

#### Art. 23 bis Regolamentazione degli attraversamenti di linee ferroviarie di proprietà regionale; occupazione, utilizzo in concessione di aree appartenenti alla consistenza ferroviaria

1. La Regione Emilia-Romagna, con apposito regolamento, disciplina:
  - a) l'applicazione dei canoni relativi alle concessioni di diritti di attraversamento di linee ferroviarie e alle occupazioni di aree appartenenti alla consistenza regionale;
  - b) le modalità di richiesta e di utilizzo in concessione precaria di aree del demanio e del patrimonio regionale, sia disponibile che indisponibile, facenti parte della consistenza ferroviaria di pertinenza;
  - c) le sanzioni pecuniarie e amministrative per il mancato rispetto delle norme del regolamento medesimo.
2. I canoni sono introitati dal gestore della infrastruttura ferroviaria con vincolo di destinazione per il miglioramento infrastrutturale sulla base di programmi di intervento da concordare con la Regione.
3. Il pagamento del canone è annuale. Il gestore applica il regolamento di cui al comma 1 e disciplina autonomamente l'ammontare di franchigie e fideiussioni, nonché del versamento una tantum per spese di sopralluogo, istruttoria e vigilanza.
4. Il gestore dell'infrastruttura è tenuto a rendicontare annualmente alla Regione Emilia-Romagna in ordine all'ammontare dei canoni percepiti nell'anno di riferimento.

#### Titolo III TRASPORTO AUTOFILOTRANVIARIO E TRASPORTO RAPIDO A GUIDA VINCOLATA

#### Capo I DISPOSIZIONI GENERALI

#### Art. 24 Classificazione dei servizi

1. In relazione al territorio interessato i servizi di trasporto di cui al presente Titolo si articolano in:
  - a) servizi urbani: servizi con elevata frequenza, fermate ravvicinate, di norma sviluppati su itinerari preindividuati caratterizzati da un continuo abitativo, anche se appartenente a comuni diversi;
  - b) servizi di bacino o interbacino: servizi con itinerario preindividuato, frequenza non elevata, fermate non ravvicinate, interessanti rispettivamente uno o più bacini di traffico anche se l'itinerario ricade parzialmente oltre il confine regionale;
  - c) servizi transfrontalieri: servizi di breve raggio interessanti il territorio della Regione e della Repubblica di S. Marino.
2. Per servizio pubblico di linea si intende un servizio adibito normalmente al trasporto collettivo di persone, bagagli e pacchi, avente lo scopo di collegare due o più località ed effettuato con itinerario, orari e tariffe prestabiliti e con offerta indifferenziata al pubblico, anche se questo sia costituito da una particolare categoria di persone. Ogni singolo itinerario determina una distinta linea.
3. In relazione alle finalità e agli utilizzi i servizi di trasporto si distinguono in servizi pubblici di linea e in servizi pubblici non di linea.
4. I servizi pubblici di linea si distinguono in:
  - a) regolari, quando l'offerta risulta indifferenziata e individuati, eventualmente anche in una articolazione variabile, l'orario, l'itinerario e la frequenza, nonché predeterminata la tariffa;
  - b) specializzati, quando l'offerta risulta preindividuata e riservata di norma a categorie specifiche di utenti e la tariffa risulti remunerativa del costo effettivo del servizio;
  - c) di gran turismo, quando abbiano finalità esclusivamente turistiche con tariffa remunerativa del costo.
5. Sono servizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto collettivo o individuale di persone svolgendo una funzione complementare e integrativa dei trasporti pubblici di linea. Rientrano tra questi:
  - a) i servizi di taxi e di noleggio con conducente come definiti rispettivamente agli articoli 2 e 3 della Legge 15 gennaio 1992, n. 21 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea);
  - b) i servizi a contratto, caratterizzati dal fatto di trasportare gruppi costituiti su iniziativa di un committente o del vettore stesso, anche se effettuati con una certa frequenza;
  - c) i servizi di car-sharing (auto ad uso condiviso) accessibili al pubblico.
- c bis) i servizi di noleggio di autobus con conducente definiti dall'articolo 2 della legge n. 218 del 2003.
- 5 bis. Per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto locale gli enti competenti possono individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea, da affidare, attraverso procedure concorsuali, alle imprese che hanno i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Nei Comuni montani o nei territori a bassa frequentazione possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone. Per queste particolari ed eccezionali tipologie di servizio, le Agenzie della mobilità territoriali stabiliscono, di concerto con i Comuni interessati e avvalendosi del supporto dell'Agenzia regionale, i criteri di indirizzo per la stesura dei bandi di gara relativi alle modalità di espletamento e gli standard di qualità che devono essere rispettati.
- 5 ter. I servizi specializzati di cui al comma 4, lettera b) e i servizi di cui al comma 5 bis possono essere svolti secondo le modalità di trasporto in deroga previste dall'articolo 23 della Legge 31 gennaio 1994, n. 97 (Nuove disposizioni per le zone montane).

#### Art. 25

##### Forme d'esercizio

1. I servizi di linea di cui al presente Titolo per trasporto persone sono gestiti nelle forme previste dalle norme comunitarie, statali e regionali.
2. L'ente competente all'istituzione dei servizi autofilotranviari definisce lotti di servizio da affidare in gestione, individuati in relazione a previsioni di economicità, efficienza ed efficacia.
3. Fatto salvo quanto previsto dall'art. 45 per la disciplina della fase transitoria, l'affidamento avviene attraverso le procedure concorsuali definite dall'art. 13.

#### Art. 26

##### Istituzione dei servizi

1. L'atto istitutivo dei servizi ne definisce la classificazione ai sensi dell'art. 24 e, previa valutazione della domanda di trasporto, nelle sue componenti qualitative e quantitative, nonché delle implicazioni sul piano finanziario, stabilisce:
  - a) la durata;
  - b) l'itinerario dei servizi e l'elenco delle fermate;
  - c) il programma di esercizio e l'indicazione del tipo e delle caratteristiche dei veicoli da impiegare;
  - d) l'eventuale natura temporanea o sperimentale del servizio.

#### Capo I bis

##### Disciplina del noleggio di autobus non di linea con conducente

#### Art. 26 bis

##### Autorizzazione

1. L'esercizio dell'attività di trasporto passeggeri non di linea mediante noleggio di autobus con conducente può essere svolto solo da parte delle imprese (persone fisiche o giuridiche) in possesso dei requisiti di cui agli articoli 5, 6 e 7 del decreto legislativo 22

- dicembre 2000, n. 395 (Attuazione della direttiva 98/76/CE del 1° ottobre 1998 del Consiglio dell'Unione europea, modificativa della direttiva 96/26/CE del 29 aprile 1996 riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati ed altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali) relativi all'accesso alla professione di trasportatore su strada di viaggiatori ed è subordinato al rilascio di autorizzazione da parte della Provincia ove l'impresa ha la sede legale.
2. Nell'ambito applicativo dell'articolo 2 della legge n. 218 del 2003, le imprese (persone fisiche o giuridiche) esercenti servizi di noleggio di autobus con conducente devono utilizzare per l'esecuzione del trasporto esclusivamente personale idoneo a condurre i veicoli della categoria ai sensi dell'articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) ed in possesso di certificazione di abilitazione professionale.
  3. La Giunta regionale definisce il contenuto della domanda di autorizzazione la quale deve comunque indicare:
    - a) riguardo all'impresa:
      - 1) la denominazione e la sede legale;
      - 2) il numero degli autobus destinati al servizio di noleggio;
      - 3) gli autobus acquistati con contributo pubblico;
    - b) riguardo al personale utilizzato dall'impresa:
      - 1) il numero, i dati identificativi dei conducenti, il loro titolo nazionale o internazionale a condurre i veicoli della categoria ai sensi del decreto legislativo n. 285 del 1992 e certificato di abilitazione professionale e la tipologia del relativo rapporto di lavoro;
      - 2) l'autodichiarazione attestante la regolarità contributiva dei conducenti.
  4. La verifica di permanenza dei requisiti indicati è effettuata almeno a cadenza semestrale per i dati di cui al comma 2 e triennale per i dati di cui al comma 3, fatta salva la verifica dei dati di cui al comma 3, lettera b), numero 2), la quale viene effettuata, a campione, annualmente.
  5. Le modifiche dei requisiti di cui agli articoli 5 e 6 del decreto legislativo n. 395 del 2000 devono essere comunicate entro tre giorni lavorativi.
  6. Il venir meno delle idoneità di cui al comma 2 del presente articolo deve essere comunicata entro sette giorni lavorativi.
  7. Ogni variazione dei dati di cui al comma 3, lettere a) e b) del presente articolo deve essere comunicata entro quindici giorni lavorativi dall'avvenuta variazione.

Art. 26 ter  
Registro regionale delle imprese

1. E' istituito, in forma telematica, il registro regionale delle imprese che esercitano trasporto passeggeri non di linea mediante noleggio di autobus con conducente, suddiviso in sezioni provinciali, gestite ed aggiornate dalle Province, recante i dati di cui all'articolo 26 bis, comma 3, lettera a).

Art. 26 quater  
Funzioni della Regione

1. La Regione provvede alla raccolta dei dati nel registro regionale delle imprese ed alla trasmissione periodica dei dati al registro nazionale.
2. La Regione inoltre:
  - a) formula atti di indirizzo alle Province per l'esercizio delle funzioni attribuite;
  - b) provvede alla vigilanza ed al controllo sull'esercizio dell'attività;
  - c) determina le modalità di presentazione della domanda, la documentazione da allegarsi ed i titoli richiesti, fatti salvi i diritti di segreteria, conservazione, estrazione, copia dovute alle Province o alle Agenzie locali per la mobilità da parte dell'utenza per la fruizione del servizio di rilascio delle autorizzazioni e assistenza tecnica, ove tali funzioni siano specificatamente ad esse assegnate;
  - d) adotta, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, un regolamento per l'esercizio delle attività di noleggio con conducente di autobus.

Art. 26 quinquies  
Funzioni delle Province e delle Agenzie locali per la mobilità

1. Le Province provvedono alla tenuta delle sezioni provinciali del registro delle imprese ed al rilascio delle autorizzazioni anche tramite le Agenzie locali per la mobilità ove tali funzioni siano ad esse specificatamente assegnate. Esse provvedono altresì all'irrogazione delle sanzioni di cui agli articoli 26 septies e 26 octies, ove non siano assegnate anch'esse alle Agenzie congiuntamente alla tenuta delle sezioni provinciali del registro e al rilascio delle autorizzazioni sopra citate.

Art. 26 sexies  
Autobus sovvenzionati con fondi pubblici

1. Ai fini del rispetto dell'articolo 1, comma 3 della legge n. 218 del 2003, e sino ad esaurimento, possono essere distratti dal servizio di linea mezzi acquistati con sovvenzioni pubbliche entro il 31 dicembre 2003, a condizione che sia restituita una quota parte della sovvenzione stessa, rapportata al periodo di utilizzazione ed all'ammontare del finanziamento secondo criteri e modalità stabilite dalla Giunta regionale.

Art. 26 septies  
Regolamento regionale e regime sanzionatorio

1. Il regolamento regionale di cui all'articolo 26 quater, comma 2, lettera d) reca prescrizioni relative a:
  - a) sicurezza del servizio;
  - b) regolarità del servizio;
  - c) regolarità della documentazione attestante il possesso dei requisiti e adempimenti necessari al corretto svolgimento dell'attività;
  - d) qualità del servizio;
  - e) regolarità contributiva dei conducenti.
2. Le infrazioni alle prescrizioni del regolamento regionale sono punite ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale 28 aprile 1984, n. 21 (Disciplina dell'applicazione delle sanzioni amministrative di competenza regionale) con sanzioni amministrative pecuniarie come di seguito specificato:
  - a) le infrazioni alle norme di cui al comma 1, lettera a) con una sanzione da un minimo di euro 500,00 ad un massimo di euro 3.000,00;
  - b) le infrazioni alle norme di cui al comma 1, lettera b) con una sanzione da un minimo di euro 500,00 ad un massimo di euro 2.000,00;
  - c) le infrazioni alle norme di cui al comma 1, lettera c) con una sanzione da un minimo di euro 200,00 ad un massimo di euro 1.500,00;
  - d) le infrazioni alle norme di cui al comma 1, lettera d) con una sanzione da un minimo di euro 100,00 ad un massimo di euro 1.000,00;
  - e) le infrazioni alle norme di cui al comma 1, lettera e) con una sanzione da un minimo di euro 1.000,00 ad un massimo di euro 3.000,00.

#### Art. 26 octies

#### Sospensione e revoca dell'autorizzazione

1. L'autorizzazione è sospesa da un minimo di venti giorni ad un massimo di quaranta giorni qualora un'impresa commetta nel corso di un anno quattro infrazioni alle prescrizioni del regolamento regionale previste dall'articolo 26 septies, comma 2, lettere a) e b), concernenti la sicurezza e la regolarità del servizio, o contravvenzioni alle disposizioni di cui all'articolo 6 della legge n. 218 del 2003. Qualora l'impresa commetta due o più infrazioni gravi l'autorizzazione è sospesa da un minimo di trenta giorni ad un massimo di sessanta giorni.
2. L'autorizzazione è sospesa da un minimo di tre mesi ad un massimo di un anno quando un'impresa commette nel corso di un anno almeno due infrazioni alle prescrizioni del regolamento regionale di cui all'articolo 26 septies, comma 2, lettera e), concernenti la regolarità contributiva dei conducenti.
3. L'autorizzazione è sospesa da un minimo di sette ad un massimo di trenta giorni qualora una impresa commetta, nel corso di un anno, quattro infrazioni alle prescrizioni del regolamento regionale di cui all'articolo 26 septies, comma 2, lettera c), concernenti la regolarità della documentazione attestante il possesso dei requisiti e gli adempimenti necessari al corretto svolgimento dell'attività. Qualora l'impresa commetta due o più infrazioni gravi l'autorizzazione è sospesa da un minimo di venti giorni ad un massimo di quarantacinque giorni.
4. Fatto salvo quanto previsto per le infrazioni gravi, se l'impresa ha in disponibilità almeno dieci autobus il numero delle violazioni annuali di cui ai commi 1 e 3 che comportano sospensione dell'autorizzazione aumenta di una unità ed aumenta altresì di una ulteriore unità ogni cinque autobus in più disponibili, fino ad un massimo di dieci violazioni.
5. Ai fini del presente articolo costituisce infrazione grave l'illecito punito con una sanzione superiore alla metà del massimo previsto.
6. L'autorizzazione è revocata quando l'impresa:
  - a) effettua il servizio nonostante la sospensione dell'autorizzazione;
  - b) incorre nell'arco di cinque anni in provvedimenti di sospensione per un periodo superiore a centottanta giorni;
  - c) non rispetta il principio di separazione contabile tra servizi sussidiati e servizi commerciali nel caso di società o imprese che svolgono sia servizi di trasporto pubblico locale, sia noleggio autobus con conducente.

#### Art. 26 nonies

#### Consultazione degli utenti e degli operatori del trasporto pubblico non di linea

1. Le Province, in collaborazione e coordinamento con i Comuni e le Agenzie locali della mobilità, ogni anno organizzano un incontro di consultazione con le associazioni delle imprese e le associazioni dei consumatori per verificare stato e criticità del settore e dei servizi e le eventuali proposte per il miglioramento e l'incremento qualitativo del servizio, nonché per individuare azioni comuni e concordate.
2. La Regione tiene conto dei risultati degli incontri di cui al comma 1 al fine dell'esercizio delle proprie competenze di cui all'articolo 26 quater, comma 2.



#### Capo II COMPETENZE

#### Art. 27 Competenze regionali

1. Nella materia del trasporto di cui al presente Titolo la Regione esercita funzioni di programmazione, di indirizzo, di coordinamento e di finanziamento.
2. Allo svolgimento delle funzioni di cui al comma 1, quando non espressamente attribuite ad altri organi, provvede la Giunta regionale.
3. La Regione definisce gli strumenti e i metodi per il monitoraggio dei servizi dal punto di vista della quantità, qualità, efficacia, efficienza ed economicità della gestione.

## Art. 28

## Competenze delle Province e dei Comuni

1. Spettano alle Province e ai Comuni, secondo le rispettive competenze, tutte le funzioni in materia di trasporti di cui al presente titolo non espressamente riservate alla Regione dalla presente legge.
2. Le Province esercitano le funzioni previste dalla presente legge in materia di trasporto pubblico locale. In particolare spettano alle Province le funzioni relative alla programmazione di bacino e tutte le funzioni relative ai trasporti di cui al presente Titolo classificati di bacino, interbacino, urbani intercomunali e transfrontalieri, ivi comprese:
  - a) l'istituzione e l'affidamento della gestione dei servizi e della costruzione delle opere pubbliche necessarie;
  - b) la verifica e il controllo qualitativo e quantitativo sullo svolgimento dei servizi;
  - c) il coordinamento dei servizi operanti sul territorio;
  - d) la zonizzazione del territorio ai fini tariffari;
  - e) le funzioni trasferite ai sensi dell'art. 85 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 , riguardanti l'approvazione dei regolamenti relativi ai servizi di noleggio con conducente, .... e di taxi.
  - e bis) il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di noleggio di autobus con conducente e la tenuta delle sezioni provinciali del registro delle imprese esercenti tale servizio, quale articolazione del registro regionale delle imprese di cui alla legge n. 218 del 2003, tramite le Agenzie locali per la mobilità e il trasporto pubblico locale, ove tali funzioni siano specificatamente ad esse assegnate.
3. La titolarità delle funzioni relative ai trasporti di cui al presente titolo classificati di interbacino è attribuita alla Provincia nella quale si svolge la parte prevalente del servizio, o comunque risulti prevalente l'interesse economico del trasporto, e viene esercitata d'intesa con gli altri soggetti interessati.
4. Restano nella competenza dei Comuni le funzioni in materia di trasporti di cui al presente titolo che si svolgono interamente nel loro territorio.
5. Spettano ai Comuni e alle Province, in relazione al territorio interessato, le funzioni amministrative regionali relative agli impianti a fune di ogni tipo per trasporto di persone e merci in servizio pubblico, comprese quelle di cui al D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 , e D.M. 15 marzo 1982 n. 706.
6. Per gli impianti a fune aventi estensione interprovinciale, le funzioni spettano alla Provincia nella quale è sita la stazione di partenza, d'intesa con l'altra Provincia interessata.
7. Le funzioni relative alla sicurezza, qualora non di competenza dello Stato, spettano all'ente competente per l'istituzione e l'affidamento in gestione dei servizi.
8. Le Province, i Comuni e le Agenzie locali, nell'ambito delle proprie competenze, stipulano i contratti di servizio con i gestori nel rispetto dell'art. 16.
9. Le Province e i Comuni possono procedere all'affidamento coordinato di servizi di trasporti di cui al presente titolo e di servizi complementari per la mobilità, provvedendo anche, ove necessario, alla stipula del relativo contratto di servizio.

## Titolo IV

## INTERVENTI PER IL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE, LA MOBILITÀ URBANA E L'INTERMODALITÀ

## Art. 29

## Obiettivi degli interventi

1. La Regione promuove la realizzazione di interventi per la riorganizzazione della mobilità e la qualificazione dell'accesso ai servizi di interesse pubblico secondo le finalità definite all'articolo 1.
2. Nell'ambito degli interventi di cui al comma 1 la Regione privilegia:
  - a) quelli individuati dagli strumenti della programmazione regionale;
  - b) quelli individuati dagli strumenti della programmazione provinciale;
  - c) quelli individuati dai Comuni nella redazione dei Piani Urbani del Traffico, e dei piani urbani della mobilità con particolare riguardo alla attuazione delle misure volte al miglioramento del trasporto pubblico;
  - d) quelli che costituiscono integrazione funzionale di iniziative finanziate da altri soggetti.
3. Gli interventi di cui al comma 2 perseguono l'obiettivo di:
  - a) ridurre la congestione del traffico e favorire la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, l'accessibilità alle aree urbane e in particolare ai centri storici, l'interscambio tra i vari modi di trasporto;
  - b) favorire il risparmio energetico, ridurre i costi economico-sociali di interesse generale, anche con l'armonizzazione degli orari dei servizi e delle altre attività svolte nelle aree urbane;
  - c) tutelare l'ambiente, la sicurezza, la salute dei cittadini e migliorare la vivibilità nelle aree e nei centri urbani;
  - d) favorire l'uso dei mezzi collettivi da parte di tutti i cittadini, agevolando l'accesso dei portatori di handicap.

## Art. 30

## Azioni

1. Le finalità della presente legge e gli obiettivi dell'art. 29 sono perseguiti attraverso lo sviluppo prioritario delle seguenti azioni nel campo delle infrastrutture, dei sistemi tecnologici e dei mezzi di trasporto:

- a) la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali protetti e integrati, l'integrazione in rete dei percorsi esistenti, la realizzazione di zone a traffico limitato e velocità controllata;
  - b) l'incremento della capacità delle reti di trasporto pubblico regionale e locale e della quantità dei servizi resi, con particolare riferimento ai trasporti in sede propria;
  - c) la disciplina della domanda di mobilità e, in particolare, il controllo e la regolamentazione degli accessi;
  - c bis) l'attuazione di progetti integrati sviluppati anche attraverso le competenze dei responsabili della mobilità aziendali e d'area opportunamente coordinate dalle strutture locali di governo della mobilità;
  - c ter) la promozione di progetti innovativi di condivisione degli autoveicoli privati e l'attuazione di progetti di car-sharing e car-pooling (auto privata con più utenti a bordo);
  - d) una migliore organizzazione qualitativa e quantitativa dell'offerta mediante interventi tesi a ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti e l'intermodalità;
  - e) la realizzazione e gestione di aree informatiche integrate per la pianificazione e la produzione dei servizi, l'informazione e l'assistenza dell'utenza;
  - f) il controllo degli effetti esterni del trasporto, quali inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, impatto sul patrimonio edilizio e paesaggistico;
  - g) l'eliminazione o riduzione delle barriere architettoniche e lo sviluppo di iniziative di trasporto per i portatori di handicap;
  - h) la riorganizzazione della sosta e dei parcheggi funzionali al riassetto e al miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane;
  - i) la predisposizione di sistemi telematici per la erogazione di servizi capaci di ridurre la quantità di spostamenti;
  - l) l'incentivazione dell'uso dei veicoli a bassa o nulla emissione inquinante di proprietà dei soggetti pubblici e privati previsti dall'articolo 34 comma 6, con particolare riferimento a: acquisto di mezzi a trazione elettrica e/o ibrida compresi i motocicli e i quadricicli; acquisto di mezzi alimentati a gas metano o GPL o altri combustibili che riducano l'impatto ambientale secondo gli obiettivi fissati dal protocollo di Kyoto; riconversione dell'alimentazione di mezzi già in circolazione a gas metano o GPL o altri combustibili che riducano l'impatto ambientale secondo gli obiettivi fissati dal protocollo di Kyoto;
  - l bis) l'incentivazione dell'utilizzo, nelle aree urbane, di mezzi a bassa o nulla emissione inquinante nelle attività produttive, commerciali e di distribuzione delle merci;
  - l ter) l'incentivazione della realizzazione di piattaforme per il consolidamento delle merci destinate alla distribuzione commerciale nelle aree urbane, finalizzate alla riduzione e alla razionalizzazione del traffico, all'aumento del carico medio dei veicoli e al trasporto delle merci con mezzi a bassa o nulla emissione inquinante;
  - m) l'innovazione tecnologica nel governo della mobilità;
  - n) il controllo dei limiti di velocità e del rispetto delle norme della circolazione, nonché il miglioramento dei sistemi di prevenzione, segnalazione e soccorso ai fini della sicurezza stradale.
  - n bis) la predisposizione ed elaborazione da parte degli enti locali, compresa la Città metropolitana di Bologna, dei piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS).
2. Il coordinamento delle azioni avviene, in via prioritaria, attraverso gli accordi di programma di cui all'art. 12 e, inoltre, attraverso specifici programmi regionali di intervento.

## Titolo V INTERVENTI FINANZIARI

### Art. 31 Tipologia degli interventi finanziari

1. La Regione fa fronte agli oneri derivanti dalla presente legge attraverso un fondo alimentato da risorse proprie, trasferite dallo Stato o conferite da soggetti pubblici e privati.
2. La Regione interviene, direttamente o in concorso con altri soggetti pubblici o privati, per il sostegno del sistema del trasporto pubblico regionale e locale, della mobilità urbana e dell'intermodalità mediante:
  - a) contributi o compensazioni a copertura degli oneri per i servizi minimi;
  - b) contributi o compensazioni per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico;
  - c) contributi a copertura degli oneri derivanti dai rinnovi contrattuali;
  - d) contributi per gli investimenti in infrastrutture, sistemi tecnologici e mezzi di trasporto, con priorità per i mezzi a basso livello di emissione;
  - e) contributi per l'incentivazione alla progettazione di opere in attuazione del Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT), nonché di studi e progetti di carattere territoriale e ambientale connessi alla loro realizzazione;
  - f) spese dirette della Regione;
  - g) finanziamenti per interventi ferroviari di manutenzione straordinaria e rinnovo degli impianti e del materiale rotabile;
  - h) incentivi a nuove tipologie contrattuali nell'uso dei mezzi, quali leasing e full leasing service;
  - i) contributi al gestore della rete ferroviaria nazionale volti al miglioramento dell'accessibilità delle stazioni e all'eliminazione di passaggi a livello, negli ambiti consentiti dalla normativa in vigore.
  - i bis) contributi per la predisposizione ed elaborazione dei PUMS da parte degli enti locali e della Città metropolitana di Bologna.
3. La Regione fa fronte agli oneri per il trasporto ferroviario, inerenti alle funzioni di cui al Titolo II, con risorse conseguenti all'emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri relativi al trasferimento delle risorse individuate e ripartite come previsto dagli articoli 12 e 20 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (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 L. 15 marzo 1997, n. 59) o attraverso risorse proprie.

4. La Regione provvede a trasferire le somme di cui al comma 2, lettera c) alle Aziende che esercitano trasporto ferroviario ovvero alle Agenzie locali per la mobilità e il trasporto pubblico locale competenti per territorio, a seconda della prevalenza dei servizi svolti autorizzate da specifici provvedimenti normativi, definendo le modalità di ripartizione delle somme medesime, nell'ammontare determinato nell'anno 2011, proporzionalmente ai servizi minimi ammessi a finanziamento regionale nei diversi bacini per quanto riguarda il settore autofiloviario, alle percorrenze complessive dei treni passeggeri sulla rete ferroviaria regionale, nonché per quanto riguarda le infrastrutture regionali alla lunghezza della relativa rete ferroviaria.

#### Art. 32

##### Contributi per i servizi minimi

1. La Regione interviene a copertura degli oneri inerenti i servizi minimi di cui all'art. 9 e per lo sviluppo e miglioramento del trasporto pubblico regionale e locale. A decorrere dall'anno 2014, la Giunta regionale, ferme restando le disponibilità di cui al successivo comma 5, determina il contributo chilometrico per i servizi minimi, comprensivo delle risorse previste per i rinnovi contrattuali di cui all'articolo 31, comma 2, lettera c), tenuto conto dei costi medi per l'esercizio dei servizi stessi nonché delle specificità dei diversi bacini.
- 1 bis. La Regione, sulla base dell'atto di indirizzo di cui all'articolo 8 e di quanto indicato al comma 1 concorre fino al 65 per cento della copertura dei costi annuali dei servizi minimi previsti per ciascun bacino provinciale dai relativi accordi di programma, di cui all'articolo 12.
2. La Regione, per garantire l'equilibrio economico dei contratti di servizio, attribuisce, con l'eventuale concorso degli altri soggetti interessati, compensazioni adeguate ai soggetti gestori dei servizi di competenza regionale, a fronte degli oneri di servizio richiesti e connessi ai servizi minimi garantiti.
3. La Regione, a seguito degli accordi di programma di cui all'art. 12, assegna le risorse per i servizi minimi autofilotranviari alle Province, ai Comuni capoluogo di provincia, ai Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti o alle Agenzie locali secondo le competenze ad esse attribuite. Le risorse assegnate alle Province si riferiscono anche ai servizi dei Comuni con popolazione fino a 50.000 abitanti.
4. Anche nell'ipotesi di costituzione dell'agenzia locale per la mobilità, le risorse assegnate devono essere commisurate a tutti i costi relativi ai servizi minimi ad eccezione di quelli riferiti alla programmazione, in quanto assicurati in sede di conferimento di delega.
5. I contributi per i servizi minimi sono determinati triennialmente, in coerenza con la programmazione dei servizi di cui agli artt. 8, 9 e 10,... tenuto conto dei vincoli e delle regole di variazione delle entrate e delle spese previste dalle leggi di bilancio. Gli enti delegati e i gestori del servizio pubblico regionale e locale sono tenuti a fornire dati, informazioni e documentazione richiesti in conformità ai modelli anche informatizzati e relative istruzioni a tal fine predisposte dalla Giunta regionale.
6. La Giunta regionale provvede alla determinazione dei contributi per i servizi minimi anche in relazione agli indici incentivanti l'efficacia e l'efficienza della gestione e il relativo metodo di costruzione. A indici incentivanti l'efficacia e l'efficienza della gestione dei servizi si atengono, parimenti, nell'ambito delle rispettive competenze, gli Enti e le Agenzie locali. La Giunta regionale tenuto conto della coerenza della programmazione di livello locale di cui agli articoli 6 e 7 agli indirizzi e alle direttive definite dal PRIT e agli obiettivi indicati nell'atto di indirizzo di cui all'articolo 8, individua criteri di premialità o penalità sulla cui base destinare incentivi all'effettiva attuazione della programmazione locale, nonché all'incremento dei servizi minimi di trasporto pubblico.
7. La Giunta stabilisce le modalità di controllo, i casi e le modalità di revoca dei contributi e delle compensazioni, i tempi e i modi dell'erogazione.
8. La Giunta regionale procede annualmente alla concessione dei contributi e delle compensazioni.
9. Fino all'adozione del provvedimento annuale di cui al comma 8, la Giunta regionale è autorizzata a concedere acconti mensili che non superino un dodicesimo dello stanziamento complessivo previsto nel bilancio regionale.

#### Art. 32 bis

##### Contributi per interventi ferroviari di manutenzione straordinaria e rinnovo degli impianti e del materiale rotabile

1. La Regione fa fronte al finanziamento degli interventi di cui all'articolo 31, comma 2, lettera g) con risorse proprie o con i fondi dei trasferimenti statali relativi alla legge 8 giugno 1978, n. 297 ~~o~~ (Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea).
2. La Giunta regionale approva un programma triennale d'interventi e prevede la concessione dei relativi contributi alla società di cui all'articolo 18, finalizzati alla manutenzione straordinaria e al rinnovo della rete, delle attrezzature, degli impianti, delle relative pertinenze, nonché del materiale rotabile a essa assegnato, di proprietà regionale, trasferitogli dalla Regione o acquistato con contributi regionali, stabilendo le modalità di erogazione.
3. Con l'atto di cui al comma 2, che ha anche valore di concessione di contributi, la Giunta regionale può disporre l'erogazione, a titolo di acconto, di una somma non superiore al 50 per cento del contributo complessivamente concesso per il medesimo anno, a favore dell'impresa di cui all'articolo 18.
4. Ai contributi di cui al presente articolo si applicano le condizioni e i vincoli previsti dall'articolo 35.

#### Art. 33

##### Contributi per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico

1. La Regione può concedere agli Enti locali o alle loro Agenzie, costituite ai sensi dell'art. 19, contributi per i servizi di trasporto pubblico finalizzati a:
  - a) aumentare la quantità di offerta di servizi rispetto a quanto definito negli accordi di programma di cui all'art. 12;
  - b) migliorare qualitativamente l'offerta di servizi attraverso innovazioni organizzative, gestionali e tecnologiche.
2. La Giunta regionale determina i criteri di assegnazione dei contributi di cui al comma 1, anche in coerenza con i principi enunciati nell'atto di indirizzo generale di cui all'articolo 8.
3. La Giunta regionale stabilisce altresì, con propria deliberazione, le modalità di presentazione delle domande, di erogazione dei contributi, di controllo successivo nonché le fattispecie e le modalità di revoca.
- 3 bis La Giunta regionale può concedere contributi straordinari alle imprese esercenti il trasporto pubblico ferroviario e determina i criteri e le modalità di erogazione dei contributi medesimi, acquisito il parere della commissione competente.

#### Art. 34 Contributi sugli investimenti

1. La Regione partecipa al finanziamento degli investimenti previsti dall'art. 31, comma 2, lettera d) nella misura massima del 70% degli importi ritenuti finanziabili, attraverso:
  - a) contributi in conto capitale;
  - b) contributi in conto ammortamento mutui;
  - c) contributi per la copertura degli oneri derivanti da contratti di leasing.
2. I contributi previsti dalla lettera e) del comma 2 dell'art. 31 sono concessi prioritariamente alle progettazioni di opere relative ad interventi che maggiormente rispondono alla sicurezza, alla intermodalità, alla qualità ambientale e alla logistica dei trasporti.
3. I contributi di cui al comma 1 non sono cumulabili né tra loro né con altre provvidenze finanziarie previste da leggi regionali oltre il limite del 70%.
4. Il limite del 70 per cento previsto ai commi 1 e 3 non si applica agli interventi sui beni ferroviari di proprietà della Regione e su attrezzature, impianti e materiale rotabile, funzionali al trasporto ferroviario di persone, oggetto di finanziamento regionale.
- 4 bis. Il limite del 70 per cento previsto al comma 1 può essere derogato per gli interventi, finanziati dallo Stato, relativi alla mobilità di interesse regionale, qualora gli stessi incidano su ambiti sovra provinciali o sovra comunali.
5. Rientrano tra i costi ammissibili le spese tecniche per la progettazione esecutiva, la direzione lavori e altre prestazioni professionali.
6. I soggetti beneficiari dei contributi sono:
  - a) gli enti locali e le loro agenzie;
  - b) le aziende e imprese esercenti il trasporto pubblico regionale e locale;
  - c) eventuali altri soggetti pubblici e privati compresi negli accordi di programma di cui agli artt. 11 e 12 oppure, sentita la Commissione consiliare competente, in specifiche convenzioni.
- c bis) la società di cui all'articolo 18, concessionaria della rete ferroviaria regionale di cui all'articolo 18;
- c ter) il gestore della rete ferroviaria nazionale nei casi e alle condizioni consentite dalla legge.
7. La Giunta regionale determina i criteri per la valutazione degli investimenti, per la concessione e la erogazione dei contributi nonché le modalità di revoca.
8. Con l'atto di concessione, la Giunta regionale può altresì disporre l'erogazione, a titolo di acconto, di una somma di importo non superiore al 50% del contributo concesso.

#### Art. 35 Condizioni e vincoli per gli investimenti

1. Gli investimenti effettuati con contributi regionali di cui al comma 1 dell'art. 34 devono essere destinati esclusivamente al servizio pubblico di linea, alla mobilità urbana e alla intermodalità.
2. La quota di contributi già erogata a favore di un soggetto al quale ne subentri un altro è considerata ai fini dell'erogazione della restante quota al subentrante.
3. I mezzi acquistati e le infrastrutture e le tecnologie realizzate con il finanziamento regionale non possono essere alienati senza l'assenso della Giunta regionale, la quale determina la destinazione delle somme ricavate in relazione alle quote di contributi da restituirsi ai sensi del comma 4.
4. In caso di cessazione di attività o di alienazione del bene oggetto del contributo, il beneficiario è tenuto a restituire alla Regione una somma corrispondente alla quota di contributo non ancora ammortizzata.
5. I vincoli di cui al presente articolo non si applicano agli autobus dopo 12 anni dall'immatricolazione e ai filobus, natanti e altri mezzi di trasporto dopo 20 anni.

#### Art. 36 Spese dirette della Regione

1. Gli interventi diretti della Regione sono realizzati, di norma, sulla base di progetti approvati dalla Giunta regionale ovvero sulla base di accordi con gli altri soggetti interessati.
2. Gli interventi della Regione riguardano:
  - a) realizzazione di infrastrutture, impianti e sistemi tecnologici;
  - b) acquisto diretto di beni;
  - c) acquisto diretto di servizi;

d) esecuzione di studi, ricerche e progetti.

Titolo VI  
NORME ORGANIZZATIVE E TARIFFARIE

Capo I  
NORME ORGANIZZATIVE

Art. 37  
Regolarità di esercizio

1. La vigilanza sulla regolarità del trasporto pubblico regionale e locale è svolta dalla Regione e dagli enti locali secondo le competenze ... di cui agli artt. 21, 27 e 28. Per regolarità si intende il rispetto degli obblighi di esercizio, di trasporto e tariffario e delle altre condizioni o vincoli determinati in sede di affidamento.
2. Il gestore del trasporto pubblico regionale e locale deve dotarsi di un responsabile di esercizio che risponda della corretta registrazione, elaborazione e trasmissione dei dati sulla qualità del servizio, della regolarità e sicurezza nello svolgimento dei servizi nei confronti dell'ente preposto alla vigilanza dei medesimi.
3. Gli orari dei servizi debbono essere preventivamente sottoposti al visto dell'ente affidante. Eventuali osservazioni e rilievi sono comunicati al gestore entro e non oltre trenta giorni dalla data di ricezione degli orari stessi. Trascorso tale termine, gli orari si intendono visti. Salvo casi di forza maggiore, ogni variazione di orario deve essere preventivamente resa nota agli utenti attraverso congrue forme di pubblicità.
4. La localizzazione delle fermate è stabilita in sede di affidamento del servizio dall'Agenzia locale oppure, ove non sia costituita, dall'ente locale competente, avuto riguardo agli interessi generali degli utenti e nel rispetto delle norme sulla circolazione. Le tabelle di fermata debbono riportare gli orari di transito dei servizi per le varie destinazioni.
5. I veicoli adibiti al servizio pubblico di linea non possono essere distratti dallo stesso, in via temporanea o definitiva, se non previa autorizzazione dell'ente affidante, il quale, per i veicoli acquistati con contributi pubblici, determina, nel rispetto delle modalità stabilite dalla Giunta regionale, condizioni e vincoli allo scopo di garantire pari condizioni di concorrenza.
6. L'uso degli impianti e dei veicoli adibiti al servizio di trasporto non può essere inibito o comunque limitato nei riguardi del gestore, senza il preventivo assenso dell'ente concedente, salvo i provvedimenti disposti dalla Magistratura.

Art. 38  
Interruzione di pubblico servizio

1. In caso di interruzione di pubblico servizio di trasporto per cause comunque ascrivibili al gestore, l'ente affidante, fatte salve altre sanzioni previste dalle norme in vigore, adotta i provvedimenti indispensabili per assicurare il tempestivo ripristino del pubblico servizio anche in danno e avvalendosi degli impianti e del materiale del gestore, definendo i conseguenti corrispettivi per l'uso dei beni.
2. Il provvedimento di requisizione in uso è notificato nella forma degli atti giudiziari.
3. Il soggetto titolare del bene requisito entro dieci giorni dalla notificazione ha facoltà di rifiutare, con atto scritto, l'entità del corrispettivo. In tal caso, il corrispettivo stesso è determinato secondo il procedimento previsto dalle leggi per il trasferimento delle imprese.

Capo II  
IL SISTEMA TARIFFARIO E SANZIONI AMMINISTRATIVE

Art. 39  
Sistema tariffario

1. La Regione persegue l'armonizzazione delle tariffe e dei titoli di viaggio al fine di conseguire, anche attraverso il sistema tariffario, la massima integrazione tra i diversi modi di trasporto.
2. La Giunta regionale determina i criteri che regolano il sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale e progressivamente attua la riforma del sistema tariffario caratterizzato dalla zonizzazione del territorio regionale e dall'applicazione di sistemi tecnologici gestionali flessibili e integrati.
3. La Giunta regionale stabilisce la tipologia dei titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari di riferimento da applicarsi ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale; definisce altresì i livelli tariffari di riferimento e le modalità d'uso di altri sistemi di mobilità complementari al trasporto pubblico regionale e locale, quali il "bike sharing", che favoriscono l'integrazione dei servizi medesimi.
4. Le Province e i Comuni regolano le tariffe autofilotrannviarie tenendo conto dei livelli di cui al comma 3 e con riferimento anche al vincolo di mantenimento dell'equilibrio economico delle imprese di gestione.
5. È vietata la gratuità del trasporto, salvo i casi previsti dalle disposizioni vigenti in materia.
- 5 bis. Gli enti locali e le loro agenzie, in attuazione degli indirizzi per il sistema tariffario integrato di bacino, possono autorizzare tariffe speciali per utenti specifici o servizi particolari, oltre che in occasione di particolari situazioni ambientali. Inoltre, al fine di favorire l'uso del trasporto pubblico, possono autorizzare accordi tariffari speciali con consumatori collettivi (enti e aziende pubbliche e private, scuole, università).

5 ter. abrogato.

#### Art. 40

#### Condizioni di trasporto e sanzioni amministrative

1. Le condizioni di trasporto sono stabilite dalle agenzie per la mobilità o dalle imprese di gestione del servizio in apposito regolamento di servizio, nel rispetto delle norme di legge, e devono essere portate a conoscenza del pubblico in modo permanente. Se il regolamento è stabilito dall'impresa è trasmesso all'Agenzia locale o all'ente affidante e assume valore dopo due mesi dall'inoltro in assenza di rilievi.
2. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, a convalidarlo e conservarlo per la durata del percorso e a esibirlo su richiesta degli agenti accertatori. La constatazione della contraffazione del titolo di viaggio comporta in ogni caso il ritiro del documento da parte dell'agente in servizio.
3. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono altresì tenuti, in occasione del primo accesso al servizio e di ogni cambio mezzo, agli obblighi di validazione dei titoli di viaggio connessi a tariffazione elettronica relativa alla mobilità multimodale delle persone.
4. L'obbligo di validazione, in occasione del primo accesso al servizio e di ogni cambio mezzo, degli abbonamenti personali elettronici di tipo forfettario, potrà esser disposto in maniera coordinata dalle autorità competenti, inserito nei regolamenti di servizio e portato a conoscenza del pubblico in modo chiaro e permanente.
5. La Giunta regionale potrà determinare norme specifiche di accesso ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in presenza di possibili evoluzioni tecnologiche di bigliettazione.
6. La violazione degli obblighi indicati ai commi 2 e 3 comporta:
  - a) il pagamento dell'importo relativo alla tariffa di corsa semplice per il servizio già usufruito;
  - b) la sanzione amministrativa non inferiore a cinquanta e non superiore a duecento volte la tariffa ordinaria in vigore relativa alla prima zona tariffaria; l'importo della sanzione è arrotondato ai 0,50 euro superiori;
  - c) il pagamento dell'importo corrispondente al valore del titolo abusivamente utilizzato, nel caso di utilizzo di titolo di viaggio contraffatto o alterato, oltre a quanto previsto alla lettera b) e fatta salva l'azione penale.
7. Le sanzioni di cui al comma 6 si applicano anche quando l'utente, titolare di abbonamento personale non sia in grado di esibirlo all'agente accertatore. Nel caso in cui lo stesso presenti il documento di viaggio entro i successivi cinque giorni, purché il documento non risulti regolarizzato successivamente all'accertamento della violazione, si applica una sanzione fissa pecuniaria di importo pari a 6 euro.
8. Alla violazione degli obblighi di cui ai commi 3 e 4 si applica una sanzione pecuniaria nella misura fissa di importo pari a 6 euro. Al viaggiatore è comunque consentito regolarizzare la propria posizione all'atto della contestazione mediante l'immediato pagamento nelle mani dell'agente accertatore.
9. Il pagamento delle somme, dovute per le violazioni di cui alla presente legge, può essere effettuato nella misura minima indicata al comma 6 lettera b) immediatamente nelle mani dell'agente accertatore all'atto della contestazione, ovvero entro i successivi cinque giorni nella sede del soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio o anche a mezzo di versamento in conto corrente postale. Decorso tale termine, resta ferma la possibilità del pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 13 della legge regionale 28 aprile 1984, n. 21 (Disciplina dell'applicazione delle sanzioni amministrative di competenza regionale).
10. I soggetti responsabili dell'emissione dei titoli di viaggio rendono nota al pubblico la comminatoria della sanzione e dei connessi pagamenti, mediante avvisi da affiggersi in luoghi ben visibili agli utenti a terra e a bordo dei veicoli.
11. L'accertamento e la contestazione immediata delle violazioni sono regolati dagli articoli 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19 della legge regionale n. 21 del 1984, e sono svolti dagli agenti accertatori, incaricati dai soggetti responsabili dell'emissione dei titoli di viaggio. Gli autisti, se previsto dai regolamenti aziendali, possono svolgere anche le funzioni di agenti accertatori. Resta ferma la competenza degli ufficiali e agenti di Polizia giudiziaria a norma dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale).
12. Gli agenti accertatori sono abilitati a effettuare i controlli previsti dall'articolo 13 della legge n. 689 del 1981, compresi quelli necessari per la identificazione del trasgressore, nonché tutte le altre attività istruttorie previste dal Capo I, Sezione II della medesima legge e dalla legge regionale n. 21 del 1984.
13. Qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, come prevede l'articolo 13 della legge regionale n. 21 del 1984, l'agente che ha accertato l'inadempimento deve inoltrare, nella più vicina sede di esercizio, rapporto completo di processo verbale di accertamento al soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio per i conseguenti adempimenti di legge.
14. L'ordinanza-ingiunzione di cui all'articolo 15 della legge regionale n. 21 del 1984 è emessa dal soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio.
15. Gli agenti accertatori provvedono anche a contestare le altre violazioni in materia di trasporto pubblico contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto) e per le quali sia prevista l'irrogazione di una sanzione amministrativa.
16. Per le infrazioni di cui all'articolo 29 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 che abbiano determinato danno materiale alle attrezzature o ai beni strumentali delle imprese, si applica la sanzione accessoria da un minimo di 103 euro a un massimo di 309 euro, oltre al risarcimento del danno derivante.
17. I proventi delle sanzioni, nonché i rimborsi del prezzo del servizio non pagato dall'utente, fino alla conclusione dell'eventuale contenzioso, sono trattenuti dai soggetti responsabili dell'emissione dei titoli di viaggio e registrati in apposita separata voce della contabilità.

Titolo VII  
ALTRI TIPI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

Art. 41  
Servizi aerei

1. I servizi aerei di interesse regionale e locale ... riguardano:
- a) i collegamenti che si svolgono esclusivamente nell'ambito della regione;
  - b) i servizi elicotteristici.

Art. 42  
Servizi marittimi, lacuali e fluviali

1. I servizi marittimi, fluviali e lacuali di interesse regionale e locale ... riguardano i servizi di cabotaggio e gli altri servizi di trasporto che si svolgono prevalentemente nell'ambito della regione.

Art. 43  
Competenze

1. Sono di competenza regionale i servizi aerei di cui all'art. 41.
2. Spettano alle Province le funzioni inerenti i servizi marittimi, lacuali e fluviali, di cui all'art. 42, secondo il principio della prevalente competenza territoriale.

Titolo VIII  
NORME TRANSITORIE E FINALI

Capo I  
NORME TRANSITORIE

Art. 44  
Norme transitorie per il trasporto ferroviario

1. abrogato.
2. La Regione procede alla costituzione della società di gestione della rete, di cui all'articolo 22, comma 2, tramite scissione della società acquisita a norma della legge regionale 28 dicembre 2000, n. 39 (Acquisizione da parte della Regione Emilia-Romagna delle quote della società "Ferrovie Emilia-Romagna-Società a responsabilità limitata").
3. La Regione procede all'affidamento di cui all'articolo 22, comma 2 alla scadenza delle concessioni novennali in essere. La costituzione della società tramite scissione prevista dall'articolo 13, comma 3 della presente legge interverrà entro la data di scadenza dell'affidamento del servizio di trasporto ferroviario in corso. Fino a tale momento si applica la disciplina della separazione contabile e patrimoniale prevista dagli articoli 2, 5 e 11 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 (Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria). La Regione coordina la gestione della rete di sua competenza.
- 3 bis. Nel rispetto di specifiche direttive emanate dalla Regione è attribuita al concessionario fino alla scadenza della concessione in atto, la titolarità della gestione dei beni demaniali o patrimoniali indisponibili, per gli usi particolari di cui all'articolo 6, comma 5 della legge regionale 25 febbraio 2000, n. 10 (Disciplina dei beni regionali - Abrogazione della legge regionale 10 aprile 1989, n. 11).
4. Una volta avvenuta la scissione di cui al comma 2 del presente articolo, la Regione può ridurre la percentuale della propria partecipazione alla società per i servizi anche al di sotto della maggioranza delle quote, attraverso la cessione di proprie quote esclusivamente a enti locali oppure a società di cui gli enti locali stessi detengono la proprietà maggioritaria assoluta.
- 4 bis. La Regione, come indicato dall'articolo 35, salvo quanto previsto dall'articolo 49 comma 3, può:
  - a) conferire, in tutto o in parte, all'impresa affidataria dei servizi il materiale rotabile di sua proprietà;
  - b) trasferire o conferire, in tutto od in parte, alla società che gestisce la rete ferroviaria il materiale rotabile di sua proprietà.
- 4 ter. Resta di proprietà delle imprese di cui al punto precedente il materiale rotabile acquistato con contributi pubblici. La Giunta regionale attribuisce alle due nuove società di cui al comma 4, a titolo di conferimento o di trasferimento, come sopra specificato, il materiale rotabile ed i beni appartenenti alla società acquisita ai sensi della legge regionale 28 dicembre 2000 n. 39 (Acquisizione da parte della regione Emilia-Romagna delle quote della società "Ferrovie Emilia Romagna società a responsabilità limitata").
- 4 quater. In via transitoria ed eccezionale, qualora si verificano condizioni contingenti in prossimità dell'affidamento del servizio ferroviario regionale di trasporto passeggeri, anche in relazione ai tempi di svolgimento delle procedure di gara, al fine di garantire continuità al servizio, è consentito, alla società di cui all'articolo 18, l'affidamento diretto del servizio di trasporto all'esercente il servizio stesso stipulando un contratto di durata massima quadriennale.
- 4 quinquies. Al fine di garantire la continuità del servizio e di migliorarne la qualità, la società di cui all'articolo 18 può altresì:
  - a) concedere ulteriori proroghe alla durata del contratto in corso di esecuzione, nei limiti entro cui siano strettamente necessarie per consentire al nuovo affidatario di porre in essere le attività richieste per rendere operativo il servizio stesso in conformità alle condizioni e nei tempi previsti in esito alla procedura di affidamento;

- b) definire con il gestore attuale e con il nuovo affidatario, nelle more del subentro nella gestione del servizio, le modalità e i tempi per anticipare la messa in esercizio di parte del materiale rotabile nuovo.


#### Art. 45

##### Norme transitorie in materia di trasporto autofilotraviario

1. abrogato.
2. abrogato.
3. abrogato.
4. abrogato.
- 4 bis. abrogato.
- 4 ter. abrogato.
5. abrogato.
6. abrogato.
7. abrogato.
- 7 bis. La Regione può individuare motivazioni eccezionali che giustifichino l'affidamento diretto per la gestione dei servizi nell'ambito dell'atto di indirizzo triennale previsto dall'articolo 8 della presente legge.

#### Art. 46

##### Procedimenti in corso

1. I procedimenti in corso alla data di entrata in vigore della presente legge relativi alle leggi regionali abrogate dall'art. 51 sono conclusi secondo le modalità previste dalla legge in base alla quale furono iniziati.
2. Sono fatti salvi gli effetti derivanti dalla L.R. 12 dicembre 1995, n. 58, concernente "Attuazione degli interventi previsti all'art. 1 della legge 30 maggio 1995, n. 204 , recante " Interventi urgenti in materia di trasporti " .

#### Art. 47

##### Conferenza di concertazione

1. abrogato.

### Capo II NORME FINALI


#### Art. 48

##### Norma finanziaria

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, si fa fronte con i fondi annualmente stanziati nelle unità previsionali di base e relativi capitoli del bilancio regionale, o mediante l'istituzione di apposite unità previsionali di base e relativi capitoli che verranno dotati della necessaria disponibilità ai sensi di quanto disposto dall'articolo 37 della legge regionale 15 novembre 2001, n. 40 (Ordinamento contabile della Regione Emilia-Romagna, abrogazione delle L.R. 6 luglio 1977, n. 31 e 27 marzo 1972, n. 4).

#### Art. 49

##### Beni trasferiti

1. I beni trasferiti alla Regione in attuazione del D.Lgs. 422/1997  entrano a far parte del demanio e del patrimonio regionale.
2. I beni di cui al comma 1 che, a seguito di accertamento tecnico, risultino non più necessari all'esercizio del trasporto pubblico regionale e locale, possono essere alienati o adibiti ad altri scopi, d'intesa, per i mezzi adibiti a servizi autofilotraviari, con gli enti locali.
3. I beni ceduti gratuitamente dalla Regione ai gestori del trasporto pubblico regionale e locale della Regione Emilia-Romagna sono gravati dal vincolo di destinazione esclusiva a tale finalità, pena la risoluzione dell'atto di cessione ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 793 del Codice Civile. La Giunta regionale, su richiesta dei gestori, può autorizzare l'alienazione dei beni a condizione di utilizzare i proventi per investimenti finalizzati allo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale della Regione Emilia-Romagna.

#### Art. 50

##### Contributi per ripiano dei disavanzi

1. I contributi per il ripiano dei disavanzi di esercizio eventualmente previsti da leggi dello Stato, sono ripartiti dalla Giunta regionale sulla base delle indicazioni delle leggi statali e regionali eventualmente adottate.

#### Art. 51

##### Abrogazioni

1. Fatto salvo quanto previsto all'art. 46 sono abrogate le seguenti leggi regionali:

- a) L.R. 1 dicembre 1979, n. 45 concernente: "Normativa organica sui servizi pubblici di trasporto di interesse regionale. Delega delle funzioni amministrative" ;
- b) L.R. 24 dicembre 1981, n. 50 concernente: "Interventi finanziari per le ferrovie in concessione";
- c) L.R. 1 febbraio 1982, n. 7 concernente: "Norme per la concessione di contributi sulle spese di gestione e di investimento agli Enti, Aziende ed Imprese, che esercitano servizi pubblici di linea per trasporto persone di interesse regionale e locale. Modifiche ed integrazioni alla L.R. 1 dicembre 1979, n. 45 ;
- d) L.R. 16 giugno 1984, n. 33 concernente: "Adeguamento della legislazione regionale concernente i Trasporti pubblici locali alle norme di principio poste dalla legge 10 aprile 1981 n. 151 e riordinamento delle relative funzioni amministrative" ;
- e) L.R. 29 gennaio 1987, n. 4 concernente: "Applicazione di sanzione amministrativa a carico dei viaggiatori dei servizi pubblici di linea sprovvisti di valido documento di viaggio" ;
- f) L.R. 24 febbraio 1987, n. 6 concernente: "Concorso della Regione Emilia-Romagna nella progettazione e nella esecuzione per sistemi integrati di trasporto pubblico" ;
- g) L.R. 28 dicembre 1988, n. 53 concernente: "Cessione gratuita in proprietà al Consorzio per l'esercizio dei trasporti pubblici nella città e nella provincia di Piacenza e, per suo tramite all'Azienda Consorziale ACAP degli immobili acquistati dalla Regione per effetto della soluzione anticipata delle concessioni di autolinee" ;
- h) L.R. 5 settembre 1989, n. 31 concernente: "Contributi in conto capitale agli enti locali per la progettazione di opere in attuazione del Piano regionale integrato dei trasporti" ;
- i) L.R. 18 dicembre 1989, n. 48 concernente: "Iniziativa di promozione, integrazione e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico" ;
- l) L.R. 1 febbraio 1990, n. 9 concernente: "Azienda Trasporti Municipali - ATM di Ravenna. Contributi di esercizio 1990" ;
- m) L.R. 19 luglio 1991, n. 19 concernente: "Erogazione di rate bimestrali anticipate dei contributi sulle spese di gestione di cui all'art. 42 della L.R. 1 dicembre 1979 n. 45 a favore delle Aziende in situazione di grave disavanzo" ;
- n) L.R. 2 settembre 1991, n. 23 concernente: "Modifica della L.R. 29 gennaio 1987, n. 4. Applicazione di sanzione amministrativa a carico dei viaggiatori dei servizi pubblici di linea sprovvisti di valido titolo di viaggio" ;
- o) L.R. 9 marzo 1992, n. 14 concernente: "Elevazione della quota di acconto sui contributi per le spese di investimento nel settore dei trasporti pubblici di linea. Ulteriori modifiche alla L.R. 1 dicembre 1979 n. 45" ;
- p) L.R. 4 agosto 1992, n. 33 concernente: "Integrazioni alla L.R. 5 settembre 1989, n. 31 ("Contributi in conto capitale agli enti locali per la progettazione di opere in attuazione del Piano regionale integrato dei trasporti" ) ;
- q) L.R. 8 aprile 1994, n. 15 concernente: "Riorganizzazione della mobilità urbana e miglioramento della accessibilità ai servizi di interesse pubblico" ;
- r) L.R. 19 agosto 1994, n. 36 concernente: "Trasporto pubblico locale. Modifiche ed integrazioni delle L.R. 1 dicembre 1979, n. 45, 16 giugno 1984, n. 33 e 29 gennaio 1987, n. 4" ;
- s) L.R. 12 dicembre 1995, n. 58 concernente: "Attuazione degli interventi previsti all'art. 1 della legge 30 maggio 1995, n. 204 recante "Interventi urgenti in materia di trasporti" " ;
- t) L.R. 14 ottobre 1996, n. 38 concernente: "Finanziamenti per il miglioramento e lo sviluppo del trasporto pubblico locale. Integrazione della L.R. 1 dicembre 1979 n. 45" ;
- u) L.R. 23 ottobre 1996, n. 39 concernente: "Modifiche ed integrazioni alla L.R. 8 aprile 1994, n. 15 "Riorganizzazione della mobilità urbana e miglioramento della accessibilità ai servizi di interesse pubblico".

2. Sono altresì abrogati:

- a) l'art. 12 della L.R. 8 settembre 1981 n. 34 concernente: "Provvedimento generale di rifinanziamento di leggi organiche regionali nei diversi settori di intervento, con modifiche alle procedure e alle autorizzazioni di spese di leggi regionali in vigore, assunto in coincidenza con l'approvazione della legge di assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio 1981 a norma dell'art. 37 della L.R. 31/1977. Primo provvedimento generale di variazione" ;
- b) gli artt. 55 e 57 della L.R. 7 giugno 1982, n. 26 concernente: "Provvedimento generale di rifinanziamento di leggi organiche regionali nei diversi settori di intervento, assunto in coincidenza con l'approvazione del bilancio di previsione per l'esercizio 1982 e del bilancio pluriennale 1982-1985" ;
- c) l'art. 56 della L.R. 2 maggio 1985, n. 17 concernente: "Provvedimento generale di rifinanziamento di leggi organiche regionali nei diversi settori di intervento, assunto in coincidenza con l'approvazione del bilancio di previsione per l'esercizio 1985 e del bilancio pluriennale 1985-1987";
- d) l'art. 51 L.R. 28 aprile 1986, n. 10 concernente: "Provvedimento generale di rifinanziamento di leggi organiche regionali nei diversi settori di intervento, assunto in coincidenza con l'approvazione del bilancio di previsione per l'esercizio 1986 e bilancio pluriennale 1986-1988" .

#### Art. 52

#### Dichiarazione d'urgenza

1. La presente legge è dichiarata urgente ai sensi e per gli effetti dell'art. 127 della Costituzione e dell'art. 31 dello Statuto ed entra in vigore il giorno successivo alla data della pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione Emilia-Romagna.



**Regione Puglia – Legge 31 ottobre 2002, n. 18 recante: "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale"****TITOLO I  
FINALITÀ E DEFINIZIONI****Art. 1  
(Finalità)**

1. La presente legge, in attuazione delle disposizioni di cui alla legge Costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 "Modifiche al Titolo V della parte seconda della Costituzione", disciplina nella Regione Puglia il sistema del trasporto pubblico d'interesse regionale e locale con le seguenti finalità:

- a) applicare le norme contenute nel decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, come modificato e integrato dal decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400 e dalla legge 1° agosto 2002, n. 166;
- b) realizzare un sistema coordinato e integrato di trasporto pubblico che, con il conferimento agli enti locali delle funzioni e delle risorse ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione e dell'articolo 4 della legge 15 marzo 1997, n.59, garantisca le esigenze collettive di mobilità delle persone e delle merci coordinando la programmazione degli enti locali con quella regionale e nazionale e promuova un equilibrato sviluppo economico e sociale dell'intero territorio regionale;
- c) perseguire la razionalizzazione e l'efficacia della spesa pubblica destinata al settore e il miglioramento della qualità dei servizi tramite il confronto concorrenziale tra gli operatori e il contenimento degli obblighi di servizio pubblico ai sensi dei regolamenti (CEE) n. 1191/69 e n. 1893/91;
- d) concorrere alla salvaguardia ambientale mediante il contenimento dei consumi energetici e dei fattori d'inquinamento, con particolare riferimento agli agglomerati urbani.

**Art. 2  
(Definizioni)**

1. Nella presente legge si indica con d. lgs. 267/2000 il Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e sue successive modificazioni e integrazioni, con d.lgs. 158/1995 il decreto legislativo 17 marzo 1995, n.158, con la legge 15 marzo 1997, n. 59, come modificata dalla legge 15 maggio 1997, n. 127, la legge 15 maggio 1997, n. 127, con d.lgs. 422/1997 il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e con d.lgs. 400/1999 il decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400, con la legge 3/2001 la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 "Modifiche al Titolo V della parte seconda della Costituzione" e con la legge 166/2002 la legge 1° agosto 2002, n. 166. Gli acronimi utilizzati sono definiti nel corso del testo.

2. Sono servizi di trasporto pubblico regionale e locale (TPRL) i servizi di trasporto collettivo di persone e di merci, con esclusione del trasporto di merci pericolose, nocive e inquinanti, effettuati con modalità terrestre, marittima, lacuale e aerea, che si svolgono interamente o prevalentemente nel territorio regionale collegando non più di due regioni, con offerta indifferenziata a tariffe prestabilite a utenti anche appartenenti a particolari categorie. I servizi di TPRL sono effettuati con modalità ordinarie di linea o con modalità speciali ai sensi dell'articolo 18. Non sono servizi di TPRL i servizi di trasporto collettivo riservati ad utenti prestabiliti risultanti da apposito contratto ed esercitati con veicoli in servizio di noleggio con conducente ai sensi dell'articolo 82, comma 5, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

3. Si definisce "linea" l'unità elementare di TPRL individuata:

- a) dai centri serviti;
- b) dal percorso;
- c) dal programma di esercizio;
- d) dalla finalità della domanda di trasporto prevalentemente soddisfatta.

4. Si definisce "rete" l'insieme di più linee tra loro connesse in uno o più centri, caratterizzate da sostanziale omogeneità della domanda di trasporto verso uno o più poli di attrazione ed effettuate anche tramite integrazione di diversi modi di trasporto.

5. Si definisce "bacino" l'insieme di più reti aventi in comune i poli di attrazione.

6. I servizi di TPRL si distinguono:

1) in relazione al modo del trasporto, in:

- a) automobilistici, effettuati su strada con veicoli a trazione meccanica o elettrica o ibrida;
- b) tranviari, effettuati con veicoli a guida vincolata su sede fissa protetta ovvero promiscua;
- c) filoviari, effettuati su strada con veicoli a trazione elettrica ad alimentazione esterna a mezzo linea aerea o altro sistema;
- d) metropolitani, effettuati con veicoli a densità controllata, su sede fissa protetta, al servizio di elevati flussi di mobilità e con elevata frequenza di servizio;
- e) ferroviari, effettuati con veicoli a guida vincolata, densità controllata e su sede fissa protetta con esclusione dei servizi ferroviari di interesse nazionale individuati con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione ai sensi dell'articolo 3 del d.lgs. 422/1997;
- f) marittimi, effettuati con imbarcazioni o navi per cabotaggio nell'ambito regionale, con esclusione dei servizi di collegamento di terminali ferroviari;
- g) lacuali, effettuati con imbarcazioni o navi nei laghi;
- h) aerei ed elicotteristici, effettuati con aeromobili nell'ambito della regione;
- i) altri, effettuati con modi diversi da quelli elencati ai punti precedenti;

2) in relazione alle caratteristiche della domanda di trasporto, in:

- a) ordinari, per il trasporto di viaggiatori, anche appartenenti a particolari categorie, per esigenze di mobilità a carattere continuativo;
- b) stagionali, per trasporto di viaggiatori in determinati periodi dell'anno;
- c) turistici, per trasporto di viaggiatori per prevalenti esigenze di turismo a carattere ricorrente;
- d) occasionali, per trasporto di viaggiatori con finalità a carattere temporaneo connesse a eventi particolari, di durata non superiore a un mese.

7. I servizi automobilistici si distinguono:

1) in relazione alle caratteristiche dell'ambiente in cui si svolgono e della domanda di mobilità, in:

- a) urbani, se si svolgono nell'ambito di centri urbani senza soluzione di continuità abitativa e con frequenti fermate;
- b) suburbani, se collegano più aggregati urbani con brevi percorsi e frequenti fermate;
- c) interurbani, se collegano più centri con percorsi senza frequenti fermate;

2) in relazione all'ambito amministrativo in cui si svolgono, in:

- a) comunali, se collegano centri appartenenti allo stesso comune, anche con percorsi interessanti, senza fermate, territori di comuni limitrofi;
- b) provinciali o metropolitani, se collegano centri appartenenti alla stessa provincia o città metropolitana, anche con percorsi interessanti, senza fermate, territori di province o regioni finitime;
- c) interprovinciali, se collegano centri appartenenti a più province, anche con percorsi interessanti, senza fermate, territori di regioni finitime;
- d) interregionali, se collegano centri appartenenti anche ad una regione finitima, con prevalenza di percorso nella regione Puglia.

## TITOLO II

### COMPETENZE E RISORSE

#### Art. 3

(Ripartizione delle competenze)

1. I Comuni esercitano le funzioni di programmazione e di amministrazione, con esclusione di quelle che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale di cui al comma 3, dei servizi di trasporto pubblico automobilistici, tranviari e filovari compresi nei propri ambiti territoriali.

2. Le Province e, ove istituita, la Città Metropolitana esercitano le funzioni di programmazione e di amministrazione, con esclusione di quelle che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale di cui al comma 3, dei servizi di trasporto pubblico automobilistici, tranviari, filovari e lacuali compresi nei propri ambiti territoriali.

3. La Regione esercita le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con qualsiasi modalità esercitati, non attribuiti agli enti locali ai sensi dei commi 1 e 2 e non dichiarati di interesse nazionale ai sensi dell'articolo 3 del d.lgs. n. 422/1997, nonché le seguenti funzioni che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale:

- a) individuazione degli obiettivi generali di programmazione dei servizi di trasporto mediante la redazione del piano regionale trasporti;
- b) definizione dei servizi minimi di cui all'articolo 5 e ripartizione delle risorse sulla base dei criteri di cui all'articolo 4;
- c) programmazione degli investimenti nel settore del trasporto, tramite gli accordi di programma di cui all'articolo 9 e i programmi regionali degli investimenti di cui all'articolo 10;
- d) determinazione delle tariffe minime ai sensi del Titolo VI della presente legge;
- e) definizione del bando di gara, dei criteri di aggiudicazione e del contratto di servizio tipo da sottoscrivere fra la Regione Puglia, gli enti locali di cui ai commi 1 e 2 e gli aggiudicatari delle medesime gare di TPRL;
- f) definizione dei compiti degli enti affidanti ai sensi dell'articolo 23;
- g) definizione dei criteri per la quantificazione degli importi a compensazione dei servizi di trasporto e per la loro revisione annuale;
- h) definizione dei criteri per la quantificazione degli organici del personale necessario per il regolare svolgimento dei servizi;
- i) definizione dei criteri per la riduzione dell'inquinamento derivante dal trasporto nell'ambito delle linee guida e dei principi quadro stabiliti dallo Stato, ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. n. 422/1997, e dal Piano regionale dei trasporti;
- l) concessioni per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale, ai sensi dell'articolo 105, lettera h), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112;
- m) vigilanza generale sull'esercizio dei servizi di TPRL e monitoraggio della domanda servita e degli indicatori di efficienza, efficacia e qualità dei servizi stessi;
- n) esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 24.

4. Le Province e la città metropolitana possono delegare le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di propria competenza agli enti locali intercomunali costituiti ai sensi della legge 31 gennaio 1994, n. 97 e dell'articolo 31 del d.lgs 267/2000 e compresi nei propri ambiti territoriali, osservando i principi di cui all'articolo 4, comma 3, della l. 59/1997 e in particolare quello di sussidiarietà e di adeguatezza.

5. La Giunta regionale, fatte salve le funzioni che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale, delega agli enti locali, secondo le competenze di cui ai commi 1 e 2, le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi che costituiscono reti non comprese interamente nei propri ambiti territoriali, osservando i principi di cui all'articolo 4, comma 3, della l. 59/1997 e in particolare quelli di sussidiarietà e di adeguatezza. La delega è disposta in favore dell'ente locale individuato con i criteri di cui all'articolo 16, comma 6.

6. Nel caso di reti di servizi plurimodali comprendenti i servizi ferroviari, metropolitani, marittimi e aerei, la Giunta regionale può

delegare funzioni amministrative attinenti le reti agli enti locali individuati con i principi e i criteri di cui al comma 5.

#### Art. 4

##### (Ripartizione delle risorse)

1. La Regione costituisce annualmente nel proprio bilancio un fondo regionale trasporti (FRT), destinato all'esercizio e agli investimenti nel settore del TPRL, alimentato dalle risorse trasferite dallo Stato ai sensi del d.lgs. 422/1997 e successive modificazioni e da risorse proprie.

2. Il FRT è articolato nei seguenti capitoli di spesa del bilancio regionale:

- a) interventi per l'esercizio dei servizi automobilistici, tranviari, filoviari e lacuali, finanziato con risorse proprie sulla base degli oneri relativi ai servizi minimi di cui all'articolo 5 della presente legge;
- b) interventi per l'esercizio dei servizi ferroviari e metropolitani, finanziato con le risorse trasferite dallo Stato alla Regione, ai sensi dell'articolo 20 del d.lgs. 422/1997, per i servizi di cui agli articoli 8 e 9 del medesimo decreto legislativo;
- c) interventi per l'esercizio dei servizi marittimi e aerei, finanziato con risorse proprie e con eventuali risorse trasferite dallo Stato per i servizi di cui all'articolo 10 del d.lgs. 422/1997;
- d) interventi per gli investimenti finanziati con risorse regionali, statali o comunitarie;
- e) interventi a compensazione degli oneri per il rilascio di agevolazioni o gratuità di viaggio sui servizi di trasporto pubblico regionale e locale, finanziato con risorse regionali.

3. Il fondo di cui alla lettera a) del comma 2, detratte le risorse per l'esercizio delle funzioni in capo alla Regione, è ripartito dalla Giunta regionale fra gli enti locali a copertura degli oneri dei servizi minimi di cui all'articolo 5 attribuiti alla competenza di ciascun ente locale. Le risorse regionali sono erogate di norma trimestralmente entro il trimestre a cui si riferiscono o, in caso di esercizio o gestione provvisoria del bilancio regionale, in acconti mensili entro il mese a cui si riferiscono, da conguagliare successivamente all'approvazione del bilancio regionale. Gli enti locali iscrivono annualmente nei propri bilanci somme destinate ai servizi di trasporto pubblico non inferiori alle risorse trasferite dalla Regione e incrementate delle proprie.

#### Art. 5

##### (Servizi minimi)

1. La Giunta regionale determina, con le modalità di cui al comma 2, i servizi minimi di TPRL, come definiti all'articolo 16 del d.lgs. 422/1997, con l'obiettivo di realizzare livelli di servizi sufficientemente rapportati alla effettiva domanda di trasporto, monitorata con continuità a cura dell'Osservatorio della mobilità di cui all'articolo 25. I servizi minimi di trasporto urbano possono riguardare esclusivamente i comuni con popolazione superiore a quindicimila abitanti risultanti dall'ultimo censimento ufficiale, fatti salvi i comuni minori già dotati di servizi di trasporto urbano alla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Per i comuni insulari con meno di quindicimila abitanti la Giunta regionale può derogare alla disposizione di cui al comma 1.

3. Per la determinazione dei servizi minimi l'Assessore regionale ai trasporti, verificati anche i piani provinciali di bacino esistenti, elabora una proposta e indice apposita conferenza dei servizi, alla quale sono invitati, con preavviso minimo di venti giorni tramite lettera raccomandata:

- a) le Province, i Comuni capoluogo, le rappresentanze regionali dell'UPI, dell'ANCI e dell'UNCEM, ai fini dell'intesa con gli enti locali di cui all'articolo 16, comma 2, del d.lgs. n. 422/1997;
- b) le associazioni dei consumatori che comunichino all'Assessorato regionale trasporti la loro presenza sul territorio regionale;
- c) le organizzazioni sindacali confederali e del settore del trasporto;
- d) le associazioni delle imprese di trasporto di persone presenti sul territorio regionale;
- e) la società Trenitalia s.p.a..

I soggetti invitati fanno pervenire le proprie osservazioni e proposte entro il termine di trenta giorni dalla data della conferenza. Nei successivi novanta giorni la Giunta regionale, tenendo conto delle osservazioni e proposte pervenute per quanto compatibili con gli obiettivi della programmazione regionale e con le disponibilità del bilancio regionale, adotta provvedimento di determinazione dei servizi minimi di TPRL.

4. La determinazione dei servizi minimi può essere effettuata separatamente per ciascun modo di trasporto e, per il modo automobilistico, separatamente per i servizi urbani, suburbani e interurbani. La determinazione dei servizi minimi resta in vigore fino a nuova determinazione o modifica, da effettuare con le medesime modalità di cui al comma 3.

5. I servizi minimi di TPRL non comprendono i servizi gestiti in economia dai Comuni, i cui oneri restano a carico dei bilanci comunali.

#### Art. 6

##### (Servizi aggiuntivi)

1. Le Province, i Comuni e le Comunità montane, queste ultime nel caso di esercizio associato di servizi comunali ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della l. 97/1994, possono istituire, nell'ambito delle proprie competenze, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti ai sensi del precedente articolo 5, con oneri a totale carico dei propri bilanci e previa intesa con la Regione ai fini della compatibilità con gli obiettivi della programmazione regionale.

2. L'intesa di cui al comma 1 è espressa dalla Giunta regionale nel termine massimo di quarantacinque giorni dalla data di acquisizione della formale richiesta, decorso il quale si prescinde dall'intesa.

### TITOLO III PROGRAMMAZIONE

#### Art. 7

(Piano regionale trasporti)

1. Il Piano regionale trasporti (PRT) è il documento programmatico generale della Regione rivolto a realizzare sul proprio territorio, in armonia con gli obiettivi del Piano generale trasporti e degli altri documenti programmatici internazionali, nazionali e interregionali, un sistema equilibrato del trasporto delle persone e delle merci in connessione con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico. Il PRT è aggiornato di norma ogni cinque anni, salvo diverse indicazioni rivenienti dall'Osservatorio per la mobilità di cui all'articolo 25.

2. Il PRT è redatto in accordo alle linee guida indicate dal Piano generale dei trasporti ed è articolato per modalità del trasporto, tra loro integrate, e definisce in particolare:

- a) la dimensione, le caratteristiche e le necessità della domanda di trasporto regionale e interregionale, passeggeri e merci, alla data di riferimento del piano e agli orizzonti futuri di 5 e 10 anni;
- b) l'organizzazione generale dei servizi di trasporto all'orizzonte temporale attuale e di previsione;
- c) la struttura, le prestazioni e le funzioni delle singole reti infrastrutturali e la loro integrazione fisica e funzionale;
- d) la struttura, le prestazioni e le funzioni dei nodi di interscambio passeggeri e merci deputati all'integrazione modale e all'efficienza di ciascun modo di trasporto;
- e) gli obiettivi, le procedure e i vincoli per il risparmio energetico e la salvaguardia ambientale;
- f) i criteri di integrazione modale e tariffaria dei servizi;
- g) i criteri di individuazione e misurazione degli indicatori di qualità dei servizi;
- h) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale;
- i) i criteri per l'eliminazione delle barriere e lo sviluppo della mobilità dei soggetti disabili;
- l) il sistema di monitoraggio della domanda e dei servizi di trasporto.

3. L'Assessorato regionale ai trasporti, che può avvalersi dell'Agenzia regionale per la mobilità di cui all'art. 25 e di consulenti esterni di comprovata esperienza nel settore, predisponde la proposta di PRT, tenendo conto della programmazione degli enti locali e in particolare dei piani di bacino predisposti dalle Province ai sensi dell'articolo 11.

4. La proposta di PRT di cui al comma 3 è approvata dalla Giunta regionale. Con uguale procedura sono approvate le varianti al PRT. La proposta e le approvazioni possono riguardare anche singoli piani di settore.

#### Art. 8

(Piano triennale dei servizi)

1. Il Piano triennale dei servizi (PTS), redatto ai sensi dell'articolo 14, comma 3, del d.lgs. 422/1997 e nell'ambito degli obiettivi del PRT, definisce:

- a) l'insieme dei servizi istituiti, con indicazione dei servizi minimi di cui all'articolo 5 e degli eventuali servizi aggiuntivi istituiti dagli enti locali ai sensi dell'articolo 6;
- b) l'organizzazione dei servizi con individuazione delle reti e dei bacini di cui all'articolo 2 e degli enti locali rispettivamente competenti ai sensi dell'articolo 16, comma 6;
- c) i servizi speciali ai sensi dell'articolo 18;
- d) le risorse destinate all'esercizio dei servizi minimi e la loro attribuzione agli enti rispettivamente competenti;
- e) le risorse destinate agli investimenti ai sensi degli articoli 9 e 10;
- f) le integrazioni modali e tariffarie disposte ai sensi del Titolo VI della presente legge.

2. Il PTS e le sue varianti sono approvati dalla Giunta regionale, sentite le competenti Commissioni consiliari, che si esprimono entro quindici giorni, e previa conferenza dei servizi indetta con le modalità dell'articolo 5, comma 3, anche con separati provvedimenti riguardanti parti del sistema complessivo. Per l'elaborazione del PTS la Giunta regionale può incaricare consulenti esterni di comprovata esperienza nel settore.

#### Art. 9

(Accordi di programma per gli investimenti)

1. Nell'ambito degli obiettivi definiti dal PRT la Regione promuove con gli enti locali, con le imprese di trasporto pubblico e con soggetti di diritto privato accordi di programma per investimenti nel settore della mobilità delle persone e delle merci, che individuano in particolare:

- a) gli investimenti da realizzare, con priorità per quelli riguardanti l'intermodalità e la salvaguardia dell'ambiente;
- b) i soggetti coinvolti e i loro compiti;
- c) le risorse necessarie a carico della Regione e quelle a carico degli altri enti e soggetti privati coinvolti;
- d) i tempi di realizzazione e il periodo di validità;
- e) le sanzioni in caso di inadempienze degli enti e dei soggetti privati coinvolti.

2. Gli accordi di programma di cui al comma 1 sono promossi dall'Assessore ai trasporti, che indice apposita conferenza dei servizi.

Gli accordi di programma sono approvati dalla Giunta regionale.

3. Gli enti locali possono sottoscrivere con le imprese di trasporto pubblico accordi di programma per la realizzazione di investimenti finalizzati alla riduzione della congestione nei centri urbani. Detti accordi possono prevedere, nella fase di realizzazione degli investimenti, il riconoscimento alle imprese di trasporto di compensazioni economiche dei maggiori oneri connessi alla congestione senza oneri a carico del bilancio regionale.

#### Art. 10

(Programmi regionali di investimenti con risorse vincolate)

1. La Giunta regionale approva, su proposta dell'Assessore ai trasporti, programmi regionali di investimenti finanziati con risorse regionali, statali o comunitarie vincolate all'acquisto di veicoli, attrezzature e tecnologie per l'esercizio dei servizi di TPRL, stabilendo criteri e modalità di assegnazione dei contributi da accordare ai soggetti gestori. I contributi sono riconosciuti nella misura massima dell'85 per cento del costo riconosciuto ammissibile per gli investimenti, al netto di IVA.

2. Sulla base dei programmi di cui al comma 1 la Giunta regionale rilascia alle imprese di trasporto un preliminare affidamento di contributo fissando un termine non inferiore a sei mesi per la sua validità, decorso il quale può disporre la revoca o il riaffidamento del contributo anche ad altra impresa. L'erogazione dei contributi è disposta, previa dimostrazione degli investimenti effettuati entro il termine di validità, nella misura massima dell'85 per cento della spesa sostenuta, al netto di IVA, e comunque entro il limite ammissibile.

3. Sui beni acquistati con i contributi di cui al comma 1 e destinati ai servizi automobilistici sono stabiliti i seguenti vincoli per la durata di dieci anni a decorrere dalla data di erogazione dei contributi:

a) divieto di uso diverso da quello dei servizi di TPRL;

b) alienazione subordinata alla preventiva autorizzazione della Giunta regionale, accordabile previa restituzione alla Regione di una quota del prezzo di vendita calcolata nel rapporto fra il contributo regionale e la spesa sostenuta. L'impresa alienante è esonerata dalla restituzione della predetta quota, che si trasferisce a favore dell'impresa acquirente, nel caso in cui quest'ultima eserciti servizi di TPRL in Puglia e assuma a proprio carico i vincoli gravanti sul bene alienato. Il prezzo di vendita  $V_x$  viene stabilito con la seguente formula in funzione degli anni  $x$  decorsi dalla data di acquisto del bene, sulla base del valore  $V_o$ , al momento della alienazione, del medesimo bene nuovo o di altro equivalente:

$V_o (1 - 0,18x + 0,009x^2)$

per  $x$  minore di 10 anni ;

c) nel caso di perdita accidentale del possesso di beni acquistati con il contributo regionale, non imputabili a calamità naturali, il soggetto beneficiario del contributo deve restituire alla Regione una somma pari alla quota di cui alla lettera b).

4. Sui beni acquistati con i contributi di cui al comma 1 e destinati a servizi non automobilistici la Giunta regionale stabilisce vincoli analoghi a quelli del comma 3 rapportati alla durata fisica ed economica dei medesimi beni.

#### Art. 11

(Piani provinciali di bacino)

1. I piani provinciali di bacino (PPB) definiscono in dettaglio:

a) i programmi di esercizio dei servizi minimi di cui all'articolo 5 di competenza provinciale, di quelli aggiuntivi istituiti ai sensi dell'articolo 6 e di quelli speciali autorizzati ai sensi dell'articolo 18;

b) le risorse destinate ai servizi di cui alla lettera a);

c) le integrazioni modali e tariffarie disposte ai sensi del Titolo VI della presente legge;

d) i servizi interurbani per la mobilità dei soggetti disabili ai sensi dell'articolo 26, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n.104 e dell'articolo 13 della legge regionale 18 marzo 1997, n.10;

e) i piani della viabilità e della modalità provinciale.

2. I PPB sono preventivamente esaminati in apposita conferenza dei servizi indetta dall'Assessore provinciale ai trasporti con le modalità di cui all'articolo 5, comma 3 e sono approvati dal Consiglio provinciale, previa intesa con la Regione. L'intesa è espressa dalla Giunta regionale sulla base della compatibilità con la programmazione regionale entro il termine massimo di quarantacinque giorni dall'acquisizione della formale richiesta, decorso il quale si prescinde dall'intesa.

3. Le varianti del PPB sono approvate dalla Giunta provinciale con le medesime modalità del comma 2. Ove i competenti Consigli provinciali non approvassero le modifiche rese necessarie in ottemperanza all'aggiornamento del PRT, la Giunta Regionale, previa diffida, dispone con propri provvedimenti, entro i successivi 45 giorni, specifici interventi in sostituzione degli enti locali inadempienti e con oneri a carico degli stessi.

4. I piani di bacino sono aggiornati di norma ogni cinque anni e comunque con un anticipo di sei mesi sull'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti, preventivamente comunicato formalmente dalla Giunta regionale, con almeno 12 mesi di anticipo.

#### Art. 12

(Piani urbani del traffico)

1. I piani urbani del traffico (PUT) sono adottati, ai sensi dell'articolo 36 del d.lgs. 285/1992, dai comuni di cui al decreto del Ministero lavori pubblici 2 gennaio 1996 e successive modificazioni e integrazioni.

2. I PUT studiano la mobilità urbana nell'ambito comunale e intercomunale (previa intesa con i relativi enti), sia passeggeri sia merci, e individuano misure di carattere normativo e organizzativo della mobilità ai fini della sicurezza della circolazione, della fluidificazione del traffico, del risparmio energetico, della minimizzazione dell'impatto ambientale, della integrazione modale con i servizi di trasporto collettivo e del miglioramento della qualità dell'offerta complessiva di trasporto nel breve periodo.
3. I PUT possono essere integrati dai Piani urbani della mobilità, così come definiti nel Piano generale dei trasporti, al fine di determinare l'assetto efficiente dell'offerta di trasporto in relazione alle caratteristiche della domanda di medio periodo.
4. I Comuni di cui al comma 1 trasmettono preventivamente il PUT e gli eventuali Piani della mobilità alla Regione e alla Provincia competente che ne verificano la rispondenza alla propria programmazione esprimendo parere non vincolante nel termine di quarantacinque giorni, decorso il quale si prescinde dal parere.
5. I PUT definiscono i servizi urbani per la mobilità dei soggetti disabili ai sensi dell'articolo 26, comma 3, della L. 104/1992 e dell'articolo 13 della l.r. 10/1997.

#### TITOLO IV GESTIONE DEI SERVIZI

##### Art. 13 (Obiettivi generali)

1. La Regione persegue, nella organizzazione gestionale dei servizi di TPRL, i seguenti obiettivi:
  - a) migliorare la qualità dei servizi offerti alla comunità regionale;
  - b) ottimizzare l'uso delle risorse pubbliche attribuite al comparto, massimizzando il ruolo dei privati nella gestione delle infrastrutture e dei servizi, in una visione di efficienza ed efficacia dei risultati;
  - c) introdurre elementi di periodico raffronto concorrenziale tra i soggetti erogatori dei servizi al fine di conseguire il progressivo superamento degli assetti monopolistici;
  - d) ridurre e, ove risulti possibile in relazione alle caratteristiche dei servizi offerti e alle situazioni del mercato, sopprimere gli obblighi di servizio pubblico e le relative compensazioni ai sensi dei regolamenti (CEE) n.1191/69 e n.1893/91;
  - e) separare istituzionalmente i compiti di programmazione e amministrazione da quelli di produzione e gestione dei servizi;
  - f) incentivare le integrazioni modali e tariffarie dei servizi e le forme associative gestionali che migliorino l'efficienza, l'efficacia e la qualità dei servizi offerti.
2. La Regione, le Province e i Comuni possono partecipare, direttamente o attraverso enti strumentali o società di capitali controllate/partecipate, solo con quote/azioni minoritarie a società o consorzi per la gestione di TPRL. La partecipazione complessiva degli enti pubblici, come sopra richiamati, è da considerarsi quale sommatoria degli enti partecipanti e non può superare, entro la fine del periodo transitorio disposto dall'articolo 34, la percentuale massima del cinquantuno per cento del capitale sociale delle aziende che gestiscono servizi di TPRL. In ogni caso, gli statuti societari dovranno contenere espressamente la previsione di cui al precedente comma 1, lettera e).
3. La cessione delle quote azioni sarà effettuata esclusivamente mediante procedure a evidenza pubblica.

##### Art. 14 (Forme di gestione)

1. I servizi di TPRL, ai sensi dell'articolo 113 del d.lgs. 267/2000 e dell'articolo 18 del d.lgs. 422/1997, sono gestiti attraverso l'espletamento di gare con procedura a evidenza pubblica, di cui all'articolo 16 della presente legge, o mediante autorizzazione, limitatamente ai servizi speciali di cui all'articolo 18 della presente legge.

##### Art. 15 (Gestione di servizi di trasporto e di infrastrutture ferroviarie)

1. I servizi di trasporto sono affidati dalla Regione o dall'ente locale, secondo le competenze ai sensi dell'articolo 3 e dell'articolo 16, comma 7, a soggetti dotati di personalità giuridica in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale previsti dalla vigente normativa e individuati con le procedure concorsuali di cui al citato articolo 16, regolando il rapporto con contratto di servizio, il cui schema deve essere allegato al capitolato di gara.
2. I servizi di TPRL sono affidati in via:
  - a) provvisoria, quando sussistono necessità di verifica dell'interesse pubblico del servizio o altre motivazioni connesse all'individuazione delle reti di cui all'articolo 16, comma 8, della durata non superiore ad un anno, revocabili in ogni tempo e prorogabili eccezionalmente per non più di tre volte;
  - b) definitiva, della durata di nove anni, elevabile a quaranta anni per i servizi metropolitani, ferroviari, marittimi ed elicotteristici di cui all'articolo 2, comma 6, punto 1).
3. L'affidamento per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale è rilasciato dalla Regione ai sensi dell'articolo 105, lettera h), del d.lgs. 112/1998 ed è provvisorio o definitivo, con durate pari a quelle di cui al comma 2, lettere a) e b).

##### Art. 16 (Procedure per l'affidamento dei servizi)

1. L'affidamento per la gestione di servizi di TPRL o di infrastrutture ferroviarie è rilasciato dagli enti competenti a seguito di espletamento di gara pubblica con procedura ristretta ai sensi dell'articolo 12, lettera b), del d.lgs. 158/1995, previa definizione degli standard qualitativi, ambientali e di sicurezza. Per gli affidamenti provvisori è ammessa la procedura negoziata preceduta dalla pubblicazione del bando ai sensi dell'articolo 11 del d.lgs. 158/1995. Alle gare pubbliche possono partecipare i soggetti di cui all'articolo 23 del d.lgs. 158/95.
2. L'Ente affidante istituisce un proprio sistema di qualificazione delle imprese concorrenti, ai sensi dell'articolo 15 del d.lgs. 158/1995, sulla base del valore annuale dell'entità della produzione dei servizi, comprensivo del corrispettivo per l'esercizio o per l'infrastruttura, non inferiore all'eventuale importo posto a base di gara o, in assenza di quest'ultimo, non inferiore al costo delle retribuzioni annue del personale occorrente per la gestione dei servizi di trasporto in gara. Il valore annuale dell'entità della produzione dei servizi è riferito, a scelta del concorrente, all'ultimo anno o alla media dell'ultimo triennio antecedenti l'indizione del bando di gara. In prima applicazione la presente norma non si applica alle procedure concorsuali che prevedono l'affidamento della gestione dei servizi ferroviari di TPRL o di infrastrutture ferroviarie.
3. Sono escluse dalla partecipazione alle gare di cui al comma 1 le società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto e le società dalle stesse controllate o ad esse collegate, delle loro controllanti e delle società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Tale esclusione non opera per le prime gare aventi ad oggetto l'affidamento dei servizi forniti dalle società partecipanti alle gare.
4. L'aggiudicazione è fatta con il criterio dell'offerta più vantaggiosa, ai sensi dell'articolo 24, lettera b), del d.lgs. 158/1995, individuata sulla base di elementi di valutazione prestabiliti dall'ente concedente in apposito capitolato speciale di appalto, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:
  - a) economico (max 35 punti) per la valutazione, con punteggio nell'ordine:
    - 1) del ribasso sull'importo a base di gara, se previsto a compensazione di obblighi di servizio pubblico (max punti 5);
    - 2) del programma di esercizio offerto e della relativa ottimizzazione dei servizi posti a base di gara e degli eventuali servizi di trasporto aggiuntivi conseguentemente offerti oltre a quelli minimi a base della gara (max punti 25);
    - 3) dell'impegno a sub affidare, ai sensi dell'art. 17, quote di servizi ad eventuali precedenti gestori dei servizi in gara (max punti 5);
  - b) qualitativo (max punti 65), per la valutazione, con punteggio nell'ordine:
    - 1) delle eventuali certificazioni di qualità conseguite per servizi di trasporto pubblico già esercitati e rilasciate da enti certificatori di rilevanza comunitaria (max punti 10);
    - 2) delle caratteristiche qualitative dei servizi offerti, con particolare riferimento, per aggiudicazione di servizi di trasporto, all'anzianità di costruzione dei veicoli o velivoli da utilizzare, alle loro eventuali dotazioni per il confort del viaggio e per il trasporto di disabili, nonché di capitali propri finalizzati, senza vincoli di compensazione, per investimenti in rinnovo del parco rotabile dei servizi posti in gara e per interventi in qualità e confort del trasporto e per il miglioramento delle caratteristiche qualitative del servizio, nell'ambito della salvaguardia ambientale dando, per i servizi urbani, preferenza a quelli previsti al comma 6 dell'articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194; della disponibilità a offrire servizi gratuiti agli utenti disabili, di cui all'articolo 30 (max punti 25);
    - 3) della eventuale dotazione propria di impianti fissi utili all'esercizio dei servizi in gara ( max punti 10);
    - 4) del sistema di informazione e bigliettazione al pubblico dei servizi offerti (max punti 20).Ai fini dell'aggiudicazione, ai sopra individuati aspetti economico e qualitativo sono attribuiti punteggi di trentacinque punti per l'economico e sessantacinque punti per quello qualitativo. Nel caso che non sia previsto importo a base di gara si prescinde dalla lettera a), punto 1). A parità di punteggio ha titolo preferenziale il concorrente che ha ricevuto il miglior punteggio dalla somma dei punti a.2) e b.2) precedenti. Nell'ipotesi di ulteriore parità si procede alla scelta per sorteggio tra i candidati in seduta pubblica.
5. Ai sensi dell'articolo 25 del d.lgs. 158/1995 sono da considerare anomale le offerte con ribassi percentuali che superano il limite del dieci per cento, se riferiti a nuovi servizi posti in gara, nonché, limitatamente alle gare relative a servizi esistenti e con trasferimento del personale addetto, il limite del cinque per cento dell'importo a base di gara.
6. L'eventuale importo posto a base di gara per la gestione di servizi di TPRL è quantificato nella misura dei costi medi di rete definiti dal Piano triennale dei servizi e confermati dalla Giunta regionale in fase di bando di gara.
7. Gli affidamenti definitivi dei servizi di TPRL sono rilasciati per ciascuna rete, come definita all'articolo 2, comma 4, della presente legge, sulla base delle competenze di cui all'articolo 3 della presente legge. Nel caso di reti di servizi ferroviari, automobilistici, tranviari o filovari interessanti territori di più enti locali, l'ente locale affidante viene individuato dalla Giunta regionale, sentiti gli enti interessati e l'Osservatorio della mobilità, sulla base della prevalenza delle residenze dei cittadini interessati all'offerta di trasporto della rete medesima. Ove non sia rilevabile alcuna prevalenza di interesse, l'affidamento della rete viene attribuito dalla Giunta regionale.
8. Le reti sono individuate dalla Giunta regionale in sede di approvazione del PTS di cui all'articolo 8 e delle sue varianti, tenendo conto dell'assetto della domanda di trasporto e dell'organizzazione ottimale dell'offerta per l'erogazione dei servizi. Le reti interessanti servizi ferroviari di competenza regionale comprendono gli eventuali servizi automobilistici sostitutivi e integrativi nonché quelli aventi esclusiva finalità di adduzione di traffico alle stazioni ferroviarie, così come definiti dal Piano triennale dei servizi.
9. Nell'ambito dell'affidamento rilasciato per una rete di servizi automobilistici e ferroviari, l'ente competente, in relazione a sopravvenute variazioni della domanda di trasporto, può disporre, con onere a carico del proprio bilancio, previa conferenza dei servizi a cui partecipano i soggetti di cui all'articolo 5, comma 3, e secondo le modalità previste nel contratto di servizio:
  - a) trasformazioni dei servizi affidati in servizi speciali ai sensi dell'articolo 18;
  - b) modifiche incrementative o riduttive dei programmi di esercizio dei servizi medesimi;
  - c) servizi aggiuntivi che interessino centri e percorsi compresi nella rete e non interferiscano con servizi di altre reti.Le istituzioni di nuovi servizi non corrispondenti ai requisiti di cui alle lettere b) e c) sono disposte dagli enti competenti, con oneri a



totale carico dei propri bilanci, previa approvazione delle necessarie varianti dei propri piani, secondo le procedure concorsuali di cui al presente articolo.

10. Ogni provvedimento modificativo o istitutivo di servizi di trasporto pubblico deve essere comunicato dall'ente competente alla Regione entro il termine di quindici giorni dalla sua adozione. L'inosservanza della predetta disposizione comporta le sanzioni di cui all'articolo 31.

#### Art. 17

(Sub affidamenti)

1. Il soggetto gestore dei servizi di TPRL può dare in sub affidamento, previa autorizzazione dell'ente affidante, nei cui confronti rimane comunque unico responsabile, quote di servizi complessivamente non superiori al 20 per cento dei servizi gestiti ad altri soggetti dotati dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale previsti dalla vigente normativa. I soggetti sub affidatari sono individuati dal soggetto sub affidante tramite le procedure concorsuali di cui all'articolo 16, preferendo, a parità di altre condizioni, i precedenti gestori operanti nel bacino interessato. È ammessa la trattativa privata previa valutazione di almeno tre offerte per compensazioni annue inferiori a Euro 400.000,00, al netto di IVA.

2. L'eventuale compensazione è determinata con i criteri di cui all'articolo 16, comma 4. Il sub affidante stipula con il sub affidatario apposito contratto di servizio con i contenuti di cui all'articolo 19, per quanto applicabili.

3. Il sub affidante ha facoltà di cedere al sub affidatario, anche con contratto di franchising, autobus o impianti di sua proprietà nelle forme più opportune a pattuirsi, fermi restando i vincoli eventualmente gravanti sugli stessi ai sensi della legge regionale 19 marzo 1982, n.13 e dell'articolo 10 della presente legge.

4. Il sub affidamento cessa al cessare per qualsiasi causa dell'affidamento, nonché per inadempienze del sub affidatario ai sensi dell'articolo 20, comma 2, senza riconoscimento di alcun indennizzo.

#### Art. 18

(Autorizzazioni di servizi speciali)

1. Sono definiti servizi speciali i servizi automobilistici di trasporto collettivo di persone esercitati con modalità diverse da quelle ordinarie di linea e con tariffe anche difformi da quelle stabilite al Titolo VI della presente legge, che abbiano carattere integrativo e non concorrenziale nei confronti dei servizi di linea. Sono servizi speciali:

a) i servizi occasionali di cui all'articolo 2, comma 6, punto 2), lettera d);

b) i servizi atipici effettuati con autobus di noleggio per il trasporto di particolari categorie di utenti per esigenze di lavoro, di studio, commerciali, di ricreazione o turistiche, su relazioni o in periodi privi di servizi di linea;

c) i servizi a chiamata, effettuati su percorsi fissi o variabili con prenotazione da parte degli utenti per esigenze di trasporto in aree a domanda debole;

d) i servizi di taxi collettivo, effettuati su percorsi fissi in ambiente urbano o suburbano;

e) i servizi di trasporto collettivo, finalizzati a utilizzare autoveicoli della categoria M1 ad uso privato per soddisfare modeste esigenze di trasporto a carattere continuativo o periodico.

2. I servizi speciali di cui al comma 1 sono autorizzati dall'ente competente ai sensi dell'articolo 4 a soggetti di diritto privato dotati di personalità giuridica che ne facciano domanda e siano in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa per l'esercizio di autoservizi di linea e non di linea, previa conferenza dei servizi alla quale partecipano i soggetti di cui all'articolo 5, comma 3.

3. Per i servizi di trasporto pubblico automobilistico e ferroviario dei quali sia accertata un'utilizzazione media non coerente con le finalità del servizio pubblico, su esplicita valutazione dell'Osservatorio della mobilità, è fatto obbligo all'ente competente di disporre la trasformazione in servizi speciali, stabilendone le modalità di effettuazione. L'ente competente può delegare al soggetto gestore dei servizi da trasformare la facoltà di rilasciare sub autorizzazione ad altro soggetto. Valgono in tal caso le disposizioni stabilite per il sub affidamento dall'articolo 17.

4. Le autorizzazioni di cui al comma 2 hanno durata non superiore a tre anni e sono regolate da contratti di servizio con i contenuti dell'articolo 19, per quanto applicabili. I contratti di servizio possono prevedere compensazioni a carico del soggetto autorizzante. In tal caso il soggetto autorizzato è individuato con le procedure concorsuali previste per i sub affidamenti con preferenza, a parità di altre condizioni e limitatamente alla fase di prima attuazione della durata di un anno a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, a soggetti titolari di licenze di noleggio o di taxi ai sensi delle disposizioni dell'articolo 14, comma 4, del d.lgs. 422/1997.

5. I servizi speciali occasionali di cui al comma 1, lettera a), sono autorizzati dall'ente competente senza previsione di compensazioni, senza obbligo di conferenza dei servizi né di stipula del contratto di servizio.

6. Ogni provvedimento autorizzativo di servizi speciali deve essere comunicato dall'ente competente alla Regione entro il termine di quindici giorni dalla sua adozione. L'inosservanza della predetta disposizione comporta le sanzioni di cui all'articolo 31.

### TITOLO V

#### DISPOSIZIONI GENERALI PER L'ESERCIZIO DEI SERVIZI

#### Art. 19

(Contratti di servizio)

1. L'esercizio dei servizi di TPRL e la gestione di infrastrutture ferroviarie per l'affidamento o per l'autorizzazione, fatta eccezione per i servizi occasionali di cui all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b), è subordinato alla preventiva stipula del contratto di servizio che regola i rapporti tra il soggetto affidante e il soggetto gestore e che prevede, tra l'altro, i livelli dei servizi da garantire e adeguati strumenti di verifica per il rispetto dei livelli previsti. I contratti di servizio possono essere revocati secondo le procedure dell'articolo 20. I contratti sono stipulati prima dell'inizio del loro periodo di validità con un anticipo, per i servizi ferroviari, di almeno sette mesi al fine di consentire la definizione degli orari nazionali. I contratti che prevedono importi a compensazione di oneri per obblighi di servizio pubblico ai sensi dei regolamenti (CEE) n.1191/69 e n.1893/91 devono avere garanzia di copertura nei bilanci annuali e poliennali degli enti affidanti.
2. I contratti di servizio devono prevedere un rapporto "r" tra ricavi del traffico e costi operativi dei servizi, di un valore non inferiore a 0,35.
3. Gli importi a compensazione dei contratti di servizio, con esclusione di quelli relativi ai servizi di cui agli articoli 8 e 9 del d.lgs. 422/1997 e successive modificazioni e integrazioni, possono essere annualmente incrementati, con provvedimenti dei competenti organi deliberanti degli enti affidanti, in misura non superiore al tasso reale di inflazione. L'incremento decorre dal primo giorno successivo a quello di compimento di un anno di vigenza del contratto. Gli oneri annualmente derivanti dall'applicazione della presente norma sono a carico dei rispettivi enti affidanti.
4. I contratti di servizio sono redatti sulla base di uno schema predisposto dalla Giunta regionale con i contenuti di cui all'articolo 19, comma 3, del d.lgs. 422/1997 e definiscono in particolare:
  - a) il periodo di validità, comunque non superiore a nove anni, individuato dalla data di inizio e da quella di scadenza;
  - b) le caratteristiche dei servizi offerti e il programma di esercizio;
  - c) le caratteristiche qualitative minime dei mezzi offerti, in termini di età, manutenzione, confort e pulizia dei veicoli, nonché di rispetto della carta dei servizi;
  - d) le tariffe adottate per il trasporto, le loro variazioni secondo le disposizioni del Titolo VI e il rapporto tra ricavi e costi stabilito dall'ente affidante ai sensi del comma 2 del presente articolo;
  - e) l'eventuale importo a carico dell'ente affidante, o del soggetto sub affidante ai sensi degli articoli 17 e 18, assunto a base per la compensazione degli obblighi di servizio pubblico, le modalità della sua erogazione e quelle di revisione annuale ai sensi del comma 3 del presente articolo;
  - f) le modalità di revisione dell'importo di cui alla lettera e), in caso di sub affidamento, trasformazioni in servizi speciali, modifiche in incremento o riduzione dei programmi di esercizio o servizi aggiuntivi ai sensi dell'articolo 16, comma 9;
  - g) gli adempimenti obbligatori a carico del gestore nei confronti del soggetto affidante, della clientela e del personale dipendente per il rispetto dei contratti di lavoro e dei livelli occupazionali, nonché le garanzie che devono essere prestate dal gestore medesimo, con particolare riferimento alla disponibilità del fondo di fine rapporto lavoro del personale dipendente, annualmente rivalutato ai sensi della vigente legislazione.
  - h) le sanzioni in caso di mancata osservanza dei rapporti contrattuali o di mancato rispetto della carta dei servizi;
  - i) le modalità di proroga del contratto fino alla cessazione dell'affidamento per scadenza o revoca o decadenza dell'affidamento medesimo;
  - l) la regolazione dei rapporti alla cessazione dell'affidamento, in particolare per quanto riguarda il trasferimento del personale dipendente e dei veicoli all'eventuale nuovo soggetto subentrante nella gestione, secondo le disposizioni di cui all'articolo 22, fermo restando che nessun indennizzo compete all'affidatario alla scadenza del provvedimento di affidamento o in caso di decadenza ai sensi dell'articolo 20;
  - m) l'obbligo di rendicontazione delle risultanze gestionali secondo modalità stabilite dalla Giunta regionale;
  - n) il foro competente per eventuali controversie.
5. I contratti riguardanti servizi di trasporto ferroviario devono considerare, separatamente, le compensazioni attribuite per l'esercizio del trasporto e quelli per la gestione o per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria.
6. Gli eventuali disavanzi gestionali delle imprese di trasporto non coperti dalle compensazioni contrattuali restano a carico delle imprese medesime, fermo restando quanto previsto dall'articolo 20, comma 2, lettera a).
7. Per la Regione i contratti di servizio sono sottoscritti dal dirigente del Settore trasporti.
8. I contratti di servizio sono stipulati ai sensi del comma 1 dell'articolo 8 della legge 7 dicembre 1999, n. 472.

#### Art. 20

(Revoca, decadenza, cessione)

1. Ogni affidamento o autorizzazione di servizi rilasciato ai sensi della presente legge dall'ente competente può essere revocato dall'ente medesimo prima della sua scadenza con provvedimento motivato da sopravvenuta accertata carenza di pubblico interesse o da esigenze di riorganizzazione connesse agli obiettivi della programmazione. In tal caso l'ente competente può disporre un equo indennizzo in favore del soggetto titolare dell'affidamento revocato pari al valore del capitale dei veicoli utilizzati per i servizi revocati, al netto degli ammortamenti effettuati alla data della revoca e degli eventuali contributi pubblici in conto capitale, e comunque non superiore all'entità delle eventuali compensazioni pattuite per la durata del contratto, detratte quelle già erogate.
2. Il soggetto gestore di servizi di trasporto pubblico incorre:
  - a) nella decadenza di tutti gli affidamenti o autorizzazioni quando venga a perdere il requisito di idoneità morale o finanziaria o professionale; quando, dopo la comminazione della sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 31 e nonostante diffida ad adempiere, reiteri la non osservanza agli obblighi derivanti da leggi, regolamenti o contratti di lavoro; quando denunci disavanzi

- gestionali non coperti dagli eventuali corrispettivi contrattuali per più di due esercizi consecutivi;
- b) nella decadenza dell'affidamento o dell'autorizzazione quando, in assenza di causa di forza maggiore, non inizi il servizio alla data fissata nel contratto né a quella successiva fissata con diffida; quando ne dismetta, anche in parte, l'esercizio senza preventiva autorizzazione dell'ente affidante; quando, dopo la comminazione della sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 31 e nonostante diffida ad adempiere, reiteri la non osservanza anche a una sola delle restanti clausole contrattuali;
- c) nella decadenza dell'affidamento o dell'autorizzazione quanto ceda a terzi, in qualsiasi forma, il servizio o quote parti di esso senza la preventiva autorizzazione dell'ente competente. Nel caso di perdita del requisito di idoneità morale o finanziaria o professionale la decadenza decorre dalla data in cui il fatto è accertato; nei restanti casi la pronuncia di decadenza deve essere preceduta da due successive diffide intimare al soggetto gestore dell'ente affidante ed è operativa dalla scadenza del termine stabilito nell'ultima diffida. La decadenza non attribuisce alcun diritto di indennizzo al soggetto dichiarato decaduto;
- d) nella decadenza dell'affidamento quando non ottemperi, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, a quanto disposto all'articolo 13, comma 2. La Giunta regionale, in caso di mancata osservanza esclude dall'erogazione dei contributi corrispettivi le aziende o consorzi partecipate dalle Province o Comuni. Se l'inosservanza fosse la Regione, un "Commissario ad acta" di nomina prefettizia, con proprio decreto, esclude dall'erogazione dei contributi correnti le aziende o consorzi partecipate dalla Regione. A partire dall'anno successivo a quello di uscita dei suddetti enti dalla proprietà come previsto al comma 2 dell'articolo 13 della presente legge è ripristinata la quota di risorsa finanziaria originariamente assegnata.
3. I soggetti titolari di affidamenti o di autorizzazioni di servizi di trasporto possono cedere ad altro soggetto giuridico il titolo posseduto, entro il periodo della sua validità. A tal fine il soggetto cedente e il soggetto cessionario richiedono la preventiva autorizzazione alla cessione all'ente competente, che verifica il possesso da parte del cessionario dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale previsti dalla vigente legislazione.
4. Nel caso di fusione, anche per incorporazione, di più soggetti titolari di affidamenti o autorizzazioni si applicano le disposizioni del comma 3.
5. Nel caso di improvvisa dismissione di servizi in affidamento l'ente affidante, previa nuova verifica della pubblica utilità dei servizi dismessi, può assicurare la continuità degli stessi per il tempo strettamente necessario a espletare le procedure concorsuali di cui all'articolo 16, comunque non superiore a dodici mesi, mediante contratti temporanei di servizio con altri affidatari di servizi limitrofi o precedenti gestori. La medesima disposizione si applica anche nel caso di decadenza dell'affidamento. Nel caso di gara deserta o non aggiudicata l'affidamento permane, per una sola volta, in capo al precedente gestore fino all'espletamento della nuova gara.
6. I provvedimenti adottati dagli enti locali ai sensi dei commi 1, 2, 3, 4 e 5 devono essere comunicati alla Regione entro quindici giorni dalla loro adozione. L'inosservanza della predetta disposizione comporta le sanzioni di cui all'articolo 31.

#### Art. 21

(Norme a garanzia della concorrenza e della trasparenza)

1. I provvedimenti di affidamento o di autorizzazione di servizi di trasporto non instaurano alcun diritto di esclusività o titolo di preferenza per il rilascio di qualsivoglia altro provvedimento relativo agli stessi servizi o a ulteriori servizi, anche limitrofi.
2. Nell'esercizio dei servizi di TPRL le imprese di trasporto possono assumere traffico locale in tutte le fermate autorizzate dall'ente affidante. È vietata l'imposizione, da parte degli enti competenti all'affidamento dei servizi di TPRL, di divieti di traffico locale.
3. Ai sensi del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29 e successive modificazioni e integrazioni, le commissioni giudicatrici delle gare per il rilascio di affidamenti o autorizzazioni di servizi di TPRL sono composte esclusivamente da funzionari alle dipendenze di pubbliche amministrazioni e da eventuali esperti esterni. La Regione e gli enti locali che detengono quote o azioni partecipative in società o consorzi di gestione di servizi di TPRL, fermo restando le disposizioni dell'articolo 13, comma 2 e dell'articolo 20, comma 2, lettera d), non possono designare propri funzionari quali componenti delle commissioni giudicatrici nelle gare a cui concorrono le predette aziende, società o consorzi. In questo ultimo caso le Giunte dei rispettivi enti affidanti nominano esperti del settore e docenti universitari di ruolo di Ingegneria dei trasporti o di Economia dei trasporti.
4. Per i servizi ferroviari, in applicazione della direttiva 91/440 (CEE) e della disposizione dell'articolo 19, comma 5, del d.lgs. 422/1997, deve essere garantito alle imprese ferroviarie il diritto di accesso alle reti ferroviarie di interesse regionale e locale. A tal fine le imprese esercenti servizi ferroviari regionali e locali devono provvedere a separare, anche soltanto sul piano della contabilità, la gestione dell'infrastruttura ferroviaria da quella dei servizi di trasporto. La Giunta regionale stabilisce le modalità applicative delle disposizioni statali emanate in attuazione delle direttive 95/18 e 95/19 (CEE), in conformità a quanto disposto per le ferrovie comunitarie dal decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n.277.
5. Le imprese di trasporto hanno l'obbligo di fornire alle associazioni dei consumatori, su loro richiesta, ogni informazione circa le modalità di svolgimento dei servizi.
6. Le imprese di trasporto che esercitano servizi di TPRL, con qualsiasi modalità, devono adottare, previa approvazione della Giunta dell'ente affidante, la propria carta dei servizi sulla base dei principi stabiliti dalla direttiva del 27 gennaio 1994 del Presidente del Consiglio dei ministri e verificarne periodicamente la corrispondenza con la qualità dei servizi offerti.

#### Art. 22

(Subentro nella gestione dei servizi)

1. Quando la gestione di servizi di TPRL o delle infrastrutture ferroviarie è assegnata, per scadenza o revoca o decadenza del provvedimento di affidamento o autorizzazione o per qualsiasi altra causa, a un soggetto denominato "entrante" diverso dal precedente gestore, denominato "uscente", tutto il personale dipendente dal soggetto uscente e addetto ai servizi riassegnati passa

alle dipendenze del soggetto entrante secondo la disciplina dell'articolo 26 del regolamento allegato A) del regio decreto 8 gennaio 1931, n.148.

2. È fatto obbligo al soggetto "uscente" di trasferire al soggetto "entrante" il fondo per il trattamento di fine rapporto lavoro maturato fino al momento della risoluzione del rapporto di lavoro. In caso di inadempienza l'ente affidante si avvale della garanzia contrattuale di cui all'articolo 19, comma 4, lettera g).

3. Nel caso che il soggetto "entrante" subentri nella gestione di quote parti dei servizi gestiti dal soggetto "uscente", fatte salve diverse pattuizioni, le quote di personale da trasferire sono individuate distintamente per i settori di amministrazione, movimento e manutenzione, in quote percentuali del personale dipendente calcolate sulla base delle percorrenze chilometriche dei servizi dismessi e di quelli mantenuti dal soggetto "uscente".

4. Alla scadenza del periodo di affidamento e in esito alla successiva gara, le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali essenziali all'esercizio dei servizi e utilizzati dal gestore "uscente" di proprietà degli enti "affidanti" o di società sono assegnati al gestore entrante a fronte di un canone stabilito dagli enti affidanti o dalle società, previo parere dell'UTE territorialmente competente, e indicato nel bando di gara.

5. Il soggetto "uscente" ha l'obbligo di alienare al soggetto "entrante", che è obbligato all'acquisto, fatte salve diverse disposizioni dell'ente concedente, i beni acquistati con i contributi regionali sugli investimenti e gravati dai vincoli di cui all'articolo 10 della presente legge e all'articolo 14 della l.r. 13/1982 e successive modificazioni, nella quantità necessaria all'effettuazione dei servizi dismessi dal soggetto "uscente". Per l'alienazione dei predetti beni valgono le disposizioni di cui all'articolo 10, commi 3 e 4. Nel caso che il soggetto "uscente" intenda alienare anche gli altri beni funzionali all'esercizio dei servizi, il soggetto "entrante" ha diritto di prelazione per l'acquisto ai prezzi il cui ammontare è indicato nel bando di gara.

#### Art. 23

(Compiti degli enti affidanti)

1. L'ente competente all'affidamento o autorizzazione di servizi di TPRL:

- a) controlla periodicamente l'erogazione dei servizi di propria competenza, sotto l'aspetto quantitativo e qualitativo e la rispondenza alla carta dei servizi;
  - b) verifica periodicamente la permanenza dei requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria dei soggetti gestori;
  - c) provvede, anche avvalendosi dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio, dell'idoneità dei percorsi stradali e dell'ubicazione delle fermate, ai sensi dell'articolo 5, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n.753 e dell'articolo 4 del d.lgs. 422/1997. Per i percorsi e le fermate nei centri urbani il predetto riconoscimento è attribuito alla competenza dei Comuni interessati, che ne danno comunicazione all'ente affidante;
  - d) autorizza, secondo direttive stabilite dalla Giunta regionale, l'immissione e la dismissione di veicoli adibiti ai servizi di linea in affidamento, dandone comunicazione all'Assessorato regionale ai trasporti;
  - e) trasmette all'Assessorato regionale ai trasporti i dati richiesti per il monitoraggio dei servizi, nelle forme e modalità stabilite dall'Assessorato medesimo;
  - f) riscuote le tasse di concessione e i contributi di sorveglianza sulla base della vigente normativa;
  - g) rilascia alle imprese di trasporto pubblico che ne fanno richiesta, nulla osta a distogliere occasionalmente gli autobus dai servizi di linea di propria competenza, nelle quantità e nei periodi compatibili con le esigenze dei medesimi servizi di linea, secondo direttive stabilite dalla Giunta regionale;
  - h) autorizza il trasporto di viaggiatori in piedi sugli autobus interurbani adibiti ai servizi di linea di propria competenza, nel numero massimo previsto dalla carta di circolazione, secondo direttive stabilite dalla Giunta regionale;
  - i) provvede agli adempimenti previsti dalla vigente legislazione riguardanti il personale dipendente dalle imprese di trasporto e in particolare:
    - l) determina, su richiesta e proposta dell'impresa di trasporto, ai sensi dell'articolo 38 del regolamento allegato A) al r.d. 148/1931, le trattenute per il risarcimento dei danni arrecati dal personale dipendente di importo superiore a Euro 1.000,00, attivabile previo accertamento della responsabilità secondo criteri stabiliti dal dirigente del Settore trasporti dell'Assessorato regionale ai trasporti.
2. Nel caso in cui un'impresa di trasporto eserciti promiscuamente servizi di competenza di più enti, le funzioni di cui al comma 1, lettera i), sono esercitate dall'ente competente alla quota prevalente dei servizi gestiti calcolata sulla base delle percorrenze chilometriche con criteri stabiliti dalla Giunta regionale.
3. Compete alla Regione:
- a) provvedere, previo nulla osta ai fini della sicurezza da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'assenso per l'incarico di direttore o responsabile dell'esercizio ai sensi dell'articolo 90 del d.p.r. 753/1980;
  - b) nominare, ai sensi dell'articolo 54 del regolamento allegato A) del r.d. 148/1931 e della sentenza della Corte costituzionale n. 449 del 25 marzo 1988, il Presidente e i componenti del Consiglio di disciplina.
4. La Regione esercita la vigilanza generale sulla regolarità, qualità e sicurezza di tutti i servizi di TPRL che si svolgono sul proprio territorio, all'uopo riscuotendo i contributi di sorveglianza nella misura stabilita dalle proprie leggi per tutti i servizi di TPRL.
5. I dipendenti della Regione e degli enti locali che esercitano funzioni di vigilanza e controllo devono essere muniti di apposita tessera di servizio rilasciata dall'ente dal quale dipendono. Le predette tessere di servizio e quelle rilasciate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti consentono la libera circolazione sui servizi di TPRL per l'espletamento delle funzioni di vigilanza e controllo. Le tessere rilasciate dagli enti locali hanno validità sui servizi di rispettiva competenza.
6. Le imprese esercenti trasporto pubblico hanno l'obbligo di esibire, a richiesta degli incaricati alla vigilanza e controllo di cui al

comma 5, ogni documento relativo alla gestione dei servizi.

#### Art. 24

(Poteri sostitutivi)

1. In caso di mancato o irregolare esercizio da parte degli enti locali delle funzioni agli stessi conferite dalla presente legge, la Giunta regionale, previa immediata diffida e dopo sessanta giorni dalla stessa, dispone, con propri provvedimenti, specifici interventi in sostituzione dell'ente locale inadempiente.

#### Art. 25

(Osservatorio e Agenzia per la mobilità)

1. Nell'ambito delle proprie funzioni di programmazione del sistema integrato dei trasporti regionali e di vigilanza dei servizi di TPRL, è istituito presso la Giunta regionale, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Osservatorio per la mobilità, con i seguenti compiti:

- a) rilevare e valutare i dati sulla mobilità regionale e i suoi processi evolutivi, ai fini della determinazione dei servizi minimi e della valutazione della rispondenza del sistema dei trasporti alle esigenze economiche e sociali della comunità regionale;
- b) individuare e monitorare i parametri di efficienza, efficacia e qualità dei servizi di TPRL, anche in relazione al loro impatto ambientale, al consumo energetico e alla sicurezza;
- c) rilevare e analizzare i livelli di produttività delle imprese di trasporto, ai fini della definizione di standard ottimali di gestione;
- d) formulare proposte per l'individuazione delle reti di servizi di cui all'articolo 2, comma 4;
- e) verificare il grado di integrazione modale del sistema del trasporto pubblico e proporre interventi migliorativi;
- f) verificare l'efficacia degli investimenti effettuati nel settore;
- g) predisporre un programma operativo per la raccolta e l'elaborazione dei dati mediante appropriati sistemi informatizzati, anche al fine di corrispondere alle richieste del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'elaborazione del Conto nazionale trasporti;
- h) relazionare annualmente alla Giunta regionale, evidenziando i processi evolutivi del settore e formulando ogni proposta utile a migliorare l'efficienza, l'efficacia e la qualità del sistema dei trasporti;
- i) curare la pubblicazione e la diffusione dei dati monitorati.

2. L'Osservatorio per la mobilità si compone di 29 membri:

- a) l'Assessore regionale ai trasporti, con funzioni di presidente;
- b) gli Assessori ai trasporti o loro delegati delle Province;
- c) un rappresentante dell'UPI;
- d) un rappresentante dell'ANCI;
- e) il Dirigente del Settore trasporti
- f) il Presidente dell'ASSTRA;
- g) il Presidente dell'ANAV;
- h) il Dirigente del trasporto locale regionale di Trenitalia spa;
- i) il Presidente della Commissione trasporti della Federazione regionale degli industriali della Puglia;
- j) due rappresentanti delle associazioni dei consumatori;
- k) sei rappresentanti delle associazioni sindacali di categoria e firmatarie di contratti nazionali di lavoro;
- l) cinque rappresentanti delle associazioni sindacali confederali firmatarie di contratti nazionali di lavoro;
- m) un rappresentante delle organizzazioni del trasporto merci in conto terzi;
- n) un rappresentante del Politecnico di Bari, indicato dal Rettore tra gli esperti del settore trasporti;
- o) un rappresentante delle altre università pugliesi, indicato dal Comitato universitario regionale.

La partecipazione dei componenti alle sedute dell'Osservatorio avviene senza alcun onere a carico del bilancio regionale.

3. L'Osservatorio della mobilità è convocato dal Presidente di norma una volta l'anno, allo scopo di approvare gli obiettivi delle attività da svolgere e valutare, a consuntivo, i risultati raggiunti nel corso dell'anno, svolti in particolare dall'Agenzia per la mobilità di cui al comma 5.

4. I soggetti gestori dei servizi hanno l'obbligo di fornire all'Osservatorio per la mobilità tutti i dati richiesti nei tempi e con le modalità stabilite dall'Osservatorio medesimo. L'inosservanza della suddetta disposizione comporta l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 31, fermo restando l'obbligo di ottemperare.

5. Per le finalità dell'Osservatorio della mobilità è costituita l'Agenzia regionale per la mobilità nella Regione Puglia denominata AREM, con i seguenti compiti e struttura organizzativa:

- a) all'AREM sono demandate le funzioni di supporto alla Regione e all'Osservatorio della mobilità e, ove richiesto, agli enti locali nelle seguenti materie:
  - 1) gestione del processo di pianificazione degli investimenti e monitoraggio del sistema dei trasporti;
  - 2) gestione del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità e di progettazione e programmazione dei servizi minimi e aggiuntivi, integrati fra loro e con la mobilità privata;
  - 3) gestione delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi di competenza della Regione e, ove richiesto, degli enti locali;
  - 4) stipula degli accordi di programma e redazione dei contratti di servizio;
  - 5) controllo, vigilanza e monitoraggio dello svolgimento dei servizi e verifica del rispetto della parità e dell'uguaglianza di trattamento degli utenti;

- 6) gestione della politica tariffaria;
  - 7) elaborazione del Piano regionale delle merci e della logistica;
  - 8) attuazione degli indirizzi del Piano regionale dei trasporti per il sostegno della razionalizzazione logistica;
  - 9) definizione e attuazione di azioni di marketing territoriale per favorire l'installazione nella regione di piattaforme logistiche a valore aggiunto per la distribuzione nei Paesi del Mediterraneo e dell'area balcanica;
  - 10) promozione in Italia e all'estero delle risorse di imprenditorialità, tecnologie e infrastrutture regionali al servizio della logistica;
  - 11) promozione e gestione di progetti innovativi che richiedono una forte concertazione di soggetti pubblici e privati.
- b) l'AREM realizza e gestisce una banca dati del sistema della mobilità, del sistema della qualità dei servizi e del sistema di informazione alla clientela e predispone una relazione annuale sull'andamento dei servizi di trasporto da trasmettere all'Osservatorio della mobilità e alla Giunta regionale;
- c) per lo svolgimento dei compiti di informazione e analisi della domanda e degli altri propri compiti istituzionali, gli enti locali trasmettono all'Agenzia i dati necessari forniti dalle imprese esercenti relativi ai servizi di trasporto pubblico, secondo le modalità specificate nei contratti di servizio. Per tale attività l'Agenzia può avvalersi di una struttura di monitoraggio, anche esterna, cui può essere conferito il diritto all'accesso ai dati delle imprese e aziende che gestiscono i servizi di trasporto. I dati raccolti dall'Agenzia sono trasmessi alle organizzazioni sindacali, imprenditoriali e dei consumatori e sono oggetto di confronto, nell'ambito dell'Osservatorio della mobilità, tra le organizzazioni e la Regione per la definizione del successivo programma triennale dei trasporti;
- d) sono organi dell'AREM il Direttore generale, il Collegio dei revisori;
- e) il Direttore generale dell'AREM è nominato dal Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore ai trasporti;
- f) il rapporto di lavoro del Direttore generale è regolato da contratto di diritto privato e decade alla scadenza della Giunta regionale; resta in carica per l'ordinaria amministrazione fino alla nomina del nuovo Direttore generale. Il suo emolumento è definito dalla Giunta regionale su proposta dell'Assessore. L'incarico è incompatibile con altre attività professionali. Nel contratto sono individuate le condizioni e le modalità attraverso le quali il Presidente della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore ai trasporti, previa deliberazione della Giunta regionale, può revocare l'incarico del Direttore generale;
- g) il Direttore generale ha la rappresentanza legale dell'Agenzia ed esercita tutti i poteri di direzione e gestione in coerenza con gli indirizzi della Giunta regionale;
- h) il direttore provvede in particolare ai seguenti compiti:
- 1) adozione del regolamento, approvato dalla Giunta regionale, che disciplina il funzionamento dell'Agenzia e ne specifica le funzioni;
  - 2) direzione della struttura;
  - 3) predisposizione del programma annuale delle attività;
  - 4) predisposizione del bilancio di previsione e del conto consuntivo;
  - 5) gestione delle dotazioni finanziarie e strumentali, verifica del loro utilizzo, gestione del patrimonio e del personale;
  - 6) verifica e assicurazione del livello di qualità dei servizi, ispezione e controllo interno;
  - 7) redazione di una relazione annuale sull'attività svolta e sui risultati conseguiti, da inviare alla Giunta regionale;
  - 8) stipula dei contratti e delle convenzioni nonché di tutti gli altri atti necessari e obbligatori;
  - 9) cura delle relazioni sindacali;
- i) al Direttore generale si applicano, in materia di revoca, incompatibilità e ineleggibilità, nonché prorogatio, le norme nazionali e regionali in vigore;
- l) presso l'AREM è istituito il Collegio dei revisori;
- m) il Collegio dei revisori è composto da cinque membri, dei quali tre effettivi e due supplenti, iscritti al registro dei revisori ufficiali, di cui uno svolge le funzioni di presidente. Il collegio è costituito, con proprio atto, dal Presidente della Giunta regionale. Il collegio dura in carica tre anni e, in ogni caso, non oltre la durata della legislatura. I revisori restano, comunque, in carica fino alla nomina del nuovo collegio;
- n) il Collegio dei revisori dei conti esercita la vigilanza sulla regolarità contabile e finanziaria della gestione dell'AREM e attesta la corrispondenza del conto consuntivo alle risultanze della gestione, con apposito atto. I revisori dei conti hanno anche, disgiuntamente, diritto di accesso agli atti e ai documenti dell'Agenzia;
- o) la Giunta regionale determina l'indennità spettante al presidente e ai componenti il collegio, effettivi, all'atto della nomina del collegio stesso;
- p) ai componenti del collegio si applicano, in materia di revoca, incompatibilità e ineleggibilità, nonché prorogatio, le norme nazionali e regionali in vigore;
- q) la nomina del Collegio dei revisori dei conti, in sostituzione di quelli decaduti o revocati, dimissionati o deceduti, deve essere effettuata entro sessanta giorni dalla data della decadenza, della revoca, delle dimissioni o del decesso;
- r) le funzioni di controllo sull'AREM sono esercitate dalla Giunta regionale;
- Sono sottoposti a controllo preventivo della Giunta regionale i seguenti atti:
1. il bilancio di previsione annuale e poliennale;
  2. gli impegni di spesa poliennale;
  3. il conto consuntivo;
  4. il programma annuale di attività;
  5. il regolamento;
  6. la dotazione organica;

7. la relazione annuale sull'attività svolta;
- s) gli atti di cui alla lettera r) devono essere inviati, per il tramite dell'Assessorato regionale ai trasporti, alla Giunta regionale corredati del parere del collegio dei revisori;
- t) gli atti non soggetti al controllo preventivo della Giunta regionale sono efficaci trascorsi dieci giorni dalla pubblicazione nell'albo della sede dell'AREM;
- u) nei casi di inadempienza sono attivati i poteri sostitutivi regionali;
- v) il Direttore generale, entro sessanta giorni dalla sua nomina, redige e propone il regolamento dell'AREM;
- z) il regolamento è approvato dalla Giunta regionale e disciplina il funzionamento dell'AREM e in particolare ne specifica le funzioni, ne definisce l'organizzazione, la dotazione organica, le modalità di reclutamento del personale, le modalità di funzionamento dell'Osservatorio, nonché le modalità per la definizione di rapporti con soggetti esterni, oltre che con soggetti aventi specifiche professionalità, presenti tra il personale regionale, di enti locali o di aziende di trasporto. La struttura dell'AREM deve essere, comunque, improntata a principi di alta professionalità, snellezza e funzionalità;
- w) per l'esercizio dei suoi compiti di progettazione, studio e ricerca l'AREM può stipulare con esperti contratti di diritto privato e di collaborazione coordinata e continuativa. Può, altresì, stipulare convenzioni con società, enti qualificati e Università per l'espletamento di particolari servizi e partecipare a consorzi e società con finalità di ricerca e formazione;
- x) per il funzionamento e la gestione dell'AREM la Regione destina annualmente risorse pari al 3,5 per mille dei corrispettivi contrattuali di servizio.

## TITOLO VI DISCIPLINA TARIFFARIA

### Art. 26 (Principi generali in materia tariffaria)

1. La Giunta regionale stabilisce, sentite le rappresentanze regionali dell'ANCI, dell'UPI, dell'UNCEM, delle imprese di trasporto, delle organizzazioni sindacali confederali e federali del trasporto e delle associazioni dei consumatori presenti sul territorio, le basi tariffarie chilometriche minime dei servizi di trasporto pubblico interurbani e i prezzi minimi dei biglietti di corsa semplice dei servizi urbani e suburbani con l'obiettivo del raggiungimento del rapporto minimo tra ricavi e costi previsto dalla vigente normativa e di promuovere l'integrazione tariffaria tra i vari servizi, con qualunque modalità esercitati e in qualunque forma gestiti.
2. Le basi tariffarie sono, di norma, incrementate annualmente applicando l'indice dell'inflazione reale.
3. I prezzi minimi dei titoli di viaggio dei servizi interurbani sono commisurati alle basi tariffarie chilometriche di cui al comma 1 con i criteri di cui all'articolo 28. I prezzi minimi dei titoli di viaggio, nonché gli abbonamenti mensili o settimanali dei servizi urbani e suburbani, sono commisurati al prezzo del biglietto di corsa semplice di cui al comma 1 e con i criteri stabiliti dagli enti competenti.
4. La Giunta regionale può disporre prezzi più alti di quelli minimi per i servizi di TPRL interurbano. Analoga facoltà compete ai Comuni per servizi di propria competenza.
5. La Giunta regionale e i Comuni, secondo le competenze di cui al comma 4, possono autorizzare tariffe più alte alle imprese di trasporto che ne fanno richiesta allo scopo di raggiungere, tenuto conto della elasticità della domanda, il rapporto contrattualmente stabilito tra ricavi e costi dei servizi. Per il rilascio dell'autorizzazione le imprese di trasporto devono fornire adeguate motivazioni a sostegno della propria richiesta.

### Art. 27 (Titoli di viaggio)

1. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, a conservarlo per la durata del viaggio e ad esibirlo al personale dell'impresa esercente o dell'ente di vigilanza o controllo.
2. Le imprese di trasporto sono tenute a rilasciare, a richiesta degli utenti, i seguenti titoli di viaggio:
  - a) biglietti di corsa semplice, validi per effettuare una sola corsa;
  - b) abbonamenti settimanali, validi per la settimana di convalida;
  - c) abbonamenti mensili, validi per il mese di convalida;
  - d) abbonamenti settimanali e mensili ridotti, validi per la settimana o mese di convalida,
  - e) per eventuali servizi utilizzabili per non più di cinque giorni alla settimana.
3. Le imprese di trasporto possono con proprio regolamento limitare la validità degli abbonamenti settimanali e mensili, ferma restando la validità temporale per la settimana o il mese di convalida, a un numero di corse non inferiore rispettivamente a dodici e cinquantadue corse, ridotte a dieci e quarantadue corse per gli abbonamenti ridotti.
4. Le imprese di trasporto possono adottare, previa autorizzazione della Regione o dei Comuni, secondo le competenze di cui all'articolo 26, altre tipologie dei titoli di viaggio in relazione a particolari esigenze dei servizi gestiti.

### Art. 28 (Prezzi minimi dei titoli di viaggio)

1. I prezzi minimi dei titoli di viaggio per i servizi interurbani di TPRL sono calcolati con le modalità di cui ai commi 2, 3, e 4 sulla base della lunghezza della relazione del viaggio corrispondente, per i servizi automobilistici, al minor percorso stradale tra i centri



serviti indipendentemente dall'effettivo percorso dei servizi medesimi. Le lunghezze sono assunte con riferimento a fasce chilometriche di cinque chilometri fino ai cinquanta chilometri e di dieci chilometri oltre i cinquanta chilometri, assumendo la prima fascia da uno a dieci chilometri. I prezzi dei titoli di viaggio dei servizi di TPRL sono arrotondati, per eccesso e per difetto, ai dieci centesimi di Euro fino all'importo di venticinque Euro e all'Euro per importi superiori ai venticinque Euro. I prezzi dei titoli di viaggio sono comprensivi di IVA.

2. I prezzi minimi dei biglietti di corsa semplice dei servizi interurbani si calcolano moltiplicando la base tariffaria chilometrica stabilita ai sensi dell'articolo 26, comma 1, per la lunghezza chilometrica massima della fascia in cui è compresa la lunghezza della relazione. Il prezzo minimo del biglietto di corsa semplice è commisurato alla lunghezza di quindici chilometri.

3. I prezzi minimi degli abbonamenti settimanali dei servizi interurbani si calcolano moltiplicando la base tariffaria chilometrica di cui all'articolo 26, comma 1, per la lunghezza massima della fascia in cui è compresa la relazione e per il coefficiente dodici, o il coefficiente dieci per gli abbonamenti ridotti, con applicazione dei seguenti sconti progressivi:

- a) fino a 10 km : 20%
- b) da 11 a 20 km : 25%
- c) da 21 a 30 km : 35%
- d) da 31 a 40 km : 50%
- e) da 41 a 50 km : 65%
- f) oltre 50 km: 80%

4. I prezzi minimi degli abbonamenti mensili dei servizi interurbani si calcolano moltiplicando la base tariffaria chilometrica di cui all'articolo 26, comma 1, per la lunghezza massima della fascia in cui è compresa la relazione e per il coefficiente cinquanta, o il coefficiente quarantadue per gli abbonamenti ridotti, con applicazione dei seguenti sconti progressivi:

- a) Fino a 10 km : 30%
- b) da 11 a 20 km : 40%
- c) da 21 a 30 km : 50%
- d) da 31 a 40 km : 60%
- e) da 41 a 50 km : 75%
- f) oltre 50 km: 85%

5. I ragazzi di età inferiore a dieci anni accompagnati da persona adulta sono trasportati gratuitamente.

6. Le imprese di trasporto stabiliscono con proprio regolamento, trasmesso all'ente affidante e alla Regione, le modalità per l'eventuale rilascio di tessere di riconoscimento per viaggiatori in abbonamento e di titoli di viaggio a bordo con relativo sovrapprezzo, per la prenotazione di posti e per il trasporto di bagagli e animali.

7. Le imprese di trasporto sono obbligate a trasmettere alla Regione e ai propri enti affidanti le tabelle dei prezzi e delle distanze dei titoli di viaggio rilasciati per i servizi dalle stesse gestiti, dando tempestiva notizia delle eventuali variazioni intervenute. Le imprese di trasporto sono altresì tenute a dare ampia informazione alla clientela delle tariffe applicate e del regolamento di cui al comma 6. L'inosservanza delle predette disposizioni comporta l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 31.

8. La base tariffaria chilometrica minima di cui all'articolo 26, comma 1, è espressa in Euro con almeno quattro cifre decimali.

#### Art. 29

(Sistema tariffario integrato)

1. La Regione promuove l'istituzione di un sistema tariffario integrato che consenta all'utente l'utilizzo di tutti i servizi di TPRL sul proprio territorio con il pagamento di un unico titolo di viaggio, anche con carte multiservizi.

2. Per le finalità di cui al comma 1 la Regione promuove la costituzione, anche con la propria partecipazione, di un centro di gestione del sistema tariffario integrato, in forma societaria o consortile con la partecipazione delle imprese di trasporto e di altri soggetti pubblici o privati. L'eventuale quota partecipativa regionale non può superare il trenta per cento.

3. Fino alla costituzione del centro di cui al comma 2 la Giunta regionale ha facoltà di imporre integrazioni tariffarie tra più imprese di trasporto pubblico con modalità dalla stessa stabilite e sentite le imprese interessate.

4. Per aree a elevata diffusione abitativa la Giunta regionale promuove, nell'ambito degli obiettivi di cui al comma 1, sistemi tariffari diversi da quelli di cui agli articoli 27 e 28 riferiti a parametri temporali e zonali.

#### Art. 30

(Agevolazioni tariffarie)

1. È facoltà della Regione e degli enti locali disporre agevolazioni o gratuità tariffarie in favore di determinate categorie di utenti a condizione che i relativi atti dispositivi provvedano contestualmente a coprire i minori ricavi del traffico derivanti alle imprese di trasporto dalle predette agevolazioni.

2. Gli sconti sugli abbonamenti calcolati con i criteri di cui all'articolo 28, commi 3 e 4, hanno carattere di sconti commerciali e non costituiscono agevolazioni ai sensi del comma 1 del presente articolo.

3. Nei limiti della disponibilità del capitolo di spesa di cui all'articolo 4, comma 2, lettera e), la Giunta regionale può disporre il rilascio, da parte delle imprese, di documenti di viaggio per la circolazione gratuita sugli autoservizi di TPRL delle seguenti categorie di cittadini:

- a) privi di vista per cecità assoluta o con residuo visivo non superiore a un decimo in entrambi gli occhi con eventuale correzione e loro eventuali accompagnatori se ne è riconosciuto il diritto;

b) invalidi di guerra, civili di guerra e per servizio, iscritti alla prima, seconda e terza categoria della tabella A) allegata alla legge 18 marzo 1968, n. 113 e successive modificazioni, e loro eventuali accompagnatori se ne è riconosciuto il diritto;

c) invalidi civili e portatori di handicap certificati dall'autorità competente, ai quali sia stata accertata una invalidità in misura non inferiore all'80 per cento e loro eventuali accompagnatori se ne è riconosciuto il diritto, nonché invalidi del lavoro certificati dall'autorità competente, ai quali sia stata accertata una invalidità in misura non inferiore al 70 per cento.

I documenti di viaggio sono rilasciati dalle imprese, nel limite massimo di valore di cui al comma 4, ai cittadini che ne facciano richiesta per le tratte di servizio interessate, previo accertamento della loro appartenenza a una delle predette categorie sulla base di idoneo documento e sulla base degli elenchi prodotti dalle associazioni regionali delle categorie aventi diritto.

4. Le compensazioni dei minori ricavi del traffico conseguenti alle agevolazioni di cui al precedente comma sono stabilite nel limite massimo del 2 per mille dei corrispettivi contrattuali di servizio e, comunque, nel limite della disponibilità del capitolo di spesa di cui all'articolo 4, comma 2, lettera e).

5. Le clausole dei contratti "ponte" di servizio relative alle gratuità di viaggi alle categorie di cui al precedente comma 3 si intendono sostituite con riferimento alle presenti disposizioni.

## TITOLO VII

### SANZIONI

#### Art. 31

(Sanzioni agli enti e imprese di trasporto)

1. La mancata osservanza delle disposizioni della presente legge comporta l'applicazione di sanzione amministrativa pecuniaria da Euro 1.000,00 a Euro 10.000,00 a carico dell'ente o impresa inadempiente.

2. L'importo della sanzione amministrativa spetta all'ente competente all'accertamento dell'infrazione, il quale può introitarne l'importo mediante recupero a valere compensativamente sugli eventuali corrispettivi dovuti all'impresa sanzionata.

3. La Regione può disporre recuperi di somme a qualsiasi titolo dovute dagli enti locali o dalle imprese di trasporto in sede di trasferimenti di risorse ai medesimi enti o imprese.

4. Nel caso di inadempienza agli obblighi di esercizio rivenenti dai contratti di servizio e dalle carte dei servizi, l'impresa di trasporto inadempiente, ferma restando l'applicazione delle sanzioni contrattualmente previste, è tenuta a corrispondere un equo indennizzo agli eventuali utenti che ne abbiano subito danno. I criteri di indennizzo sono stabiliti dalla Giunta regionale.

#### Art. 32

(Sanzioni agli utenti dei servizi)

1. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico che all'atto dei controlli risultino sprovvisti di valido titolo di viaggio sono tenuti al pagamento, oltre che del biglietto di corsa semplice, anche di una sanzione amministrativa pecuniaria di Euro 100,00, ridotta a Euro 50,00 se l'utente estingue l'illecito entro i trenta giorni successivi a quello della contestazione o della sua notifica.

2. L'importo della predetta sanzione amministrativa compete all'impresa esercente il servizio.

3. Il mancato rispetto da parte degli utenti dei servizi delle norme contenute nel regolamento aziendale di vettura comporta l'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie da Euro 55,00 a Euro 250,00, ridotte al 50 per cento se l'utente estingue l'illecito entro i trenta giorni successivi a quello della contestazione o della sua notifica. L'importo della predetta sanzione amministrativa compete all'esercente il servizio.

4. Per l'accertamento e la contestazione degli illeciti di cui ai commi 1 e 2 le imprese di trasporto abilitano i propri agenti nelle forme di legge. Qualora il pagamento delle sanzioni non sia effettuato nelle forme di cui ai commi 1 e 2, il direttore dell'impresa di trasporto, pubblica o privata, ricevuto il rapporto dell'agente che ha accertato l'infrazione, è competente, ai sensi dell'articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n.689, a emettere l'ordinanza-ingiunzione con le procedure di cui al medesimo articolo 18.

## TITOLO VIII

### NORME FINALI E FINANZIARIE

#### Art. 33

(Contratti Ponte)

1. I contratti ponte di TPRL sottoscritti nella Regione Puglia restano in vigore sino all'espletamento delle procedure concorsuali di cui all'articolo 16 della presente legge. I programmi di esercizio riportati nei contratti ponte non possono subire variazioni salvo per gli orari, che possono variare per mutate esigenze di mobilità.

#### Art. 34

(Avvio delle procedure concorsuali)

1. La Regione e gli enti locali competenti, entro centocinquanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, hanno l'obbligo di attivare le procedure concorsuali di cui all'articolo 16 della presente legge affinché, a far data dal 1° gennaio 2004, i servizi di TPRL - esclusi i servizi ferroviari - vengano affidati con contratto di servizio pubblico di cui all'articolo 19 della presente

legge.

2. I servizi ferroviari esclusi dal comma 1 saranno affidati a far data dal 1° gennaio 2004 come previsto dal d.lgs. 422/1997 e d.lgs 400/1999.

Art. 35

(Costituzione A.RE.F.)

1. La Regione Puglia promuove, entro il 31 dicembre 2003, la costituzione di una società per azioni secondo le norme degli articoli 2325 e seguenti del Codice civile, denominata Azienda regionale ferroviaria (A.RE.F.) S.p.A.
2. L'A.RE.F. ha le finalità di realizzare un sistema ferroviario regionale coordinato e integrato nel sistema del trasporto pubblico locale che garantisca le esigenze collettive di mobilità delle persone e delle merci e che promuova un equilibrato sviluppo economico e sociale dell'intero territorio regionale.
3. Principi e oggetto sociale della società saranno quelli di partecipare alle gare a evidenza pubblica e gestire l'intera rete dei servizi ferroviari della Regione Puglia. Così costituita, l'A.RE.F. potrà gestire i servizi ferroviari e automobilistici integrativi o sostitutivi strettamente legati all'esercizio ferroviario locale di competenza territoriale della Regione Puglia.
4. Soci dell'A.RE.F. possono essere enti locali, aziende e istituti di credito, camere di commercio, industria e artigianato, imprenditori singoli e associati.
5. Lo Statuto dell'A.RE.F. è approvato dal competente organo societario, previo parere della Giunta regionale e nel rispetto di quanto previsto all'articolo 13.
6. L'A.RE.F., per meglio integrare e consolidare le proprie finalità intermodali, parteciperà anche a gare del settore automobilistico da esercitarsi nella Regione Puglia e che siano di proprietà degli enti comunali capoluoghi di provincia.
7. Il capitale sociale dell'A.RE.F. in fase di costituzione viene quantificato in Euro 5.200.000,00. La Regione e gli enti locali vi partecipano nei limiti previsti al comma 2 dell'articolo 13. Sia per la determinazione della quota di partecipazione della Regione Puglia che per il relativo finanziamento si dovrà provvedere con specifico provvedimento mediante stanziamento in apposito capitolo di spesa a costituirsi.
8. La composizione degli organi sociali è determinata dallo Statuto dell'A.RE.F. La rappresentanza della Regione è designata dalla Giunta regionale.
9. La rappresentanza della Regione negli organi statutari dell'A.RE.F. relaziona annualmente alla stessa sulle realizzazioni e sui programmi della società, nonché sull'andamento di gestione economico-finanziaria.
10. La Regione è rappresentata nell'Assemblea dell'A.RE.F. dal Presidente della Giunta regionale o da un Assessore regionale suo delegato, che partecipa all'Assemblea dopo aver acquisito gli orientamenti della Giunta stessa.

Art. 36

(Norma finanziaria)

1. Alla copertura degli oneri rivenienti dall'applicazione della presente legge, per l'esercizio finanziario 2002, si provvede:
  1. quanto alla spesa prevista all'articolo 4, comma 2, lettera a), con lo stanziamento iscritto al capitolo 552012/2002;
  2. quanto alla spesa prevista all'articolo 4, comma 2, lettera b), con lo stanziamento iscritto al capitolo 552013/2002;
  3. quanto alla spesa prevista all'articolo 4, comma 2, lettera c), con lo stanziamento iscritto al capitolo 552018/2002;
  4. quanto alla spesa prevista all'articolo 4, comma 2, lettera d), con gli stanziamenti che saranno iscritti ai capitoli di spesa 551041 e 551042, a seguito di assunzione di mutuo con oneri di ammortamento a totale carico dello Stato ai sensi della legge 194/98;
  5. quanto alla spesa prevista all'articolo 4, comma 2, lettera e), con lo stanziamento iscritto al capitolo 552016/2002;
  6. quanto alla spesa prevista all'articolo 33, comma 2, con lo stanziamento iscritto al capitolo 552023/2002;
  7. quanto alla spesa prevista all'articolo 25, con uno stanziamento di Euro 110.000,00 da iscriversi al capitolo di nuova istituzione epigrafato "Spese per il funzionamento dell'Agenzia regionale per la mobilità" mediante contestuale riduzione, di pari importo, dell'autorizzazione di spesa del bilancio di previsione 2002 iscritta al capitolo 3185.
2. Per gli esercizi successivi si provvederà in sede di predisposizione dei bilanci di previsione annuali.

Art. 37

(Obbligo di notifica UE)

1. L'efficacia della presente legge, limitatamente agli articoli 9 e 10, che prevedono la concessione di aiuti di Stato a finalità regionale, è sospesa sino alla pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione Puglia dell'esito dell'esame da parte della Commissione Europea, ai sensi dell'articolo 93 del Trattato UE.

TITOLO IX

ABROGAZIONI

Art. 38

(Abrogazioni)

1. Sono abrogate: la legge regionale 25 marzo 1999, n. 13 e le sue successive modifiche e integrazioni per quanto incompatibili con

la presente e, precisamente, il comma 2 dell'articolo 25 della legge regionale 4 maggio 1999, n. 17, l'articolo 15 della legge regionale 13 dicembre 1999, n. 32, l'articolo 56 della legge regionale 12 aprile 2000, n. 9, i comma 1-3-4-5-8-10-11 dell'articolo 8 della legge regionale 22 dicembre 2000, n. 28, la legge regionale 12 febbraio 2001, n. 10, l'articolo 37 della legge regionale 31 maggio 2001, n. 14, la legge regionale 3 aprile 1995, n. 9, l'articolo 18 della legge regionale 5 dicembre 2001 n. 32, gli articoli 32, 33 e 35 della legge regionale 21 maggio 2002, n. 7 e l'articolo 2 della legge regionale 25 giugno 2002, n. 11.

2. Le disposizioni abrogate di cui al comma 1 restano applicabili ai rapporti sorti in base alle disposizioni medesime nel periodo della loro vigenza.

3. Norme in contrasto con la presente legge sono, in ogni caso, abrogate.

La presente legge è dichiarata urgente ai sensi e per gli effetti dell'art. 60 dello statuto ed entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione

La presente legge sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge della Regione Puglia.

30160

Bollettino Ufficiale della Regione Puglia - n. 123 del 24-08-2012

## PARTE PRIMA

*Leggi e regolamenti regionali*

LEGGE REGIONALE 20 agosto 2012, n. 24

**“Rafforzamento delle pubbliche funzioni nell’organizzazione e nel governo dei Servizi pubblici locali”.**IL CONSIGLIO REGIONALE  
HA APPROVATOIL PRESIDENTE DELLA  
GIUNTA REGIONALE

## PROMULGA

La seguente legge:

CAPO I  
NORME GENERALI

## Art. 1

*Principi e finalità*

1. La Regione Puglia promuove lo sviluppo dei servizi pubblici locali a rilevanza economica con l’obiettivo di garantire l’accesso universale, la salvaguardia dei diritti degli utenti, l’uso efficiente delle risorse e la protezione dell’ambiente.

2. La presente legge regola e organizza, in conformità con i principi definiti dalla disciplina dell’Unione europea e in attuazione della disciplina statale, lo svolgimento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

3. Sono sottoposti alla presente legge i servizi di raccolta e smaltimento dei rifiuti e i servizi di trasporto pubblico locale.

4. I servizi sono organizzati ed erogati all’interno di Ambiti territoriali ottimali (ATO) al fine di consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l’efficienza del servizio.

5. I soggetti cui viene affidata la gestione dei servizi pubblici locali sono individuati attraverso procedure, conformi ai principi dell’UE e alle vigenti norme statali settoriali, aperte e trasparenti, volte a garantire un effettivo sviluppo della concorrenza nella salvaguardia del diritto di accesso universale ai servizi pubblici e dei diritti degli utenti.

6. La Regione assicura la piena e leale collaborazione con l’Autorità garante della concorrenza e del mercato, con le autorità nazionali preposte alla regolazione e alla vigilanza nei singoli settori e con gli enti locali.

7. La programmazione e l’organizzazione dei servizi pubblici locali di cui alla presente legge è riservata all’Organo di governo d’ambito di cui all’articolo 6 (d’ora in poi Organo di governo), nel rispetto delle prerogative assegnate alla Regione dalla legislazione statale. La regolazione e il controllo sulla gestione dei servizi pubblici locali spettano all’Autorità regionale di cui all’articolo 7 (d’ora in poi Autorità), nel rispetto delle prerogative della Regione, delle comunità e degli enti locali. Restano ferme le funzioni di indirizzo politico e le competenze amministrative in materia di concessioni e autorizzazioni attribuite alle Regioni e agli enti locali dalla legislazione nazionale e regionale.

8. Nel presente capo sono riportate le norme comuni a entrambe le tipologie di servizi pubblici oggetto della presente disciplina, fatte salve le specificazioni dettate, per ognuna di esse, nei capi secondo e terzo.

## Art. 2

*Individuazione degli Ambiti territoriali ottimali*

1. Per il settore dei servizi del ciclo integrato dei rifiuti urbani e assimilati gli ATO sono quelli individuati dall’articolo 31 (Ambiti territoriali ottimali), comma 1, della legge regionale 6 luglio 2011, n. 14 (Assestamento e prima variazione al

bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2011).

2. Per il settore dei servizi di trasporto pubblico locale, gli ATO sono delimitati nel piano regionale adottato ai sensi della legislazione di settore, sentita l'Autorità. L'ATO ha estensione non inferiore a quella provinciale. La Regione, con il medesimo piano regionale, può individuare ambiti di estensione diversa, più ampia o più ridotta rispetto al territorio provinciale, qualora ciò si renda necessario per motivate esigenze di differenziazione territoriale e socio-economica nel rispetto dei principi di differenziazione, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio; oppure, qualora ne facciano richiesta più comuni, sulla base dei medesimi criteri e principi. In sede di prima applicazione, si rinvia a quanto disposto dall'articolo 19.

#### Art. 3

##### *Definizione degli obblighi di servizio pubblico e universale*

1. Ogni Organo di governo individua, per ciascun ATO, i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e universale, ivi inclusi i criteri per la determinazione delle tariffe agevolate ove non fissati a livello nazionale, sulla base delle risorse finanziarie disponibili e tenuto conto di criteri di efficienza e dei costi di fornitura dei servizi.

2. Per ciascun settore sono predisposti con delibera dell'Autorità gli schemi-tipo del contratto di servizio e della carta dei servizi.

3. Gli adempimenti di cui ai commi 1 e 2 sono svolti tenuto conto delle indicazioni che potranno essere fornite dalle Autorità e dagli organismi nazionali di regolazione settoriale, secondo le disposizioni vigenti.

#### Art. 4

##### *Verifica delle condizioni di concorrenza e adozione del provvedimento sul regime di mercato*

1. L'Autorità verifica, settore per settore, in ciascun ATO, la sussistenza delle condizioni per un

idoneo sviluppo della concorrenza nel mercato, incluse le eventuali modalità di regolamentazione della stessa, tale da non pregiudicare il raggiungimento degli obblighi di servizio pubblico e universale, definiti ai sensi dell'articolo 3 e gli obiettivi di contenimento dell'uso delle risorse pubbliche e delle tariffe. A tal fine, l'Autorità svolge una specifica analisi di mercato, anche in relazione alla vantaggio di procedere all'affidamento congiunto di più servizi. L'analisi di mercato deve specificamente accertare la dimensione ottimale di svolgimento unitario del servizio che consenta di perseguire il migliore livello omogeneo nella qualità del servizio, il maggior grado di accesso universale e i benefici derivanti da economie di scala e di scopo. L'analisi deve altresì accertare l'esistenza in ciascun ATO di società considerate in house secondo la disciplina dell'UE e deve specificamente valutare la loro idoneità a svolgere il servizio in modo da assicurare il principio di accesso universale e il diritto del cittadini, nel rispetto degli obiettivi di contenimento dei costi e dei vincoli di finanza pubblica.

2. L'Organo di governo, entro trenta giorni dalla data di ricezione dell'analisi di mercato svolta dall'Autorità, definisce con apposito provvedimento il regime di mercato di ciascun servizio pubblico locale in ciascun ATO.

#### Art. 5

##### *Affidamento del servizio*

1. L'Organo di governo, per ciascun ATO, affida il servizio nel rispetto dei principi dell'UE, mediante:

- a) l'affidamento diretto a società considerate in house secondo la disciplina dell'UE;
- b) l'indizione di una procedura a evidenza pubblica ai fini dell'aggiudicazione del servizio;
- c) ovvero, l'indizione di una procedura di evidenza pubblica per la selezione del socio operativo della società a partecipazione pubblico-privata alla quale affidare il servizio.

2. Nel caso di ricorso a procedura di evidenza pubblica, l'adozione di strumenti di tutela dell'oc-

cupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta. I bandi di gara sono adottati dall'Organo di governo, acquisito il parere dell'Autorità, da esprimersi entro e non oltre trenta giorni.

3. Ove all'interno di un ATO siano ancora in essere affidamenti a norma di scala inferiore, le procedure di cui al comma 1 sono realizzate per la gestione immediata delle porzioni restanti dell'ATO, salvo diverse disposizioni per specifici servizi locali. L'Organo di governo, sentita l'Autorità, verifica, in relazione alle circostanze del caso concreto, la possibilità di realizzare procedure che abbiano a oggetto anche la gestione futura delle porzioni ancora coperte dai contratti in essere, che verranno avviate alla scadenza di questi ultimi. Nella fase transitoria di coesistenza tra più soggetti affidatari, l'Organo di governo, sentita l'Autorità, promuove meccanismi unitari di gestione.

4. In ogni caso, l'Organo di governo procede all'affidamento del servizio e alla stipula del relativo contratto di servizio, in conformità allo schema tipo predisposto dall'Autorità, salvo diverse disposizioni per specifici servizi locali.

#### Art. 6

##### *Organi di governo d'ambito*

1. Per ciascun settore e per ciascun ATO è individuato un Organo di governo, esponente degli interessi dei cittadini residenti in ciascun Ambito.

2. La composizione o l'identificazione degli Organi di governo, per ciascun settore, è disciplinata dagli articoli 9 e 17.

3. Ferme restando le competenze che le norme statali riservano ad Autorità e organismi nazionali, ciascun Organo di governo, in quanto esponente dell'ATO:

- a) definisce gli obblighi di servizio pubblico e universale;
- b) stabilisce i criteri per la determinazione delle tariffe agevolate in favore degli utenti in condizioni di disagio economico, sociale e personale;

- c) adotta apposito provvedimento sul regime di mercato, nell'attuazione del servizio;
- d) procede all'affidamento del servizio e stipula il relativo contratto di servizio, salvo diverse disposizioni per specifici servizi locali;
- e) approva i piani d'Ambito e gli altri atti di pianificazione.

4. Ciascun Organo di governo è altresì titolare di poteri consultivi che esercita autonomamente e su espressa richiesta della Regione, degli enti locali e dell'Autorità.

5. La partecipazione all'Organo di governo è a titolo gratuito.

6. Per l'esercizio delle proprie funzioni, ciascun Organo di governo si avvale degli uffici e del personale degli enti locali partecipanti e dell'Autorità.

#### Art. 7

##### *Autorità regionale per la regolamentazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*

1. È istituita l'Autorità regionale per la regolamentazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, avente sede a Bari.

2. L'Autorità è organo collegiale composto da un Presidente e due membri commissari, nominati dal Presidente della Giunta regionale, previa designazione da parte del Consiglio regionale a maggioranza dei due terzi dei partecipanti al voto.

3. I componenti dell'Autorità sono scelti fra persone dotate di alta e riconosciuta professionalità e competenza in possesso di titolo di laurea che per la loro attività pregressa assicurino indipendenza nello svolgimento della funzione; durano in carica cinque anni e non possono essere confermati. A pena di decadenza essi non possono esercitare, direttamente o indirettamente, alcuna attività professionale o di consulenza in favore delle imprese operanti nella gestione dei servizi pubblici locali nel territorio regionale, né ricoprire incarichi elettivi o di rappresentanza nei partiti politici. Per almeno due anni dalla cessazione dell'incarico i componenti delle Autorità non possono intrattenere,



direttamente o indirettamente, rapporti di collaborazione, di consulenza o di impiego con le imprese nella gestione dei servizi pubblici locali nel territorio regionale. Le indennità spettanti ai componenti sono determinate con decreto del Presidente della Giunta regionale pari al 50 per cento delle somme dovute al Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti della Regione Puglia.

4. L'Autorità, operando con piena autonomia e indipendenza di giudizio e di valutazione, nel rispetto delle funzioni delle Autorità nazionali di settore, esercita le seguenti funzioni:

- a) verifica la corretta attuazione della pianificazione d'Ambito territoriale;
- b) svolge l'analisi di mercato di cui all'articolo 4;
- c) determina le tariffe per l'erogazione dei servizi, in conformità alla disciplina statale, conformandole a principi di contenimento e agli eventuali criteri generali fissati dalle autorità nazionali di regolazione settoriale e ai criteri per la determinazione delle tariffe agevolate stabiliti dagli Organi di governo;
- d) determina e controlla i livelli generali del servizio e gli standard di qualità;
- e) predispone lo schema-tipo dei bandi di selezione pubblica e i contratti di servizio;
- f) definisce specifici criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e fissa regole uniformi per la determinazione dei compensi dei componenti delle stesse nel rispetto di quanto previsto dal Codice degli appalti pubblici;
- g) predispone i meccanismi di soluzione alternativa delle controversie tra imprese e utenti nel rispetto di quanto previsto dal Codice degli appalti pubblici;
- h) collabora con le Autorità o organismi statali di settore.

5. La Giunta regionale, approva con regolamento, ai sensi dell'articolo 44, comma 2, dello Statuto regionale, l'atto di funzionamento dell'Autorità.

6. In fase di prima applicazione, all'onere derivante dall'istituzione e dal funzionamento dell'Autorità si provvede mediante quota parte dei fondi dell'ecotassa.

7. L'Autorità assicura la piena e leale collaborazione con l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con le autorità nazionali preposte alla regolazione e alla vigilanza nei singoli settori, con la Regione, con gli enti locali e con gli Organi di governo.

8. Prima di assumere le sue decisioni, l'Autorità assicura la piena partecipazione degli enti locali e consulta le imprese regolate, le organizzazioni sindacali e le associazioni dei consumatori.

9. Le funzioni di cui al comma 4 sono di esclusiva competenza dell'Autorità.

## CAPO II

### NORME IN MATERIA DI RIFIUTI URBANI E ASSIMILATI

#### Art. 8

#### *Principi in materia di ciclo integrato di gestione dei rifiuti urbani ed assimilati*

1. Il ciclo integrato di gestione dei rifiuti urbani e assimilati è disciplinato in attuazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 (Norme in materia ambientale), all'articolo 2 (Disposizioni diverse), comma 186 bis, della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2010) e al decreto legge 13 agosto 2011, n. 138 (Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo. Delega al Governo per la riorganizzazione della distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari), convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148 e successive modificazioni e integrazioni e del Piano regionale che sarà approvato dalla Giunta regionale entro e non oltre centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Il ciclo integrato di gestione dei rifiuti urbani e assimilati è articolato funzionalmente nelle operazioni di spazzamento, raccolta, trasporto, commercializzazione, gestione degli impianti di recupero, riciclaggio e smaltimento.

3. La pianificazione regionale, al fine di consentire una differenziazione dei servizi finalizzata a massimizzarne l'efficienza, all'interno di ciascun ATO, può definire perimetri territoriali di ambito sub-provinciale per l'erogazione dei soli servizi di spazzamento, raccolta e trasporto, denominati Ambiti di raccolta ottimale (ARO). I perimetri degli ARO sono individuati nel rispetto dei principi di differenziazione, adeguatezza ed efficienza, tenendo conto delle caratteristiche dei servizi di spazzamento, raccolta e trasporto di tutti i rifiuti urbani e assimilati.

4. Il servizio di commercializzazione degli imballaggi da raccolta differenziata e la gestione degli impianti di recupero e riciclaggio è organizzato ed erogato prioritariamente all'interno degli ATO al fine di favorire il più possibile il loro recupero, privilegiando il principio di prossimità, fermo restando la necessità di conseguire economie di scala e differenziazione per le diverse frazioni merceologiche intercettate dalla raccolta differenziata idonea a massimizzare l'efficienza del servizio.

5. I corrispettivi provenienti dalla commercializzazione di rifiuti da imballaggio derivanti dalle raccolte differenziate sono erogati esclusivamente agli enti locali facenti parte dell'ARO, cui è fatto divieto di delegare tale funzione al gestore del servizio di raccolta e trasporto.

6. In sede di prima attuazione, fino all'approvazione del Piano regionale dei rifiuti, la perimetrazione degli ARO, quale articolazione interna degli ATO, è disposta dalla Giunta regionale con deliberazione, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, viste le proposte di perimetrazione dei Comuni da sottoporsi alla Regione entro e non oltre trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

#### Art. 9

##### *Organo di governo in materia di rifiuti urbani e assimilati* Composizione e funzionamento

1. Nel settore disciplinato dal presente capo, l'Organo di governo è composto dai Sindaci dei comuni dell'ATO o loro delegati e delibera con la

maggioranza semplice dei partecipanti alla riunione. Ogni comune esprime un numero di voti pari al numero di abitanti risultante dall'ultimo censimento.

2. La prima seduta dell'Organo di governo è convocata dal Sindaco del comune con il maggior numero di abitanti entro venti giorni dalla data di pubblicazione del Piano regionale. In difetto di tempestiva convocazione, vi provvede il Presidente della Regione o suo delegato.

3. Nella prima riunione l'Organo di governo elegge, con votazioni separate, il Presidente e due componenti l'Ufficio di Presidenza. Risulta eletto il Sindaco che nella votazione riporta il maggior numero di voti. L'Ufficio di Presidenza svolge esclusivamente funzioni istruttorie e di coordinamento in funzione della predisposizione degli atti da sottoporre all'esame dell'Organo di governo.

#### Art. 10

##### *Regolamento degli Organi di governo*

1. La Giunta regionale definisce, con regolamento, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regole di funzionamento degli Organi di governo con riferimento ai servizi di spazzamento, raccolta e trasporto. Il regolamento deve conformarsi ai seguenti principi:

- a) gli Organi di governo, nell'espletamento dei compiti in materia di servizi di spazzamento, raccolta e trasporto, devono tenere conto di quanto deciso dalle assemblee separate degli enti locali rientranti nel perimetro degli ARO, fermi restando i vincoli derivanti dalla programmazione;
- b) con riferimento ai servizi di cui al punto a), specifiche funzioni degli Organi di governo possono essere delegate agli enti locali rientranti nel perimetro degli ARO solo a condizione che tutti detti enti siano costituiti in Unione di comuni ovvero abbiano specificamente disciplinato la loro attività di settore mediante convenzione di cui all'articolo 30 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti

locali, emanato con decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

- c) tutte le attività di cui al presente articolo non devono produrre aggravii diretti o indiretti della tariffa.

2. Fino all'approvazione del regolamento di cui al comma 1, tutte le funzioni relative al servizio di spazzamento, raccolta e trasporto competono agli Organi di governo.

#### Art. 11

##### *Obblighi di servizio pubblico e universale in materia di gestione dei rifiuti*

1. Ciascun Organo di governo, sentita l'Autorità, individua per ciascun ARO, relativamente ai servizi di spazzamento, raccolta e trasporto, e per ciascun ATO, relativamente ai servizi di gestione degli impianti di recupero, riciclaggio e smaltimento di tutti i rifiuti urbani e assimilati, i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e universale, sulla base degli standard tecnici definiti nello schema tipo di Carta dei servizi predisposto dall'Autorità e adottato con delibera di Giunta regionale.

2. In sede di prima attuazione, lo schema di Carta dei servizi è adottato con delibera di Giunta regionale.

3. Lo schema di Carta dei servizi deve essere redatto tenendo conto almeno dei seguenti contenuti minimi:

- a) lo spazzamento meccanizzato e manuale deve essere svolto in maniera tale da garantire che l'Organo di governo riceva il miglior servizio in accordo con le proprie esigenze territoriali, organizzato secondo criteri di efficacia, efficienza ed economicità;
- b) a tutti i cittadini deve essere garantito il servizio di raccolta differenziata di qualità e flussi separati almeno per l'organico, la carta/cartone e il vetro; i flussi di plastica e metalli possono essere raccolti congiuntamente;
- c) il trasporto dei rifiuti deve essere organiz-

- zato in modo da contenere le emissioni di CO<sub>2</sub>, anche mediante la realizzazione di idonee stazioni di trasfenza e/o trasporto, ovvero utilizzando mezzi di trasporto alternativi al trasporto su gomma;
- d) il servizio di raccolta dell'organico deve essere organizzato in modo tale da massimizzare la capacità di intercettazione e la qualità merceologica, minimizzando le impurità;
- e) la tariffazione del servizio di trattamento della frazione organica da rifiuto urbano può essere definita anche considerando il livello di impurità;
- f) il compostaggio domestico deve essere sempre favorito ove tecnicamente possibile; il servizio di raccolta differenziata dell'organico può essere sostituito, anche parzialmente, dal compostaggio domestico soprattutto nelle aree con bassa densità abitativa;
- g) gli impianti di recupero della frazione organica da rifiuto urbano devono garantire la continuità dell'erogazione del servizio. Allo scopo, detti impianti devono essere caratterizzati da un'adeguata ridondanza tecnologica costituita da strutture, impianti e tecniche gestionali che minimizzino la probabilità dei "fermo impianto";
- h) gli impianti di recupero della frazione organica da rifiuto urbano tramite compostaggio e/o digestione anaerobica devono garantire la produzione e l'immissione sul mercato di un prodotto conforme al decreto legislativo 29 aprile 2010, n. 75 (Riordino e revisione della disciplina in materia di fertilizzanti, a norma dell'articolo 13 della legge 7 luglio 2009, n. 88), garantendo l'efficacia e l'efficienza del trattamento;
- i) gli impianti di recupero della frazione organica da rifiuto urbano tramite compostaggio e/o digestione anaerobica devono implementare un sistema di gestione e assicurazione della qualità (qualità delle matrici, controllo del processo, qualità del prodotto);

- j) gli impianti di trattamento dell'indifferenziato residuo devono garantire:
- 1) la massimizzazione della separazione di frazioni merceologiche riciclabili;
  - 2) la minimizzazione del quantitativo di rifiuti da avviare in discarica;
  - 3) che per le frazioni secche indifferenziate sia massimizzato il recupero di materia e la sua commercializzazione.

#### Art. 12

##### *Verifica delle condizioni di concorrenza nel settore della gestione dei rifiuti e adozione della delibera sul regime di mercato*

1. L'Autorità verifica per ciascun ATO, e all'interno di questi per ciascun ARO, la sussistenza delle condizioni per un idoneo sviluppo della concorrenza del mercato, tale da non pregiudicare il raggiungimento degli obblighi di servizio universale e nel rispetto degli standard tecnici definiti ai sensi dell'articolo 11.
2. L'Autorità svolge le analisi di mercato prioritariamente all'interno degli ATO al fine di favorire il più possibile il recupero privilegiando il principio di prossimità, fermo restando la necessità di consentire economie di scala e differenziazione per le diverse frazioni merceologiche intercettate dalla raccolta differenziata idonea a massimizzare l'efficienza del servizio.
3. L'Organo di governo, entro trenta giorni dalla data di ricezione dell'analisi di mercato svolta dalla Autorità, adotta, ai sensi dell'articolo 6, comma 3, lettera c), i conseguenti provvedimenti deliberativi sul regime di mercato in ciascun ATO e ARO.

#### Art. 13

##### *Affidamento del servizio di gestione degli impianti di recupero, riciclaggio e smaltimento*

1. Ove non sia realizzabile una gestione concorrenziale, l'Organo di governo promuove le procedure di cui all'articolo 5, ai fini dell'affidamento del servizio per ciascun Ambito, nel rispetto degli standard tecnici di cui all'articolo 11.

2. Restano ferme le concessioni in essere con i gestori degli impianti di titolarità pubblica realizzati sulla base della previgente pianificazione regionale.

3. Le concessioni di cui al comma 2 possono essere estese, con provvedimento adottato dall'Organo di governo, anche alla frazione organica da raccolta differenziata, in caso di parziale o totale riconversione degli impianti di trattamento indifferenziato in impianti di trattamento dell'organico, qualora ciò comporti un'ottimale utilizzazione di detti impianti e un complessivo contenimento delle tariffe di trattamento del rifiuto indifferenziato e dell'organico.

4. Al fine di adottare un uniforme iter procedurale su tutto il territorio regionale in materia di adeguamento degli impianti di trattamento di rifiuti indifferenziati alle previsioni della pianificazione, le procedure VIA ed AIA di tali impianti sono di competenza della Regione Puglia. Con successiva delibera di Giunta, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le Linee guida riportanti i contenuti tecnici minimi della documentazione da allegare alle istanze di verifica di compatibilità ambientale e autorizzazione integrata ambientale. Le disposizioni contenute nel presente comma prevalgono su previgenti disposizioni normative regionali con esse incompatibili.

#### Art. 14

##### *Affidamento dei Servizi di spazzamento, raccolta e trasporto*

1. Gli enti locali facenti parte dell'ARO affidano l'intero servizio di spazzamento, raccolta e trasporto.
2. La procedura di cui al comma 1 è espletata sulla base degli obblighi di servizio pubblico e nel rispetto degli standard tecnici di cui all'articolo 11 ed è avviata entro e non oltre novanta giorni dalla data di costituzione dell'ARO. La Regione esercita il controllo sugli enti locali facenti parte dell'ARO anche in via sostitutiva, attraverso commissari ad acta, ai sensi del comma 4 dell'articolo 200 (Orga-

nizzazione territoriale del servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani) del d.lgs. 152/2006.

3. Nel caso in cui siano vigenti, all'interno di un ARO, affidamenti di servizi di spazzamento, raccolta e trasporto di rifiuti solidi urbani attraverso gestioni in proroga o eseguite in forza di ordinanze emanate dall'ente competente, la procedura di cui al comma 1 è indetta per la gestione immediata delle porzioni di ARO coperte da dette gestioni, al fine di non pregiudicare la necessaria continuità nell'erogazione del servizio.

4. I contratti di servizio di spazzamento, raccolta e trasporto di rifiuti solidi urbani sottoscritti da enti ricadenti nel territorio dell'ARO che prevedono una clausola di scadenza o di risoluzione delle gestioni in essere in caso di avvio della gestione da parte dell'ente sovraordinato, l'ente titolare del predetto contratto avvia le procedure di risoluzione dello stesso dopo la stipula del contratto di servizio con il gestore del nuovo servizio nel rispetto delle disposizioni previste dal contratto oggetto della procedura di risoluzione anticipata sempreché detta risoluzione anticipata sia valutata vantaggiosa per l'Ente sotto il profilo della rispondenza agli obiettivi di qualità di cui alla presente legge, nonché con riferimento ai costi dei servizi. Di detto evento, l'ARO è tenuto a dare comunicazione formale a tutti i comuni aderenti e ai soggetti interessati in quanto titolari di competenze specifiche. E' assicurato il trasferimento di beni e impianti dalle imprese titolari del contratto risolto anticipatamente al nuovo gestore individuato dall'ARO nei limiti e secondo le modalità previste dalle rispettive convenzioni di affidamento e in ogni caso nel rispetto del Codice civile.

5. La gara deve prevedere il cronoprogramma di estensione dalla nuova gestione anche ai territori inizialmente esclusi, data la vigenza di contratti in corso di validità che non prevedano una clausola esplicita di risoluzione anticipata del contratto o comunque in essere per mancata risoluzione per insussistenza di vantaggiosità, ai sensi del comma 4. In questi casi, il capitolato speciale d'appalto delle gestioni di detti territori deve essere aggiornato e deve essere stipulato un contratto aggiuntivo con il gestore esistente, laddove necessario per rag-

giungere il rapido allineamento agli standard di gestione dell'ARO, nonché il rispetto degli obiettivi di raccolta differenziata di cui all'articolo 204 (Gestioni esistenti) del d.lgs. 152/2006 e successive modifiche e integrazioni e di quelli indicati nel Piano regionale di gestione dei rifiuti solidi urbani, anche valorizzando il patrimonio derivante dalle gestioni cessate.

#### Art. 15

##### *Compiti specifici degli Organi di governo nel settore del ciclo integrato di gestione dei rifiuti*

1. Ciascun Organo di governo, oltre ai compiti generali di cui all'articolo 6, per quanto applicabili, esercita, nel settore del ciclo integrato dei rifiuti, le seguenti funzioni:

- a) organizzazione dei servizi di gestione degli impianti di recupero, riciclaggio e smaltimento di tutti i rifiuti urbani e assimilati;
- b) disciplina dei flussi di rifiuti da avviare a recupero e riciclaggio, secondo criteri di efficienza, di efficacia, di economicità e di trasparenza sulla base di ambiti territoriali di dimensione prioritariamente provinciale e nel rispetto delle indicazioni del Piano regionale;
- c) disciplina dei flussi di rifiuti da avviare a smaltimento, secondo criteri di efficienza, di efficacia, di economicità e di trasparenza sulla base di ambiti territoriali di dimensione provinciale e nel rispetto delle indicazioni del Piano regionale.

#### Art. 16

##### *Compiti specifici dell'Autorità regionale per la regolamentazione dei servizi pubblici nel settore del ciclo integrato di gestione dei rifiuti*

1. L'Autorità, oltre ai compiti generali di cui all'articolo 7:

- a) propone l'aggiornamento dei Piani d'Ambito degli ATO, adottati dagli Organi di governo e approvati dalla Regione Puglia con delibera di Giunta regionale. In caso



di inadempimento, la Giunta regionale esercita il controllo sostitutivo con la nomina di un commissario ad acta, ai sensi del comma 4 dell'articolo 200 del d.lgs. 152/2006. E' di competenza della Giunta regionale la verifica di conformità del Piano d'Ambito al Piano regionale di gestione dei rifiuti. In caso di esito negativo è attivata la Conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) e successive modifiche e integrazioni tra Regione e Organi di governo per appor- tare le necessarie modifiche;

- b) verifica la coerenza dei disciplinari di gara e dei capitolati speciali d'appalto con lo schema della Carta dei servizi.

2. In sede di prima attuazione, fino alla piena operatività dell'Autorità, le funzioni di cui al presente articolo sono espletate dalla Giunta regionale.

### CAPO III

#### NORME IN MATERIA DI TRASPORTI PUBBLICI REGIONALI E LOCALI

##### Art. 17

##### *Programmazione e determinazione degli ATO dei trasporti regionali e locali*

1. La Regione svolge i compiti di programmazione secondo le modalità previste nel Titolo III (Programmazione) della legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18 (Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale), tenuto conto della normativa nazionale di settore e delle competenze dell'Autorità di regolazione dei trasporti di cui agli articoli 36 (Regolazione indipendente in materia di trasporti) e 38 (Liberalizzazioni delle pertinenze delle strade) del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1 (Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività), convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

##### Art. 18

##### *Integrazione tariffaria - Compiti della Giunta regionale*

1. Nel settore di cui al presente capo, al fine di raggiungere il maggior grado di integrazione tariffaria, le funzioni di cui all'articolo 7, comma 4, lettera c), sono svolte dalla Giunta regionale, la quale provvede con deliberazione, sentita l'Autorità.

##### Art. 19

##### *Organo di governo - Composizione e funzionamento*

1. Nel settore disciplinato dal presente Capo, gli Organi di governo coincidono con:

- a) la Regione, nel caso di estensione regionale dell'Ambito;
- b) la Provincia interessata, nel caso di estensione provinciale dell'Ambito;
- c) la Comunità delle Province interessate, nel caso di estensione interprovinciale dell'Ambito. In tal caso, ogni Provincia esprime un numero di voti pari al numero di abitanti risultante dall'ultimo censimento. La prima seduta dell'Organo di governo è convocata dal Presidente della Provincia con il maggior numero di abitanti entro venti giorni dalla data di pubblicazione del Piano regionale. In difetto di tempestiva convocazione, vi provvede il Presidente della Regione o suo delegato. Nella prima riunione l'Organo di governo elegge il Presidente. Risulta eletto il Presidente che, nella votazione, riporta il maggior numero di voti.

##### Art. 20

##### *Verifica delle condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti e adozione della delibera sul regime di mercato*

1. In ciascun ATO, l'Autorità verifica la sussistenza delle condizioni per un idoneo sviluppo della concorrenza nel mercato, nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, tenendo conto della specificità dei diversi servizi di trasporto e del grado di sostituzione intermodale.

2. L'Organo di governo, entro trenta giorni dalla data di ricezione dell'analisi di mercato svolta dall'Autorità, adotta, ai sensi dell'articolo 6, comma 3, lettera c), i conseguenti provvedimenti deliberativi sul regime di mercato.

#### Art. 21

##### *Attribuzione funzioni all'Autorità regionale di regolamentazione*

1. La Giunta regionale adotta, entro e non oltre novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, apposito regolamento per conferire all'Autorità regionale di regolamentazione di cui all'articolo 7 le funzioni di regolamentazione e controllo attualmente svolte dall'Agenzia regionale per la mobilità, in particolare quelle di cui all'articolo 25 (Osservatorio e agenzia per la mobilità), comma 5, lettera a), punti 3, 5 e 6, della l.r. 18/2002.

#### Art. 22

##### *Affidamento del servizio in materia di trasporti*

1. In ciascun ATO, l'Organo di governo, tenuto conto dei provvedimenti deliberativi sul regime di mercato di cui all'articolo 20, procede ai nuovi affidamenti dei servizi di trasporto ai sensi dell'articolo 5, commi 1 e 2.

### CAPO IV

#### DISCIPLINA TRANSITORIA

#### Art. 23

##### *Organi di governo nel Settore del trasporto pubblico locale in fase di prima applicazione*

1. Fino all'approvazione del Piano di cui all'articolo 2, comma 2, in sede di prima applicazione nel settore del trasporto pubblico locale:

- a) per i servizi automobilistici che non richiedono l'esercizio unitario regionale, sono istituiti ATO il cui perimetro coincide con quello amministrativo delle Province;

b) è istituito un ATO di estensione regionale che, oltre ai servizi marittimi, aerei e ferroviari, comprende, ai sensi del comma 8 dell'articolo 16 (Procedure per l'affidamento dei servizi) della l.r. 18/2002, anche gli eventuali servizi automobilistici, come definiti dal Piano triennale dei servizi, che collegano tra loro i bacini di cui alla lettera a) e che, per la loro caratteristica, richiedono un esercizio unitario a livello regionale.

2. Gli Organi di governo degli Ambiti definiti nel comma 1 sono individuati ai sensi della presente legge.

#### Art. 24

##### *Gestione della fase transitoria nel settore dei rifiuti*

1. Alla data di entrata in vigore della presente legge è fatto divieto ai Comuni di indire nuove procedure di gara per l'affidamento dei Servizi di spazzamento, raccolta e trasporto.

2. Dalla data di pubblicazione della deliberazione della Giunta regionale di perimetrazione degli ARO di cui all'articolo 8, comma 6, è fatto divieto ai Comuni di aggiudicare in via provvisoria gare a evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di spazzamento, raccolta e trasporto.

3. Al fine di consentire la successione nelle posizioni giuridiche attive e passive già esistenti, ciascuno dei Commissari nominati ai sensi della deliberazione della Giunta regionale 2 maggio 2012, n. 849 (Individuazione delle modalità di gestione transitoria per la corretta gestione del ciclo dei rifiuti solidi urbani nella Regione Puglia), nella funzione di commissario liquidatore procede alla formale cessazione del Consorzio. Il commissario liquidatore esercita con propri decreti ogni potere di governo dell'Autorità d'Ambito soppressa, subentrando nei rapporti giuridici attivi e passivi e restituendo le quote di capitale consortile ai Comuni originari conferitori. Il Commissario completa l'attività di liquidazione entro centoventi giorni dalla



data di entrata in vigore della presente legge e trasmette la relazione sullo stato di liquidazione all'Autorità regionale, agli Organi di governo, agli enti locali facenti parte dell'ARO territorialmente interessati e alla Regione Puglia.

#### Art. 25

##### *Disposizioni finali*

1. Sono abrogati gli articoli 1 (Ambito di applicazione e finalità), 2 (Principi e obiettivi), 3 (Competenze della Regione), 4 (Competenze delle province), 5 (Competenze dei comuni e delle Autorità d'ambito - Struttura delle autorità d'ambito), 6 (Piano regionale per la gestione integrata dei rifiuti), limitatamente ai commi 1,4,5 e 6, 7 (Disciplina del servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani. Ambiti territoriali ottimali), 8 (Disciplina ed effetti del Piano d'ambito) e 9 (Gestioni esistenti) della legge regionale 31 dicembre 2009, n. 36 (Norme per l'esercizio delle competenze in materia di gestione dei rifiuti in attuazione del decreto legi-

slativo 3 aprile 2006, n.152) e articolo 31 (Ambiti territoriali ottimali), comma 2, della l.r. 14/2011.

2. Al comma 2 dell'articolo 11 (Comitato tecnico scientifico) della l.r. 36/2009 le parole "Ufficio gestione e rifiuti" sono sostituite dalle seguenti: "Servizio ciclo dei rifiuti e bonifica".

3. La lettera b) del terzo capoverso dell'Allegato 1 (Definizione degli indicatori di efficienza del ciclo dei rifiuti solidi urbani) di cui al comma 7 dell'articolo 7 (Tributo speciale per il deposito in discarica dei rifiuti solidi) della legge regionale 30 dicembre 2011, n. 38 (Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2012 e bilancio pluriennale 2012-2014 della Regione Puglia), è sostituita dalla seguente: "b) imballaggi da raccolta congiunta plastica/metalli: impurezze <8%".

4. L'allegato 2 (Comunicazione annuale produzione rifiuti e raccolte differenziate) di cui al comma 15 dell'articolo 7 della l.r. 38/2011 è sostituito dall'Allegato 2 di cui alla presente legge.

La presente legge è dichiarata urgente e sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione ai sensi e per gli effetti dell'art. 53, comma 1 della L.R. 12/05/2004, n° 7 "Statuto della Regione Puglia" ed entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge della Regione Puglia.

*Data a Bari, addì 20 agosto 2012*

DENTAMARO

**INDICE****Capo I - Norme generali**

- Art. 1 *Principi e finalità*  
Art. 2 *Individuazione degli Ambiti territoriali ottimali*  
Art. 3 *Definizione degli obblighi di servizio pubblico e universale*  
Art. 4 *Verifica delle condizioni di concorrenza e adozione del provvedimento sul regime di mercato*  
Art. 5 *Affidamento del servizio*  
Art. 6 *Organi di governo d'ambito*  
Art. 7 *Autorità regionale per la regolamentazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica*

**Capo II - Norme in materia di rifiuti urbani e assimilati**

- Art. 8 *Principi in materia di ciclo integrato di gestione dei rifiuti urbani e assimilati*  
Art. 9 *Organo di governo in materia di rifiuti urbani e assimilati - Composizione e funzionamento*  
Art. 10 *Regolamento degli Organi di governo*  
Art. 11 *Obblighi di servizio pubblico e universale in materia di gestione dei rifiuti*  
Art. 12 *Verifica delle condizioni di concorrenza nel settore della gestione dei rifiuti e adozione della delibera sul regime di mercato*  
Art. 13 *Affidamento del servizio di gestione degli impianti di recupero, riciclaggio e smaltimento*

- Art. 14 *Affidamento dei servizi di spazzamento, raccolta e trasporto*  
Art. 15 *Compiti specifici degli Organi di governo nel settore del ciclo integrato di gestione dei rifiuti*  
Art. 16 *Compiti specifici dell'Autorità regionale per la regolamentazione dei servizi pubblici nel settore del ciclo integrato di gestione dei rifiuti*

**Capo III - Norme in materia di trasporti pubblici regionali e locali**

- Art. 17 *Programmazione e determinazione degli Ambiti territoriali ottimali dei trasporti regionali e locali*  
Art. 18 *Integrazione tariffaria - Compiti della Giunta regionale*  
Art. 19 *Organo di governo - Composizione e funzionamento*  
Art. 20 *Verifica delle condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti e adozione della delibera sul regime di mercato*  
Art. 21 *Attribuzione funzioni all'Autorità regionale di regolamentazione*  
Art. 22 *Affidamento del servizio in materia di trasporti*

**Capo IV - Disciplina transitoria**

- Art. 23 *Organi di governo nel settore del trasporto pubblico locale in fase di prima applicazione*  
Art. 24 *Gestione della fase transitoria nel settore dei rifiuti*  
Art. 25 *Disposizioni finali*

**Allegato 2** (rif. Art. 24)

30172

Bollettino Ufficiale della Regione Puglia - n. 123 del 24-08-2012

**Allegato 2 - Comunicazione annuale produzione rifiuti e raccolte differenziate**

Il sottoscritto (Nome e Cognome, data e luogo di nascita, residenza), legale rappresentante del Comune ... facente parte dell'ARO ... della Provincia di ....., nella consapevolezza che, ai sensi dell'art. 76 del D.P.R. 445 del 28.12.2000, le dichiarazioni mendaci, la falsità negli atti e l'uso di atti falsi sono puniti ai sensi del codice penale e delle leggi speciali in materia, attesta che per l'anno ..... il Comune ha prodotto le seguenti quantità di rifiuti.

<b>A</b>	<b>Rifiuti complessivamente prodotti* (al netto dei rifiuti da C&amp;D)</b>	<b>Kg</b>
<b>B</b>	<b>Rifiuti da computare nella raccolta differenziata**</b>	<b>Kg</b>
<b>B1</b>	<b>Imballaggi</b>	<b>Kg</b>
<b>B2</b>	<b>Frazione organica biodegradabile avviata a recupero di materia</b>	<b>Kg</b>
<b>B3</b>	<b>Altre tipologie di carta (200101)</b>	<b>Kg</b>
<b>B4</b>	<b>Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche di origine domestica</b>	<b>Kg</b>
<b>B5</b>	<b>Ingombranti a recupero</b>	<b>Kg</b>
<b>B6</b>	<b>Raccolta selettiva (pile, farmaci scaduti, contenitori T/F, Inchiostrici, vernici, olii, altri rifiuti urbani pericolosi)</b>	<b>Kg</b>
<b>C</b>	<b>Rifiuti urbani indifferenziati prodotti (200301) e rifiuti da spazzamento stradale (200303)</b>	<b>Kg</b>
<b>I</b>	<b>Ingombranti a smaltimento (200307)</b>	<b>Kg</b>
<b>S</b>	<b>Scarti dei processi di lavorazione dei flussi raccolti in modo differenziato</b>	<b>Kg</b>
<b>RD</b>	<b>Raccolta differenziata***</b>	<b>% B/(A+S)*100</b>

\*  $A=B+C+I$ \*\*  $B= B1+B2+B3+B4+B5+B6$ ;

\*\*\* non vengono computati né al numeratore, né al denominatore i rifiuti inerti anche se derivanti da demolizioni in ambito domestico.

Si allegano alla presente le certificazioni rilasciate dai gestori degli impianti destinatari di tutte le rispettive frazioni merceologiche di rifiuti.

Data e firma

**Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 recante: "Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.**

(B.U. 12 gennaio 2000, suppl. al n. 2)

**Capo I. Principi e finalità****Art. 1.**

(Finalità)

1. La presente legge, in applicazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (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), come modificato dal decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400 ed in conformità della legge regionale 20 novembre 1998, n. 34 (Riordino delle funzioni e dei compiti amministrativi della Regione e degli Enti locali), disciplina il sistema di trasporto pubblico locale al fine di:

- a) promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale del territorio regionale, elevandone l'accessibilità, in particolare nelle aree montane e collinari, e garantendo un'equa ripartizione dei benefici e dei costi diretti ed indiretti;
- b) incentivare, nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, il superamento degli assetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità mediante l'espletamento di procedure concorsuali per la scelta del gestore, in modo da acquisire una maggiore efficacia ed efficienza, intese sia come più adeguata risposta alla domanda di mobilità, sia come più favorevole rapporto tra i costi e i benefici nella produzione dei servizi;
- c) raggiungere una maggiore qualità ambientale, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti ed il rumore derivanti dalle attività di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e migliorando la sicurezza della circolazione;
- d) promuovere l'uso della bicicletta ai sensi della legislazione vigente.

2. La Regione persegue gli obiettivi di cui al comma 1 avviando iniziative idonee a garantire, attraverso il metodo della concertazione:

- a) l'adeguamento dei servizi alle esigenze qualitative e quantitative della domanda, anche attraverso la massima integrazione tra le diverse modalità di trasporto;
- b) il potenziamento delle infrastrutture a supporto del servizio, con particolare riferimento ai nodi di interscambio;
- c) la promozione del trasporto pubblico locale attraverso azioni di politica tariffaria, di informazione agli utenti, di sviluppo del sistema di telematica per i trasporti.

**1->c bis** la centralizzazione e razionalizzazione degli acquisti di beni e servizi nel sistema di trasporto pubblico locale. **<-1**

**Art. 2.**

(Assetto funzionale)

1. Il sistema di trasporto pubblico locale regionale risulta dall'integrazione funzionale delle reti e dei servizi così articolati:

- a) reti e servizi regionali di linea, di collegamento tra i principali centri della Regione e tra questi e gli omologhi centri delle Regioni confinanti, estesi all'intero territorio regionale e comprensivi della rete ferroviaria regionale e dei servizi su gomma ad essa complementari o sostitutivi, dei servizi aerei ed elicotteristici, nonché dei servizi lacuali del lago Maggiore;
- b) reti e servizi provinciali di linea, estesi ai bacini di traffico o alle aree omogenee e comprensivi della rete e dei servizi su gomma, funiviari e lacuali;
- c) reti e servizi urbani di linea, nell'ambito del comune o della conurbazione, estesi a comuni contermini purchè sussista una stretta relazione funzionale o una sostanziale continuità di insediamento e comprensivi delle reti e dei servizi su gomma, fluviali, ed impianti fissi, nonché di tranvie e di metropolitane;
- d) servizi integrativi o sostitutivi dei servizi di linea, effettuati con modalità diverse ed estesi a territori caratterizzati da bassa densità abitativa, a domanda debole, ovvero atti a soddisfare particolari esigenze di mobilità complementare o speciale.

2. Tutte le reti ed i servizi sono progressivamente adeguati alle esigenze degli utenti con ridotta capacità motoria ed effettuati con materiale rotabile idoneo.

**Art. 3.**

(Assetto quantitativo e qualitativo)

1. I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità ed i cui costi sono a carico del bilancio della Regione, sono definiti tenendo conto dei criteri di cui all'articolo 16 del d.lgs. 422/1997.

**2->1 bis**. I servizi minimi di cui al comma 1 devono assicurare in particolare, compatibilmente con le disponibilità del bilancio regionale:

- a) l'integrazione fra le reti di trasporto alle diverse scale territoriali e fra i differenti modi di trasporto;
- b) il pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) la fruibilità da parte degli utenti dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;

- d) le esigenze di ridurre la congestione del traffico e l'inquinamento acustico ed atmosferico;
- e) la necessità di trasporto delle persone con disabilità. ~~2~~
2. L'entità dei servizi minimi è definita sulla base di un indice parametrico di offerta individuato anche in relazione alla quantità ed alle caratteristiche della domanda di mobilità espressa dal territorio, agli obiettivi di quota di mercato del trasporto pubblico, alle aree a domanda debole, nonché al valore obiettivo di efficienza assunto per il rapporto tra ricavi e costi.
- ~~3~~3. Gli enti locali possono proporre all'Agenzia della mobilità piemontese servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti ai sensi dei commi 1 e 2, con oneri a carico dei rispettivi bilanci. L'Agenzia della mobilità piemontese ha l'onere di verificare la non sovrapposizione con altri servizi programmati e di approvarne la fattibilità. ~~3~~
4. I parametri qualitativi e gli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi, per ogni tipologia di servizio di cui all'articolo 2, sono definiti nelle rispettive carte dei servizi, parte integrante dei programmi triennali dei servizi e dei contratti di servizio di cui all'articolo 10.
5. L'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi è oggetto di monitoraggio e vigilanza da parte degli enti a cui è demandata l'amministrazione del servizio.
6. Gli enti locali possono autorizzare servizi di trasporto esercitati da terzi in regime di concorrenza, purché in possesso dei requisiti di cui al decreto del Ministro dei trasporti 20 dicembre 1991, n. 448 (Regolamento di attuazione della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 438 del 21 giugno 1989 che modifica la direttiva del Consiglio n. 562 del 12 novembre 1974 riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali). Tali servizi sono esenti da obblighi tariffari ed esercitati senza sovvenzioni da parte degli enti locali competenti per l'autorizzazione. Le autorizzazioni sono revocabili in qualsiasi momento senza obbligo di indennizzo.

## Capo. II. Funzioni e competenze

### Art. 4.

*(Funzioni e compiti amministrativi della Regione. Strumenti di programmazione)*

1. La Regione esercita le seguenti funzioni che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale:
- indirizzo, promozione, coordinamento e controllo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale con particolare attenzione al servizio regionale al fine di garantire la necessaria integrazione tra le diverse modalità di trasporto;
  - programmazione della rete e dei servizi regionali di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a);
  - amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, nonché dei servizi aerei ed elicotteristici, dei servizi lacuali del lago Maggiore.
2. La Regione svolge le funzioni di cui al comma 1 attraverso l'elaborazione del piano regionale dei trasporti e del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale.
3. Il piano regionale dei trasporti è lo strumento di indirizzo e di sintesi della politica regionale del settore, ed in conformità con le indicazioni del piano regionale di sviluppo:
- fornisce contributo all'elaborazione del piano generale dei trasporti e costituisce lo strumento di indirizzo e coordinamento della pianificazione degli enti locali;
  - delinea l'assetto delle infrastrutture e dei servizi regionali e li coordina con la rete delle comunicazioni internazionali, nazionali e locali;
  - individua i costi degli interventi e le priorità d'attuazione.
4. Il piano regionale dei trasporti è adottato dalla Giunta regionale ~~4~~previa consultazione dei consigli provinciali che si esprimono entro e non oltre 30 giorni dalla trasmissione della proposta di piano e ~~4~~previa acquisizione del parere della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali istituita ai sensi dell'articolo 6 della l.r. 34/1998. Il piano adottato è trasmesso al Consiglio regionale che lo approva con propria deliberazione.
5. Il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico definisce, d'intesa con gli enti locali ~~5~~aggregati nel consorzio di cui all'articolo 8 ~~5~~:
- gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi;
  - l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi;
  - le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, specificando l'entità di quelle relative al trasporto ferroviario, la ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani e quindi tra gli enti soggetti di delega;
  - la politica tariffaria per l'integrazione e la promozione dei servizi;
  - le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
  - il sistema di monitoraggio dei servizi;
  - la rete e l'organizzazione dei servizi regionali amministrati dalla Regione e gli indirizzi di programmazione dei servizi regionali delegati agli enti locali.
6. ~~6~~Acquisita l'intesa ~~6~~ di cui al comma 5 il programma triennale è sottoposto all'esame della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali.
7. Il programma triennale è approvato dalla Giunta regionale, previo parere della Commissione consiliare competente e previa consultazione delle organizzazioni sindacali confederali, delle associazioni delle aziende di trasporto e delle associazioni dei consumatori.
8. Per l'attuazione degli interventi di competenza regionale, la Giunta regionale predispone il programma di attuazione e spesa



annuale e pluriennale, precisando l'ammontare dei finanziamenti e coordinandoli con quelli di altri soggetti erogatori di finanziamenti, pubblici e privati. Il programma è allegato al bilancio regionale di previsione.

9. Per l'espletamento delle funzioni inerenti i servizi ferroviari di cui al comma 1, lettera c), la Regione stipula, ai sensi dell'articolo 12 del d.lgs. 422/1997 e secondo le indicazioni dell'articolo 8 del d.lgs. 422/1997, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera a), del d.lgs. 400/1999, accordi di programma con il Ministero dei trasporti con i quali sono stabiliti:

a) l'attribuzione delle risorse trasferite per l'esercizio dei servizi attualmente gestiti dalla società Ferrovie dello Stato S.p.A.;

b) i tempi e le modalità del subentro di cui all'articolo 8 del d.lgs. 422/1997, nonché i finanziamenti diretti al risanamento tecnico ed economico e le risorse per la gestione degli impianti e del servizio.

10. La Regione disciplina la gestione delle infrastrutture ferroviarie ad essa conferite con apposito regolamento e secondo le disposizioni previste dall'articolo 8 del d.lgs. 422/1997, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera b), del d.lgs. 400/1999.

11. La Regione organizza i servizi di trasporto pubblico locale sui laghi oggetto di gestione governativa mediante apposite società, anche con la partecipazione degli enti locali interessati, secondo quanto previsto all'articolo 29.

12. Tutte le altre funzioni e competenze sono conferite agli enti locali individuati nei successivi articoli.

## Art. 5.

*(Funzioni e compiti amministrativi delle province)*

1. Sono trasferiti alle province le funzioni ed i compiti diversi da quelli indicati nell'articolo 4, relativi alla programmazione ed amministrazione delle reti e dei servizi provinciali di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), nonché gli accertamenti previsti dall'articolo 5, settimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto) per i servizi di propria competenza.

~~7~~1 bis. Ad eccezione del bacino metropolitano di Torino, le province gestiscono le procedure di aggiudicazione dei servizi di trasporto pubblico locale, sia urbano che extraurbano, a livello di bacino, previa convenzione tra gli enti soggetti di delega ad esso afferenti e parere vincolante della Regione. ~~7~~

2. Sono delegate alle province le seguenti funzioni e compiti:

a) la programmazione operativa e l'amministrazione del servizio regionale di trasporto pubblico su gomma, in attuazione degli indirizzi di cui all'articolo 4, comma 5, lettera g), compresi i servizi, di competenza regionale, interregionali, di granturismo e transfrontalieri;

b) l'individuazione ed il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico urbano nei comuni con popolazione inferiore a trentamila abitanti;

c) l'indirizzo e la promozione dell'integrazione dei servizi urbani con quelli provinciali;

d) l'individuazione ed il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico in aree a domanda debole;

e) la concessione di autostazioni per servizi di linea;

~~8~~f) la definizione, sulla base di parametri socio-economici e territoriali, del numero massimo di autorizzazioni da prevedere nei regolamenti comunali, in materia di servizi di noleggio con veicoli della categoria M1 di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), del d.lgs. 285/1992; ~~8~~

g) il rilascio dell'autorizzazione all'uso in servizio di linea degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente, relativamente alle linee di propria competenza.

3. Le competenze attribuite alle Regioni all'articolo 14, comma 8, del d.lgs. 422/1997 sono delegate ai Presidenti delle province interessate, i quali provvedono sentita la Commissione consultiva provinciale di cui all'articolo 5 della legge regionale 23 febbraio 1995, n. 24 (Legge generale sui servizi di trasporto pubblico non di linea su strada), come modificato dall'articolo 1 della legge regionale 3 giugno 1997, n. 27.

4. Le province svolgono le funzioni di cui ai commi 1 e 2 attraverso l'elaborazione del piano provinciale dei trasporti e del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale.

5. Il piano provinciale dei trasporti è lo strumento fondamentale di indirizzo e di sintesi della politica provinciale di settore e delinea:

a) l'assetto delle reti infrastrutturali di trasporto d'interesse provinciale, sulla base delle indicazioni del piano regionale dei trasporti;

b) l'assetto dei servizi di trasporto di interesse provinciale, definito in stretta integrazione tra le diverse modalità ed organizzato per bacini di trasporto;

c) gli indirizzi per l'elaborazione dei piani urbani del traffico;

d) l'analisi e la definizione dei costi e la previsione economica e finanziaria con l'indicazione della ripartizione dei finanziamenti tra gli enti locali per l'attuazione del piano.

6. Il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico determina, d'intesa con i comuni e le comunità montane interessate ed in conformità dell'assetto dei servizi e dei criteri definiti dalla Regione:

a) gli obiettivi da raggiungere in termini di efficienza ed efficacia nella organizzazione e produzione dei servizi;

b) i bacini e l'eventuale loro ripartizione in aree omogenee;

c) la rete e l'organizzazione dei servizi provinciali;

d) le aree a domanda debole ed i comuni nei quali è finanziato il servizio urbano;

e) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, specificando l'entità di quelle proprie e la ripartizione tra i servizi urbani nei comuni inferiori a trentamila abitanti, extraurbani ed in aree a domanda debole;

f) gli indirizzi per l'integrazione dei servizi urbani con quelli provinciali.

7. Le province, previa consultazione delle organizzazioni sindacali articolate a livello provinciale, delle associazioni delle aziende di trasporto e dei consumatori, adottano il programma triennale dei servizi e lo trasmettono alla Regione per l'approvazione secondo le modalità di cui all'articolo 9, comma 3.

8. Le province, al fine di soddisfare con maggiore efficacia ed a minori costi particolari esigenze di mobilità complementare o speciale, ovvero in periodi di flessione della domanda, possono avvalersi di quanto previsto dall'articolo 6, comma 2, ivi compreso l'utilizzo dei veicoli immatricolati ad uso proprio.

9. Al fine di attuare gli interventi di competenza provinciale, precisando l'ammontare dei finanziamenti e coordinandoli con quelli degli altri soggetti erogatori di finanziamento, pubblici e privati, le province approvano il programma di attuazione e spesa annuale e pluriennale e lo trasmettono per conoscenza alla Regione.

#### **Art. 6.**

*(Funzioni e compiti amministrativi delle comunità montane. Aree a domanda debole)*

1. Le comunità montane, ovvero i comuni interessati in associazione tra loro, organizzano ed amministrano, nelle aree a domanda debole individuate dalle province, i servizi di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, comma 1, lettera d), anche ai sensi dell'articolo 5, comma settimo, del d.p.r. 753/1980.

2. Nell'ambito delle aree a domanda debole, gli enti locali di cui al comma 1 possono individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea, gestiti in economia ovvero da affidare, attraverso procedure concorsuali, a soggetti che abbiano i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Qualora non vi sia offerta di tali servizi possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone. Gli enti locali sono autorizzati a disciplinare, con proprio regolamento, la possibilità di utilizzare gli scuolabus anche per finalità sociali ed assistenziali di trasporto degli adulti, compatibilmente con le esigenze del trasporto scolastico.

3. Per i territori montani sono inoltre applicabili, al fine della programmazione dei servizi di trasporto pubblico, le disposizioni della legge regionale 2 luglio 1999, n. 16 (Testo unico delle leggi sulla montagna), in quanto compatibili.

#### **Art. 7.**

*(Funzioni e compiti amministrativi dei comuni)*

1. Sono attribuite ai comuni le funzioni ed i compiti diversi da quelli indicati negli articoli 4 e 5 relativi alle reti ed ai servizi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), nonché gli accertamenti previsti dall'articolo 5, settimo comma, del d.p.r. 753/1980 per i servizi di propria competenza.

2. I comuni svolgono tali funzioni e compiti attraverso l'elaborazione del piano urbano del traffico di cui all'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) e del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico urbano.

3. Il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico urbano determina, sulla base degli obiettivi, dei criteri quantitativi e dei parametri qualitativi definiti dalla Regione, nonché degli indirizzi indicati dalla provincia per l'integrazione con i servizi provinciali:

a) gli obiettivi da raggiungere in termini di qualità, efficienza ed efficacia nella produzione dei servizi;

b) la rete e l'organizzazione dei servizi urbani;

c) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, specificando l'entità di quelle proprie.

4. Il programma triennale dei servizi di trasporto dei comuni con popolazione superiore a trentamila abitanti e delle conurbazioni è approvato dalla Regione con le modalità previste dall'articolo 9, comma 3, previa acquisizione del parere della provincia; il programma triennale degli altri comuni è approvato dalla provincia con le modalità previste dall'articolo 9, comma 5.

5. Il piano urbano del traffico dei comuni nei quali è fornito un servizio di trasporto pubblico urbano, finanziato ai sensi della presente legge, è inviato alla Regione ed alla provincia, al fine di acquisire il rispettivo parere di conformità ai criteri di ottimizzazione del servizio stesso e d'integrazione con gli altri servizi di trasporto pubblico.

6. I comuni, al fine di soddisfare con maggiore efficacia ed a minori costi particolari esigenze di mobilità complementare o speciale ovvero, in periodi di flessione della domanda, possono organizzare servizi sostitutivi dei servizi di linea, avvalendosi di quanto previsto all'articolo 6, comma 2.

7. La programmazione e l'amministrazione dei servizi urbani delle conurbazioni è attribuita al comune capofila, che elabora il programma triennale d'intesa con i comuni della conurbazione.

8. Le aree di conurbazione sono definite, d'intesa con i comuni interessati, dalla Giunta regionale entro sessanta giorni dalla pubblicazione della presente legge, previo parere del Comitato competente per materia istituito, a norma dell'articolo 7, comma 7, della l.r. 34/1998, nell'ambito della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali

~~9~~→8 bis. Le modifiche alle aree di conurbazione individuate secondo le modalità previste al comma 8 sono definite dalla Giunta regionale previa intesa con la provincia ed i comuni interessati. ~~9~~

#### **Art. 8.**

~~(10~~⇒Agenzia della mobilità piemontese ~~10~~)

1. Al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito ~~11~~⇒regionale ~~11~~, la Regione insieme agli enti locali interessati, promuove, ~~12~~→~~12~~ aderendovi, la costituzione di un ~~13~~⇒ente pubblico di interesse regionale. ~~13~~



~~14~~<sup>14</sup>1 bis. L'ente pubblico di cui al comma 1, istituito e disciplinato dalla presente legge, assume forma di consorzio e la denominazione di ~~15~~<sup>15</sup>Agenzia della mobilità piemontese. ~~16~~<sup>16</sup>Obiettivo primario dell'Agenzia è stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto su gomma in relazione a quelli su ferro. ~~16~~<sup>16</sup> ~~14~~

~~17~~<sup>17</sup>1 ter. Il consorzio è costituito per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti territoriali in materia di trasporto pubblico locale. Al fine di ampliare la partecipazione degli enti locali alla definizione della programmazione dei servizi di trasporto pubblico, l'Agenzia della mobilità piemontese favorisce l'adesione dei comuni o unioni di comuni aventi popolazione superiore ai 15.000 abitanti non già soggetti di delega ai sensi della presente legge. ~~17~~<sup>17</sup>

~~18~~<sup>18</sup>2. Il consorzio, fatto salvo quanto stabilito all'articolo 8 bis, gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti ~~19~~<sup>19</sup> ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti ~~20~~<sup>20</sup> ~~20~~<sup>21</sup>Il consorzio è la sede deputata per l'acquisizione da parte della Regione dell'intesa di cui all'articolo 4, comma 5. ~~21~~<sup>21</sup> ~~18~~

~~22~~<sup>22</sup>2 bis. Si intende con programmazione non solamente la pianificazione degli itinerari delle varie linee di trasporto pubblico, bensì anche il numero di corse giornaliere per ciascuna linea e gli orari delle stesse. ~~22~~<sup>22</sup>

~~23~~<sup>23</sup>2 ter. La possibilità di interscambio tra i diversi mezzi di trasporto attraverso una programmazione coordinata costituisce una linea guida della programmazione stessa. Le variazioni di orari o modalità di servizio delle linee su gomma sono deliberate dall'Agenzia per la mobilità piemontese, previa consultazione di tutti i soggetti consorziati interessati dal servizio stesso. ~~23~~<sup>23</sup>

~~24~~<sup>24</sup>2 quater. Per i membri del consorzio di cui al comma 2, incluso l'eventuale consiglio di amministrazione, non è prevista alcuna indennità di carica aggiuntiva. ~~24~~<sup>24</sup>

~~25~~<sup>25</sup> ~~25~~

4. Gli enti aderenti possono esercitare attraverso il consorzio ulteriori funzioni di propria competenza in materia di mobilità.

5. La convenzione e lo statuto del consorzio disciplinano, in particolare, gli organi e le relative competenze, i rapporti tra gli enti aderenti al consorzio, la quota di partecipazione dei medesimi in funzione dei servizi conferiti, le risorse finanziarie e la dotazione organica del personale ed ogni altro aspetto necessario.

~~26~~<sup>26</sup>5 bis. La Giunta regionale adotta lo Statuto di cui al precedente comma. Entro 30 giorni dalla pubblicazione del provvedimento di adozione sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) i soggetti obbligatoriamente consorziati aderiscono all'Agenzia con l'approvazione dello Statuto. ~~26~~<sup>26</sup> ~~27~~<sup>27</sup>

#### Art. 8 bis.

*(Gestione delle reti e erogazione dei servizi di trasporto pubblico)*

1. La Giunta regionale, sentita la commissione consiliare competente, promuove la costituzione o la partecipazione, anche indiretta, di una o più società, definite ai sensi della normativa vigente in materia, a cui conferire la proprietà o la gestione delle infrastrutture ferroviarie, metropolitane, tranviarie e, in generale, di impianti fissi di trasporto e di telecomunicazioni funzionali all'esercizio del trasporto pubblico. Proprietà e gestione delle infrastrutture possono essere unitariamente conferite.

2. La Giunta regionale, sentita la commissione consiliare competente e nel rispetto della normativa vigente in materia, promuove, altresì, la costituzione o la partecipazione, anche indiretta, di una o più società pubbliche a cui affidare la gestione del servizio di trasporto pubblico di interesse regionale. ~~27~~<sup>27</sup>

### Capo III. Strumenti e procedure

#### Art. 9.

*(Accordi di programma)*

1. La Regione, d'intesa con le province ed i comuni direttamente coinvolti, ~~28~~<sup>28</sup> aggregati nel consorzio denominato Agenzia per la mobilità piemontese ~~28~~<sup>28</sup> stipula con il Ministero dei trasporti e della navigazione accordi di programma di validità triennale per la definizione delle risorse trasferite per gli investimenti relativi al potenziamento delle reti nazionali e regionali.

2. La Regione stipula con le province ed i comuni con popolazione superiore a trentamila abitanti, ~~29~~<sup>29</sup> aggregati nel consorzio denominato Agenzia per la mobilità piemontese ~~29~~<sup>29</sup> accordi di programma di validità triennale per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi ~~30~~<sup>30</sup> ~~30~~

3. La stipula degli accordi di programma di cui al comma 2 costituisce approvazione regionale degli indirizzi e dei contenuti dei programmi dei servizi di trasporto pubblico e di investimento degli enti locali.

~~31~~<sup>31</sup>4. In caso di mancata stipulazione degli accordi entro sei mesi dall'approvazione del programma di cui all'articolo 4, la Regione provvede all'assegnazione delle risorse limitatamente al finanziamento dei servizi minimi individuati come prioritari. Se la mancata stipulazione si protrae per ulteriori sei mesi, la Regione, ai sensi dell'articolo 25, esercita le funzioni delegate di cui alla presente legge. ~~31~~<sup>31</sup>

5. Le province stipulano accordi di programma di validità triennale con i comuni e le comunità montane interessate, per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi urbani dei comuni con popolazione inferiore a trentamila abitanti e dei servizi in area a domanda debole.

~~32~~<sup>32</sup>6. Le risorse per gli investimenti, relativi al rinnovo ed al potenziamento del materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico locale, ~~33~~<sup>33</sup> con preferenza per quelli su rotaia a basso impatto di emissioni di scarico e per l'arredo di linea ~~33~~<sup>33</sup> sono ripartite agli enti

soggetti di delega mediante concertazione che trova la sua rispondenza nella stipulazione degli Accordi di Programma. Le suddette risorse sono erogate dalla Regione direttamente anche alle aziende di trasporto secondo criteri e modalità stabiliti dalla Giunta regionale. <+32

#### Art. 10.

##### (Contratti di servizio)

1. I contratti di servizio regolano l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale, con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati, e sono stipulati dagli enti concedenti per ogni tipologia di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, con riferimento agli ambiti territoriali di rispettiva competenza: intera Regione, bacini o aree omogenee, area urbana ed area a domanda debole.
2. Il periodo di validità del contratto di servizio è pari ad anni sei. Decorso la metà del periodo contrattuale l'amministrazione concedente procede a verificare, anche sulla base delle indicazioni dei programmi triennali dei servizi:
  - a) il raggiungimento degli obiettivi previsti dal contratto di servizio medesimo;
  - b) l'idoneità della rete dei servizi in funzione della domanda;
  - c) l'integrazione della rete dei servizi rispetto all'intero sistema dell'offerta.<+34>2.01 Nel caso in cui, a seguito della verifica di cui al comma 2, gli obiettivi previsti dal contratto di servizio non sono stati rispettati, il contratto stesso può essere sciolto o modificato. <+34
- <+35>2.1 Fatto salvo quanto previsto dal comma 2 in ordine alla validità dei contratti di servizio, in fase di prima attuazione dell'articolo 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, gli enti possono stipulare contratti di durata inferiore ai sei anni al fine di favorire, all'interno dei bacini ottimali individuati con provvedimento della Giunta regionale, l'allineamento ad un'unica data delle scadenze dei nuovi contratti di servizio con quelli in essere già affidati con procedure di gara. <+35
- <+36>2 bis. I contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati. <+36
3. Qualora, a seguito della verifica di cui al comma 2, si renda necessario modificare, in aumento o in diminuzione, la rete dei servizi, l'azienda di trasporto è obbligata a prestare il servizio alle stesse condizioni fino alla concorrenza del quinto dell'importo di assegnazione per i servizi in aumento e fino alla concorrenza del 15 per cento per i servizi in diminuzione.
4. I contratti di servizio specificano i seguenti contenuti minimi:
  - a) il periodo di validità del contratto;
  - b) le caratteristiche dei servizi offerti ed i programmi di esercizio;
  - c) l'importo eventualmente dovuto dall'ente affidante all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto, le compensazioni economiche dovute a fronte degli obblighi di servizio e di eventuali agevolazioni tariffarie, nonché le relative modalità di pagamento;
  - d) le modalità di modifica della specifica dei servizi nei termini consentiti dal contratto;
  - e) le modalità di revisione e di risoluzione del contratto;
  - f) le garanzie che l'impresa affidataria deve prestare;
  - g) le tariffe del servizio;
  - h) le modalità del servizio con l'eventuale utilizzazione di veicoli della categoria M1 di cui all'articolo 47 del d.lgs. 285/1992;
  - i) la disciplina da applicare in caso di subaffidamento di servizi complementari al trasporto pubblico, previa autorizzazione dell'ente, <+37> i soggetti subaffidatari devono sottostare alle medesime condizioni contrattuali dell'azienda che ha ottenuto l'affidamento principale; <+37
  - j) i fattori di qualità e comfort e gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di regolarità e puntualità, velocità commerciale, affidabilità del servizio, informazione ai clienti, rispetto dell'ambiente, età dei veicoli, manutenzione, comfort e pulizia dei veicoli e delle fermate, sicurezza, comportamento del personale;
  - k) gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella produzione del servizio conformemente alle indicazioni dei programmi triennali;
  - l) le sanzioni in caso di mancato rispetto degli impegni assunti;
  - m) l'obbligo dell'applicazione per le singole tipologie del comparto dei trasporti dei rispettivi contratti collettivi di lavoro così come sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria;
  - n) l'obbligo di conseguire la sicurezza negli ambienti di lavoro;
  - o) l'obbligo di tenere la contabilità separata ai sensi dell'articolo 1, comma 5, del regolamento CEE n. 1191/69 come modificato dall'articolo 1 del regolamento CEE n. 1893/91 del 20 giugno 1991 e la contabilità analitica di costi e ricavi per ciascun contratto di servizio;
  - p) l'obbligo di fornire i dati necessari per il monitoraggio del servizio;
  - q) la definizione dei piani di investimento per lo sviluppo ed il potenziamento delle reti e degli impianti.<+38>4 bis. Entro il 30 giugno 2015, gli enti soggetti di delega stipulano, con l'Agenzia di cui all'articolo 8, apposite convenzioni per il trasferimento alla medesima dei contratti di servizio in essere. <+38
- <+39>4 ter. La mancata stipulazione delle convenzioni di cui al comma 4 bis, comporta l'applicazione dell'articolo 25. <+39
5. La Regione stipula i contratti di servizio relativi ai servizi ferroviari di cui agli articoli 8 e 9 del d.lgs. 422/1997, almeno sette mesi prima dell'inizio del periodo di validità.
6. Gli enti locali stipulano i contratti per i servizi di loro competenza tre mesi prima dell'inizio del periodo di validità.

**Art. 11***(Procedure concorsuali)*

- 40=>1.** L'Agenzia della mobilità piemontese stipula i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento, ai sensi dell'articolo 5, comma 1 bis, di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa comunitaria e nazionale vigente. I soggetti devono essere in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada. **<=40**
- 41=>2.** Qualora il servizio sia affidato a seguito di espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica, l'aggiudicazione avviene sulla base del criterio previsto dall'articolo 24, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158 (Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi), secondo le procedure previste dall'articolo 12, comma 2, e dall'articolo 13, limitatamente ai casi contemplati, del d.lgs 158/1995, nonché secondo quanto stabilito dall'articolo 18, comma 2, lettera a), ultimi tre periodi del d.lgs. 422/1997 e successive modificazioni. **<=41**
- 42=>2 bis.** In coerenza alla normativa nazionale non sono ammessi a partecipare alle gare di cui al comma 2 le società che, in Italia o all'estero, gestiscono a qualunque titolo servizi pubblici locali in virtù di un affidamento diretto, di una procedura non ad evidenza pubblica, o a seguito dei relativi rinnovi; tale divieto si estende alle società controllate o collegate, alle loro controllanti, nonché alle società controllate o collegate con queste ultime. Sono parimenti esclusi i gestori delle infrastrutture ferroviarie, metropolitane, tranviarie e, in generale, di impianti fissi di trasporto e telecomunicazioni funzionali all'esercizio del trasporto. **<=42**
- 43=>2 ter.** Il divieto di cui al comma 2 bis si applica a decorrere dalla scadenza del periodo transitorio di cui all'articolo 21, comma 1, salvo nei casi in cui si tratti dell'espletamento delle prime gare aventi ad oggetto i servizi specifici antecedentemente forniti dalle società partecipanti alla gara stessa. **<=43**
- 44=>2 quater.** La Giunta regionale può prevedere criteri di gradualità nella scelta della modalità di conferimento del servizio ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera b). **<=44**
3. In caso di subentro di un'impresa al gestore che cessa dal servizio non spetta alcun indennizzo. La stessa norma si applica in caso di mancato rinnovo del contratto di servizio alla scadenza, di decadenza del contratto medesimo, di risoluzione contrattuale. In caso di subentro, i beni strumentali finanziati a qualsiasi titolo dalla Regione, mantengono il vincolo di destinazione d'uso per i periodi di cui all'articolo 16. Qualora il precedente gestore non ceda la proprietà di tali beni al nuovo aggiudicatario, è tenuto a restituire alla Regione la quota parte dei contributi erogati, corrispondente al periodo di mancato utilizzo. In tale caso decade il vincolo di destinazione d'uso. Per l'acquisto dal precedente gestore di altri beni strumentali senza vincolo di destinazione l'aggiudicatario gode del diritto di prelazione.
4. Il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante è disciplinato dall'articolo 26, del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148 (Coordinamento delle norme sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi del lavoro con quelle sul trattamento giuridico-economico del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione), con applicazione per le singole tipologie del comparto dei trasporti dei rispettivi contratti collettivi di lavoro. Tale disposizione non si applica ai servizi gestiti con mezzi alternativi a quelli di linea di cui all'articolo 14, comma 4, del d.lgs. 422/1997.
5. L'ente affidante ha facoltà di revocare l'affidamento, con atto motivato, in caso di modifiche o revisione sostanziale della rete dei servizi, ovvero nei casi in cui venga meno l'interesse pubblico, così come previsto dal contratto di servizio. L'affidatario incorre nella decadenza dell'affidamento in presenza di irregolarità specificamente previste nel contratto di servizio.

**Art. 12.***(Politica tariffaria e di promozione)*

1. La Giunta regionale definisce, d'intesa con gli enti locali delegati secondo le procedure di cui all'articolo 4, comma 6, sentite le organizzazioni sindacali e le associazioni dei consumatori, la politica tariffaria e le sue modalità di applicazione in coerenza con i principi di integrazione ed uniformità tra i diversi sistemi, modi e tipi di trasporto ed in coerenza con gli obiettivi in materia di rapporto tra ricavi e costi dei servizi fissati dalla presente legge e nel rispetto dei parametri dell'inflazione programmata come stabilito dagli accordi interconfederali con il Consiglio dei Ministri del 23 luglio 1993, del 18 dicembre 1998 e successivi eventuali aggiornamenti.
- 45=>1 bis.** Le norme per l'eventuale revisione delle tariffe di trasporto pubblico locale devono essere previste nei contratti di assegnazione dei servizi medesimi. **<=45**
- 46=>2.** Le tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale sono indicate, in armonia con i criteri di cui ai commi 1 e 1 bis, nell'ambito dei contratti di servizio di cui all'articolo 10 **47=>**e devono essere omogenee tra i diversi mezzi di trasporto operanti sullo stesso tragitto. **<=47 <=46**
3. Gli enti locali possono individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità, con oneri a carico dei propri bilanci.
4. La Regione provvede per le proprie finalità a quanto previsto nel comma 3 con deliberazione della Giunta regionale, definendo criteri, modalità e risorse.
5. È vietato il rilascio di titoli di viaggio gratuiti.
6. La Regione, in concorso con gli enti locali, al fine di incrementare l'utenza, definisce una strategia di promozione fondata su incentivi e sulla diffusione dell'informazione **48=>** inclusa la possibilità di poter utilizzare biglietti di diverse aziende validi sullo stesso percorso. **<=48**
- 49=>6 bis.** Al fine di incrementare l'utenza e rendere facilmente consultabile la disponibilità di servizio pubblico, è istituito un portale internet di infomobilità dove verificare i servizi disponibili in un determinato momento e poter pianificare un itinerario a livello

regionale, con dettaglio di costi e tempi di percorrenza. <+49

50=>6 ter. Al fine di garantire migliore rapporto tra gli utenti del servizio di trasporto pubblico, l'azienda espletante il servizio, attraverso il suo personale di servizio o tramite comunicazione audio, è tenuta a dare tempestiva comunicazione agli utenti sulle motivazioni di ritardi superiori a cinque minuti o disservizi che interessano la corsa. La Regione utilizza le informazioni così raccolte dagli utenti, tramite gli strumenti informatici a disposizione della Agenzia della mobilità piemontese e della Regione, come ulteriore indicatore per il monitoraggio del servizio. <+50

51=>6 quater. I servizi di infomobilità previsti al comma 6 bis devono essere integrati anche con gli esistenti servizi di mappe on line ed essere disponibili come applicazioni per i principali sistemi operativi mobili. <+51

### **Art. 13.**

*(Osservatorio regionale della mobilità)*

1. Al fine di verificare l'efficacia delle politiche di trasporto pubblico messe in atto, è istituito presso la Regione l'osservatorio regionale della mobilità.

2. L'osservatorio regionale monitorizza ed aggiorna periodicamente, attraverso la costituzione di un sistema informativo esteso agli enti locali, le caratteristiche della domanda e dell'offerta, il flusso della spesa di esercizio e di investimento ed elabora parametri di efficacia, di efficienza e di qualità dei servizi offerti. Predisponde una relazione annuale sull'andamento dei servizi di trasporto e la trasmette alla Giunta regionale ed alla Commissione consiliare competente.

3. Gli enti locali trasmettono alla Regione, per le opportune verifiche, i dati necessari forniti dalle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico, secondo le modalità specificate nei contratti di servizio di cui all'articolo 10. 52=>Le aziende di trasporto dotate di sistema di bigliettazione elettronica BIP (Biglietto Integrato Piemonte) devono fornire i dati raccolti nel formato e con il protocollo individuati con apposito provvedimento della Regione. <+52

4. I dati raccolti dall'osservatorio sono trasmessi alle organizzazioni sindacali, imprenditoriali e dei consumatori e sono oggetto di confronto tra le organizzazioni e la Regione per la definizione del successivo programma triennale dei trasporti.

53=>4 bis. Sono previsti incontri periodici con gli utenti e le associazioni di utenti dei servizi offerti dalla Regione, in cui avviare tavoli di confronto aventi come scopo la raccolta di dati e segnalazioni e il coinvolgimento dei fruitori finali del servizio al fine di apportare correzioni alla programmazione in modo da aumentare l'efficienza generale del servizio. <+53

## **Capo IV. Risorse**

### **Art. 14.**

*(Ammissibilità al finanziamento)*

1. Tutti i contratti di servizio pubblico, definiti per ambito regionale, per bacino, per area omogenea o per area urbana, devono prevedere, a partire dal 1. gennaio 2000, un rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura, pari almeno allo 0,35. Tale rapporto è incrementato in misura coerente con gli obiettivi di efficienza ed efficacia definiti negli accordi di programma di cui all'articolo 9, comma 2.

2. Non sono consentiti contributi degli enti locali a copertura di eventuale minor rapporto tra ricavi e costi a partire dal 1. gennaio 2000.

3. A partire dal 1. gennaio 2000 sono posti a gara pubblica solo i servizi che prevedano, nei rispettivi capitolati di appalto, per ambito regionale, per bacino, per area omogenea o per area urbana, il raggiungimento del rapporto tra ricavi e costi almeno pari allo 0,35. Il finanziamento non può, in ogni caso, eccedere il 65 per cento del costo di aggiudicazione.

4. Nella determinazione del rapporto tra ricavi e costi la stima degli introiti deve essere effettuata, tenendo conto della politica tariffaria della Regione, sulla base della domanda espressa dal territorio.

5. La stima dei costi deve essere effettuata, all'interno delle tipologie di servizio urbano ed extraurbano, in relazione alle dimensioni del servizio messo in appalto, a cui corrispondono costi parametrici dell'azienda-tipo di gestione, ed alle caratteristiche insediative ed orografiche del territorio servito, a cui corrispondono diverse velocità commerciali.

54=>6. L'eventuale risparmio, conseguito da appalti affidati all'offerta economicamente più vantaggiosa, rispetto alle risorse assegnate alla provincia, al comune o alla comunità montana, rimane a disposizione della provincia, del comune o della comunità montana con vincolo di destinazione alla funzione di trasporto pubblico. <+54

7. I servizi di cui all'articolo 6 sono finanziati assumendo come valore di riferimento il prodotto della quota pro capite media regionale di finanziamento del trasporto pubblico locale per il numero di residenti nell'area, al netto dei costi per l'esercizio degli eventuali servizi di linea, esclusi quelli ferroviari. Tale finanziamento non è soggetto alle determinazioni di cui ai commi 1, 2 e 3.

### **Art. 15.**

*(Determinazione e ripartizione delle risorse)*

1. La Regione sulla base della programmazione regionale e degli enti locali determina le risorse necessarie per l'esercizio e gli investimenti del trasporto pubblico locale compresi i servizi ferroviari. Tali risorse disponibili sul bilancio regionale per il finanziamento del trasporto pubblico locale sono ripartite, al netto del costo del servizio ferroviario e della quota destinata agli

investimenti, alle province ed ai comuni con popolazione superiore a trentamila abitanti.

2. Una quota non inferiore al 3 per cento delle risorse attribuite agli enti locali per l'esercizio del trasporto pubblico locale deve essere destinata agli investimenti per le attrezzature di arredo delle linee e di controllo e monitoraggio dell'utenza e ad azioni di promozione e di informazione del trasporto pubblico locale, a decorrere dal 1. gennaio 2000.

3. La ripartizione delle risorse necessarie al finanziamento degli investimenti e dei servizi minimi avviene, tenuto conto dei programmi di servizio degli enti locali, assumendo omogenei parametri rappresentativi delle caratteristiche territoriali, insediative e di mobilità del territorio servito, nonché delle caratteristiche dei servizi stessi.

~~55=>~~4. La verifica della ripartizione è stabilita dalla Regione a seguito del monitoraggio del grado di attuazione e del conseguimento degli obiettivi dell'accordo di programma, nonché dell'aumento o diminuzione dell'utenza sulla base della qualità del servizio offerto, che può essere effettuato per decisione unilaterale della Regione e almeno una volta ogni tre anni. ~~<=55~~

~~56=>~~4 bis. La programmazione e conseguente erogazione di fondi ai titolari di contratto di affidamento del servizio di trasporto pubblico, avviene sulla base dell'utenza potenziale, definita da analisi basate su un modello uniforme e scientifico. La programmazione può essere confermata o rivista a costi invariati in seguito all'analisi dei dati pervenuti relativi al monitoraggio dell'utenza. ~~<=56~~

#### **Art. 16.**

*(Fondo regionale trasporti)*

1. Le risorse finanziarie relative all'espletamento delle funzioni amministrative di cui al d.lgs. 422/1997, trasferite dallo Stato al momento del conferimento delle funzioni, confluiscono annualmente in un apposito capitolo del bilancio regionale, denominato Fondo regionale trasporti.

2. Il fondo regionale trasporti, oltre che dalle risorse di cui al comma 1, è alimentato da risorse proprie regionali ed il suo ammontare è determinato con legge di bilancio.

3. Il fondo regionale trasporti fa fronte agli oneri derivanti dagli accordi di programma di cui all'articolo 9 ed ai contratti di servizio di cui all'articolo 10.

4. Il fondo regionale trasporti è articolato in sei parti destinate rispettivamente a far fronte:

- a) agli oneri relativi all'effettuazione dei servizi su ferro;
- b) agli oneri relativi agli investimenti sulla rete regionale, comprensiva degli impianti fissi e delle infrastrutture sia della rete ferroviaria sia della rete di trasporto pubblico locale;
- c) agli oneri relativi agli investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali;
- d) agli investimenti di cui all'articolo 15, comma 2;
- e) agli oneri relativi ai servizi minimi;
- f) agli oneri relativi al funzionamento delle attività dell'osservatorio regionale della mobilità.

5. Una quota delle risorse di cui al comma 4, lettera c), alimenta i fondi di cui all'articolo 17, commi 3, 4 e 5.

6. La Giunta regionale con apposito provvedimento stabilisce i vincoli e le forme di garanzia a carico degli enti e delle aziende beneficiari dei contributi in conto capitale.

#### **Art. 17.**

*(Fondo trasporti degli enti locali)*

1. Le province, i comuni e le comunità montane istituiscono appositi fondi trasporti in cui confluiscono le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative delegate, oltre a risorse proprie.

2. Il fondo trasporti degli enti locali fa fronte agli accordi di programma di cui all'articolo 9, commi 2 e 5 ed ai contratti di servizio di cui all'articolo 10.

3. Il fondo provinciale è articolato in cinque parti, destinate rispettivamente a far fronte:

- a) agli oneri relativi ai servizi di trasporto extraurbano;
- b) agli oneri relativi ai servizi di trasporto urbano nei comuni con popolazione inferiore a trentamila abitanti;
- c) agli oneri relativi ai servizi in aree a domanda debole;
- d) agli investimenti di cui all'articolo 15, comma 2;
- e) agli investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali.

4. Il fondo comunale è articolato in tre parti, destinate rispettivamente a far fronte:

- a) agli oneri relativi al trasporto urbano;
- b) agli investimenti di cui all'articolo 15, comma 2.
- c) agli investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali.

5. Il fondo trasporti delle comunità montane è articolato in due parti, destinate rispettivamente a far fronte:

- a) agli oneri relativi ai servizi di trasporto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera d);
- b) agli investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali.

6. Le province ed i comuni sono autorizzati a trasferire, con proprio atto, le eventuali risorse eccedenti, a seguito della stipula dei contratti di servizio, dai servizi agli investimenti.

7. Le scadenze delle erogazioni dei flussi di spesa sono definite nei provvedimenti amministrativi di approvazione del riparto delle risorse.



## Capo V. Vigilanza e sanzioni

### Art. 18

*(~~57~~=>Controllo, monitoraggio e vigilanza ~~<=57~~)*

~~58~~=>1. La Regione esercita compiti di controllo, di monitoraggio e di vigilanza sulla generalità dei servizi di trasporto pubblico locale. ~~<=58~~

~~59~~=>2. Le funzioni relative al controllo, monitoraggio ed alla vigilanza sui servizi di trasporto pubblico locale sono esercitate dagli enti competenti che possono anche avvalersi di soggetti esternalizzati da loro appositamente incaricati. ~~<=59~~

~~60~~=>3. I soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale hanno l'obbligo di consentire al personale incaricato ai sensi del comma 2 il libero accesso ai veicoli, agli impianti ed alla documentazione amministrativa contabile. ~~<=60~~

~~61~~=>4. Il personale di cui al comma 2 accerta e contesta le violazioni a carico dei soggetti secondo quanto previsto nei rispettivi contratti di servizio. ~~<=61~~

~~62~~=>4 bis. La Regione, d'intesa con le province e i comuni capoluogo di provincia e sentite le organizzazioni delle associazioni dei gestori dei servizi di trasporto pubblico locale, sviluppa un sistema di monitoraggio, omogeneo sul territorio regionale, per la raccolta, elaborazione ed archiviazione dei dati relativi ai servizi di trasporto pubblico locale. Il sistema di monitoraggio è finalizzato alla verifica del livello di efficacia, efficienza e qualità dei servizi erogati ed è alimentato dai dati rilevati dagli enti affidanti, sulla base di specifiche clausole previste dai contratti di servizio. I dati di monitoraggio sono utilizzati dalla Regione e dagli enti locali a supporto dello sviluppo e della programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale di rispettiva competenza, nonché per la valutazione e il controllo delle attività svolte dai soggetti gestori. ~~<=62~~

### Art. 19.

*(Sanzioni a carico dell'affidatario dei servizi di trasporto pubblico)*

1. L'ente affidante applica le sanzioni previste dall'articolo 10, comma 4, lettera l) in presenza delle infrazioni specificamente previste dal contratto di servizio.

2. Il contratto di servizio prevede altresì le sanzioni applicabili per l'inosservanza degli obblighi di cui all'articolo 18.

### Art. 20.

*(Sanzioni a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e procedure di applicazione)*

1. I viaggiatori dei servizi pubblici di trasporto sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, a conservarlo per la durata dell'intero percorso ed a esibirlo al personale dell'azienda esercente o dell'ente competente.

2. Chiunque, senza averne dato preavviso al personale di bordo, risulti sprovvisto del prescritto titolo di viaggio, è tenuto, oltre al pagamento del normale biglietto a tariffa ordinaria, anche al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria. L'entità della sanzione non può essere inferiore a venti volte e superiore a centoventi volte il prezzo del biglietto a tariffa ordinaria per il percorso minimo di cui alla tabella tariffaria autorizzata.

~~63~~=>2 bis. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono tenuti, in occasione del primo accesso al servizio e ad ogni cambio mezzo, agli obblighi di validazione dei titoli di viaggio caricati su supporto elettronico. ~~<=63~~

~~64~~=>2 ter. La sanzione relativa al mancato rispetto degli obblighi di validazione di cui al comma 2 bis, è pari a due volte la tariffa ordinaria in vigore relativa alla prima zona tariffaria. Per i titoli di viaggio il cui periodo di validità è determinato solo a seguito della prima validazione, la sanzione, per mancata prima validazione, è regolata dal precedente comma 2. ~~<=64~~

~~65~~=>2 quater. Le aziende di trasporto pubblico regionale e locale devono restituire ai propri clienti fidelizzati mediante smart-card nominativa, sotto forma di premialità, almeno il 70 per cento degli incassi dovuti all'applicazione delle sanzioni regolate dal precedente comma 2 ter. Le norme di validazione e le forme di premialità devono essere riportate all'interno dei contratti di servizio e portate a conoscenza del pubblico, da parte delle aziende, in modo chiaro e permanente. ~~<=65~~

3. Nel caso di servizio di riscossione o di controllo meccanizzato la sanzione è aumentata del 50 per cento.

4. È ammesso il pagamento di una somma in misura ridotta pari alla terza parte del massimo della sanzione prevista per la violazione commessa o, se più favorevole, al doppio del minimo della sanzione edittale, oltre alle spese del procedimento, se l'utente estingue l'illecito entro sessanta giorni dalla contestazione, o, se questa non è avvenuta, dalla notificazione.

5. L'ente competente provvede ad emanare le opportune disposizioni per l'applicazione delle sanzioni nei limiti delle norme stabilite nel presente articolo.

~~66~~=>6. Le violazioni amministrative previste a carico degli utenti dei servizi di trasporto sono accertate e contestate ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale) dagli organi addetti al controllo sull'osservanza delle relative disposizioni, a ciò espressamente incaricati. A tal fine ogni azienda segnala all'ente competente all'esercizio delle funzioni amministrative relative ai servizi eserciti i nominativi dei soggetti incaricati del controllo. Essi debbono essere muniti di apposito documento di riconoscimento rilasciato dall'azienda. Restano ferme le competenze dei soggetti cui sono attribuiti poteri di accertamento e contestazione di illeciti amministrativi in base alle leggi vigenti. L'ordinanza-ingiunzione, di cui all'articolo 18 della l. 689/1981, è emessa, ove sussistano i presupposti, dal responsabile dell'esercizio dell'azienda concessionaria del servizio di trasporto. ~~<=66~~

~~67~~=>6 bis. I soggetti incaricati dalle aziende per il controllo delle violazioni amministrative accertano e contestano ogni altra violazione punita con sanzione amministrativa pecuniaria in materia di trasporto pubblico locale. ~~<=67~~

~~68~~6 ter. La Regione attribuisce la qualifica di agente di polizia amministrativa al personale di cui al comma 6 in possesso dei seguenti requisiti:

- a) non aver subito condanna a pena detentiva per delitto non colposo e non essere stato sottoposto a misura di prevenzione, come da dichiarazione sostitutiva redatta ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa);
- b) godere dei diritti civili e politici;
- c) aver frequentato con esito favorevole, il corso di idoneità di cui all'articolo 20 bis. ~~<+68~~

~~69~~6 quater. La Giunta regionale definisce le modalità per l'attribuzione della qualifica di agente di polizia amministrativa di cui al comma 6 ter. ~~<+69~~

7. Il ricavato delle sanzioni applicate agli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale costituisce provento del traffico dell'azienda che ha irrogato la sanzione. ~~70~~>

#### **Art. 20 bis.** (Corsi di idoneità)

~~71~~1. La Regione organizza un corso, con esame finale, per il conseguimento dell'idoneità ad accertare e contestare le violazioni punite con sanzione amministrativa pecuniaria in materia di trasporto pubblico locale, destinato ai soggetti individuati a tal fine dalle aziende di trasporto. ~~<=71~~

2. La Giunta regionale definisce i criteri e le modalità per l'organizzazione del corso di cui al comma 1. ~~<=70~~

### **Capo VI. Norme transitorie e finali**

#### **Art. 21.** (Procedure transitorie)

1. ~~72~~ Fermo restando quanto disposto dall'articolo 11, comma 2 quater, ~~<+72~~ in fase di prima applicazione della presente legge fino al 31 dicembre 2002, vige la seguente procedura semplificata. ~~73~~><~~73~~

2. La Giunta regionale individua ed attribuisce alle province le linee del servizio regionale del trasporto pubblico, comprensivo delle linee interregionali, di granturismo e transfrontaliere.

3. La Giunta regionale, relativamente ai servizi di trasporto pubblico locale, attua il riparto tra i servizi di trasporto urbano ed extraurbano e attribuisce le risorse agli enti locali sulla base della spesa consolidata e di indicatori territoriali e di mobilità. Le competenze di cui all'articolo 5, comma 2, lettera b), attribuite alle province restano in capo ai comuni secondo le rispettive competenze sino al 31 dicembre 2000. Le competenze relative ai servizi suburbani, attualmente eserciti dall'Azienda Torinese Mobilità (ATM) sono attribuite alla Provincia di Torino sino al 31 dicembre 2000.

4. Salvo quanto disposto dal comma 5, gli enti locali dal 1° gennaio 2001 procedono all'affidamento dei servizi di trasporto mediante le procedure concorsuali di cui all'articolo 11. I contratti di servizio stipulati a seguito dell'emanazione del decreto legislativo 1998, n. 345 (Intervento sostitutivo del Governo per la ripartizione di funzioni amministrative tra Regioni ed enti locali in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 5, della legge 15 marzo 1997, n. 59), sono prorogati sino al 31 dicembre 2000, previa revisione dei contratti di servizio in essere se necessaria.

5. Gli enti contraenti gli accordi di programma di cui all'articolo 9, limitatamente alla stipulazione del primo contratto di servizio ~~74~~=>e successive proroghe, con scadenza entro la fine del periodo transitorio, ~~<=74~~ possono utilizzare la procedura negoziata di cui all'articolo 12, comma 2, lettera c), del d.lgs. 158/1995. I contratti di servizio sono estesi agli ambiti territoriali di cui all'articolo 10, comma 1° Al fine di favorire l'aggregazione tra le imprese operanti e di superare la piccola dimensione e l'eccessiva frammentazione che ostacolano il raggiungimento di soddisfacenti livelli di sinergia ed efficienza economica, ove tutti i soggetti che esercitano, alla data del 31 dicembre 1999, i servizi compresi in ciascun ambito territoriale costituiscano una riunione di imprese nelle forme elencate dall'articolo 23, comma 2, del d.lgs. 158/1995, alla riunione di imprese sono in via prioritaria rivolti l'invito a presentare un'offerta e l'attività negoziale di cui all'articolo 12, comma 2, lettera c), del d.lgs. 158/1995.

~~75~~><~~75~~

#### **Art. 22.** (Riassetto organizzativo delle Aziende pubbliche)

1. Gli enti locali procedono alla trasformazione delle aziende speciali e delle aziende consortili in società di capitali, ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra i dipendenti, o all'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione. Di tali società l'Ente titolare del servizio può restare socio unico per un periodo non superiore a due anni. La trasformazione è completata entro il 31 dicembre 2000. Entro la stessa data gli enti locali procedono al frazionamento, in distinte società di cui sopra, delle aziende speciali o consortili, laddove ciò sia opportuno al fine del superamento degli assetti monopolistici del settore.

2. Nel periodo che precede la trasformazione in società di cui al comma 1, è escluso l'ampliamento dei bacini di servizio delle aziende speciali e delle aziende consortili rispetto a quelli già gestiti alla data di entrata in vigore della presente legge. Dalla stessa



data, gli enti locali non possono costituire nuove aziende speciali o consortili.

3. Durante il periodo che precede la trasformazione in società di cui al comma 1, gli enti locali individuano le quote di servizio o i servizi speciali, esercitati dalle rispettive aziende speciali o consortili, che possono essere gestiti in modo più economico a seguito del loro affidamento a terzi mediante procedura concorsuale. Gli enti locali attribuiscono tali servizi osservando le disposizioni dell'articolo 11.

4. Ove gli enti locali costituiscano, per concorrere alle gare per l'esercizio dei servizi pubblici di loro pertinenza, società di cui al comma 1, in cui si preveda il coinvolgimento di soggetti privati, la scelta di soci privati avviene tramite le procedure previste dal decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 533 (Regolamento recante norme sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti territoriali); si osservano tali disposizioni, in quanto applicabili, anche nel caso di partecipazione minoritaria di soci privati.

5. Gli enti locali che effettuano la trasformazione di cui al comma 1 entro il 31 dicembre 2000, possono procedere, per una sola volta, all'affidamento diretto dei servizi alle società derivanti dalla trasformazione, mediante la stipulazione dei relativi contratti di servizio per un periodo non superiore a due anni. Ove la trasformazione non avvenga entro il termine indicato, provvede il Sindaco o il Presidente della provincia nei successivi tre mesi. In caso di ulteriore inerzia, la Regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui all'articolo 11.

[76=>](#)5 bis. I contratti di servizio di cui al comma 5 possono essere prorogati o rinnovati sino al 31 dicembre 2005 o per tutto il periodo transitorio concedibile ai sensi dell'articolo 21. [<+76](#)

[77=>](#)5 ter. Gli affidamenti dei contratti di trasporto pubblico locale urbano ad aziende pubbliche in essere alla data del 31 dicembre 2014 possono essere prorogati o rinnovati fino alla data di conclusione dei procedimenti di gare da parte delle province, purché a tale data detti affidamenti non risultino in regime di proroga oltre i termini contrattuali. [<+77](#)

### **Art. 23.**

*(Modalità di conferimento di funzioni)*

1. Il conferimento delle funzioni è regolato con le modalità previste dal Titolo III della l.r. 34/1998.

### **Art. 24.**

*(Rinvio)*

1. Per quanto non disciplinato dalla presente legge si applicano le disposizioni previste dalla l.r. 34/1998.

2. Le funzioni ed i compiti amministrativi che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale in materia di trasporto pubblico locale lacuale, fluviale ed aereo e le funzioni ed i compiti amministrativi riguardanti gli impianti a fune di ogni tipo, quali funivie, seggiovie, sciovie, funicolari e tutti gli impianti di risalita in genere e le relative infrastrutture di interscambio, sono delegati a province, comuni e comunità montane con provvedimenti regionali, da emanare in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59), come modificato dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 443 e comunque entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

### **Art. 25.**

*(Interventi sostitutivi)*

1. In caso di accertata inerzia da parte delle amministrazioni locali nell'esercizio delle funzioni e delle competenze delegate, la Giunta regionale fissa un termine per procedere, trascorso il quale dispone interventi sostitutivi.

[78=>](#)1 bis. Al fine di garantire la continuità dell'esercizio coordinato ed unitario dei servizi di trasporto pubblico locale, la Regione esercita le funzioni oggetto di delega di cui alla presente legge, in sostituzione degli enti soggetti di delega che [79=>](#)entro i termini previsti dall'articolo 8, comma 5 bis [<=79](#) non hanno aderito al consorzio di cui all'articolo 8. [<+78](#)

### **Art. 26.**

*(Disposizioni finanziarie)*

1. Per l'esercizio finanziario 2000 sono istituiti appositi capitoli di entrata nel bilancio di previsione con le seguenti denominazioni:

- a) "Trasferimenti statali per le funzioni amministrative relative alle ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.A." (articolo 20, comma 3, del d.lgs. 422/1997);
- b) "Trasferimenti statali per le funzioni amministrative relative ai servizi regionali e locali delle Ferrovie dello Stato S.p.A." (articolo 20, comma 4, del d.lgs. 422/1997);
- c) "Recupero di contributi in conto capitale da enti e da aziende di trasporto per investimenti di cui all'articolo 11, comma 3".

2. Per l'esercizio finanziario 2000 sono istituiti appositi capitoli di spesa:

- a) capitolo di spesa di cui all'articolo 16, comma 4, lettera a), con la seguente denominazione: "Fondo regionale trasporti. Spese per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario regionale e locale" (articolo 20 del d.lgs. 422/1997);
- b) capitolo di spesa di cui all'articolo 16, comma 4, lettera b), con la seguente denominazione: "Fondo regionale trasporti. Spese per

investimenti sulla rete regionale, comprensiva degli impianti fissi e delle infrastrutture sia della rete ferroviaria sia della rete di trasporto pubblico locale";

c) capitolo di spesa di cui all'articolo 16, comma 4, lettera c), con la seguente denominazione: "Fondo regionale trasporti. Spese per investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali per il trasporto ferroviario ed assegnazione di risorse agli enti locali per spese di investimento per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e per i beni strumentali aziendali del trasporto pubblico locale";

d) capitolo di spesa di cui all'articolo 16, comma 4, lettera d), con la seguente denominazione: "Fondo regionale trasporti. Assegnazione di somme agli enti locali per spese di investimento nel settore del trasporto pubblico locale";

e) capitolo di spesa di cui all'articolo 16, comma 4, lettera e), con la seguente denominazione: "Fondo regionale trasporti.

Assegnazione di somme ~~80~~ all'Agenzia della mobilità piemontese ~~80~~ per il finanziamento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale";

f) capitolo di spesa di cui all'articolo 16, comma 4, lettera f), con la seguente denominazione: "Fondo regionale trasporti. Spese per oneri relativi al funzionamento delle attività di cui all'articolo 13";

g) capitolo di spesa di cui all'articolo 12, comma 3, con la seguente denominazione: "Trasferimenti agli enti locali per la copertura degli oneri derivanti dalle agevolazioni tariffarie individuate dalla Regione Piemonte";

h) capitolo di spesa di cui all'articolo 12, comma 6, con la seguente denominazione: "Interventi promozionali del trasporto pubblico locale".

~~81~~3. Le risorse previste nei capitoli di cui al comma 2, lettere d) ed e), sono rispettivamente definite nella misura del 3 per cento e del 97 per cento dello stanziamento annuale disponibile. Per far fronte agli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni svolte dall'Agenzia della mobilità piemontese è destinata una somma non superiore all'1 per cento delle risorse programmate per i relativi servizi di trasporto pubblico locale. Tale somma, individuata dalla Giunta regionale in sede di approvazione del programma triennale dei servizi, può comprendere anche la copertura di spese inerenti alle competenze direttamente esercitate dagli enti consorziati in materia di mobilità e trasporti. ~~81~~

~~82~~><~~82~~

4. La dotazione dei capitoli istituiti in applicazione dei commi 1, 2 e 3 è definita in sede di predisposizione dei relativi bilanci annuali.

~~83~~>4 bis. Agli oneri di cui all'articolo 20 bis, il cui stanziamento è iscritto nell'ambito dell'unità previsionale di base (UPB) DB15011 (Istruzione, formazione professionale e lavoro - Attività formativa Titolo I: spese correnti) si provvede ai sensi dell'articolo 30 della legge regionale 4 marzo 2003, n. 2 (Legge finanziaria per l'anno 2003). ~~83~~

#### Art. 27.

*(Disposizioni finanziarie integrative per la definizione degli esercizi pregressi)*

1. Le somme erogate, in base ai provvedimenti della Giunta regionale, a titolo di acconto dei contributi di esercizio per gli anni 1994, 1995, 1996, 1997 e 1998 sono considerate a titolo definitivo.

2. Le eventuali disponibilità residue ai sensi della legge 10 aprile 1981, n. 151 (Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore), comprese le somme di cui all'articolo 5, comma 4, secondo periodo ed all'articolo 10, comma 2 della legge regionale 10 agosto 1998, n. 22 (Interventi finanziari della Regione per il risanamento del settore del trasporto pubblico locale), sono utilizzate per concorrere alla copertura dei disavanzi di esercizio di cui all'articolo 2, comma 2, lettera b), della stessa legge relativi agli anni 1994, 1995 e 1996, ad incremento delle risorse stanziare dalla legge 18 giugno 1998, n. 194 (Interventi nel settore dei trasporti).

3. La Giunta regionale con apposita deliberazione, in attuazione della l. 194/1998, definisce i soggetti aventi diritto alla copertura dei disavanzi relativi agli anni 1994, 1995 e 1996, i disavanzi ammessi a contributo e l'ammontare del contributo per ciascun beneficiario.

4. La Regione provvede all'erogazione dei contributi ai soggetti beneficiari secondo le disposizioni previste dalla l. 194/1998 contraendo apposito mutuo da ammortizzare mediante le risorse assegnate per il periodo 1994/1996 dalla suddetta legge e mediante le risorse di cui al comma 2 del presente articolo.

5. Le eventuali disponibilità residue, risultanti dall'applicazione del comma 4, sono utilizzate ad incremento del fondo investimenti di cui alla l. 194/1998.

#### Art. 28.

*(Funzioni soppresse)*

1. Sono soppresse le funzioni amministrative relative:

a) all'approvazione degli organici dei sistemi di trasporto;

b) all'assenso alla nomina dei direttori di esercizio degli impianti fissi;

c) alla presa d'atto dei provvedimenti delle amministrazioni dei consorzi strade vicinali, di cui al decreto legge luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446 (Facoltà agli utenti delle strade vicinali di costituirsi in Consorzio per la manutenzione e la ricostruzione di esse), convertito dalla legge 13 aprile 1925, n. 473;

d) all'approvazione dei regolamenti comunali relativi all'esercizio dei servizi pubblici non di linea e del servizio di noleggio con

conducente mediante autobus ai sensi dell'articolo 85 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 (Attuazione della delega di cui all'art. 1 della L. 22 luglio 1975, n. 382).

**Art. 29.**

*(Regionalizzazione della gestione governativa laghi)*

1. La Giunta regionale provvede alla programmazione, regolazione e gestione dei servizi per il trasporto di persone e cose sui laghi oggetto della gestione governativa con le modalità di cui al presente articolo.
2. La Regione opera nel rispetto ed in attuazione degli impegni dello Stato conseguenti a rapporti internazionali riguardanti la navigazione garantendo, ove necessario, la presenza del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.
3. La Giunta regionale di intesa con le Regioni Lombardia, Veneto e con la Provincia autonoma di Trento, promuove la costituzione di un comitato interregionale composto dai Presidenti o loro delegati.
4. Il comitato di cui al comma 3 esplica le seguenti funzioni:
  - a) cura la procedura di trasferimento alle Regioni della gestione governativa laghi di cui all'articolo 11 del d.lgs. 422/1997, esplica tutti gli atti per l'attribuzione delle relative risorse finanziarie da parte dello Stato con le procedure disciplinate dall'articolo 7, comma 1, legge 15 marzo 1997, n. 59 e dell'articolo 12 del d.lgs. 422/1997;
  - b) fissa gli indirizzi per l'attuazione del piano di risanamento tecnico economico di cui all'articolo 11 del d.lgs. 422/1997;
  - c) provvede, nelle more del riassetto organizzativo, all'amministrazione dei servizi di trasporto lacuale, emanando le direttive per l'amministrazione del patrimonio e per la redazione del piano di impresa;
  - d) nomina, nelle more del riassetto organizzativo e comunque almeno sino all'effettivo trasferimento della gestione governativa laghi alle Regioni, una struttura tecnica costituita da dirigenti o funzionari regionali per l'esercizio delle proprie funzioni;
  - e) stipula il contratto di programma per il piano degli investimenti ed il parco natanti, nonché i contratti di servizio per l'espletamento dei servizi minimi di trasporto pubblico;
  - f) elabora gli indirizzi per l'eventuale costituzione di società per la gestione dei servizi pubblici di navigazione.
5. Le decisioni del comitato sono assunte all'unanimità dei componenti e vengono approvate con deliberazioni conformi della Giunta regionale quando comportano impegni di spesa.
6. La Giunta regionale propone al Consiglio regionale, anche su indicazione degli enti locali interessati ed insieme agli altri enti pubblici interessati, sulla base degli indirizzi del Comitato di cui al comma 3, la costituzione di società per azioni, aventi ad oggetto il compito di provvedere alla gestione dei servizi di trasporto lacuale già resi dalla gestione governativa di cui all'articolo 11 del d.lgs. 422/1997.
7. Le quote di partecipazione, l'atto costitutivo, lo statuto ed ogni altro atto connesso sono approvati con deliberazione della Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente.
8. I servizi di navigazione lacuali possono essere gestiti direttamente dalle società di cui al comma 6 oppure da società terze, a seguito dell'espletamento di procedure concorsuali.

**Art. 30.**

*(Abrogazione di norme)*

1. Sono abrogate in particolare le seguenti disposizioni:
  - a) legge regionale 23 luglio 1982, n. 16;
  - b) legge regionale 18 aprile 1985, n. 37;
  - c) legge regionale 23 gennaio 1986, n. 1;
  - d) legge regionale 23 dicembre 1996, n. 93;
  - e) legge regionale 9 maggio 1997, n. 23;
  - f) comma 1 dell'articolo 15 della legge regionale 23 febbraio 1995, n. 24.

**Regione Liguria - L.R. 7 novembre 2013, n. 33 recante: "Riforma del sistema di trasporto pubblico regionale e locale".**

(1) Pubblicata nel B.U. Liguria 8 novembre 2013, n. 17, parte prima.

**CAPO I****Finalità****Articolo 1** *Finalità.*

1. La presente legge riconosce il valore sociale, ambientale ed economico del trasporto pubblico regionale e locale, componente essenziale del sistema dei servizi pubblici locali per garantire il diritto alla mobilità delle persone e ne reca la disciplina, nelle more della definizione della normativa statale di riforma del sistema delle autonomie locali, ai sensi dell'*articolo 117 della Costituzione*, in conformità alla vigente normativa comunitaria e statale, al fine di:

- a) organizzarne lo svolgimento attraverso l'individuazione dell'ambito territoriale ottimale al fine di favorire il miglioramento del servizio, la razionalizzazione e l'efficacia della spesa;
- b) assicurare un sistema coordinato ed integrato capace di garantire il diritto dei cittadini alla mobilità urbana ed extraurbana;
- c) promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale dell'intero territorio regionale;
- d) concorrere alla salvaguardia dell'ambiente, alla riduzione dei consumi energetici ed alla vivibilità del territorio nel suo complesso;
- e) incentivare il riassetto organizzativo del sistema dei trasporti pubblici locali in un'ottica di miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio con l'obiettivo di aumentare l'utenza e diminuire il traffico veicolare privato;
- f) ottimizzare il sistema tariffario, in particolare attraverso la progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria a livello regionale e lo sviluppo di idonei sistemi di bigliettazione elettronica, anche con l'obiettivo di combattere l'evasione tariffaria;
- g) promuovere la tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e assicurare, anche in sede di stipulazione dei contratti di servizio, la qualità, l'universalità, la fruibilità e l'economicità delle prestazioni.

2. La Regione persegue gli obiettivi di cui al comma 1 avviando iniziative atte a garantire:

- a) il potenziamento della mobilità urbana ed extraurbana, da raggiungere attraverso il miglioramento e l'incremento delle interconnessioni tra trasporti pubblici e trasporti privati e lo sviluppo di un sistema della mobilità pubblico/privata e dei trasporti pubblici di linea e non di linea, integrati tra le varie modalità di cui all'*articolo 2*;
- b) l'integrazione tariffaria tra i modi, i tipi ed i vettori del trasporto, anche favorendo l'introduzione di tecnologie innovative;
- c) una programmazione del servizio completamente integrata tra le varie modalità di trasporto;
- d) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica del servizio reso.

**CAPO II****Definizioni****Articolo 2** *Servizi di trasporto pubblico regionale e locale.*

1. Sono servizi di trasporto pubblico regionale e locale i servizi di trasporto collettivo effettuati con modalità terrestre, marittima, fluviale ed aerea, che si svolgono, in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, normalmente nel territorio regionale, con offerta indifferenziata a utenti anche appartenenti a particolari categorie, relativamente al trasporto di persone.

2. I servizi di cui al comma 1 sono effettuati con modalità ordinarie di linea o con le modalità speciali di cui alla *legge regionale 4 luglio 2007, n. 25* (Testo unico in materia di trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea) e successive modificazioni e integrazioni, secondo quanto stabilito dall'*articolo 17, comma 5*.

3. I servizi di trasporto pubblico regionale e locale, in relazione alle modalità del loro esercizio, si distinguono in:

- a) automobilistici, effettuati su strada con veicoli a trazione meccanica o elettrica o ibrida;
- b) tranviari, effettuati con veicoli a guida vincolata su sede fissa protetta ovvero promiscua;
- c) filoviari, effettuati su strada con veicoli a trazione elettrica ad alimentazione esterna a mezzo linea aerea o altro sistema;
- d) metropolitani, effettuati con veicoli a densità controllata, su sede fissa protetta, al servizio di elevati flussi di mobilità o con elevata frequenza di servizio;
- e) ferroviari, effettuati con veicoli a guida vincolata, densità controllata e su sede fissa protetta con esclusione dei servizi ferroviari di interesse nazionale individuati con decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione ai sensi dell'*articolo 3, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422* (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*) e successive modificazioni e integrazioni;
- f) marittimi e fluviali effettuati con imbarcazioni o navi per cabotaggio nell'ambito regionale;
- g) elicotteristici, effettuati con aeromobili nell'ambito della regione;
- h) funiviari e funicolari, effettuati con veicoli a trazione a fune;
- i) sistemi ettometrici: ascensori, ascensori inclinati, marciapiedi e scale mobili, people mover, sistemi di trasporto pubblico urbano a breve raggio, a guida automatica.

---

### **Articolo 3** *Bacino di trasporto, piano di bacino e rete di trasporto.*

1. Per bacino di trasporto regionale si intende l'Ambito Territoriale Ottimale (ATO) di cui all'*articolo 9*, entro il quale si attua un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai fabbisogni di mobilità e alle diverse modalità di trasporto.
2. Per piano di bacino di trasporto provinciale e metropolitano si intende lo strumento che persegue un sistema di trasporto che integri le diverse modalità, favorendo in particolar modo quelle a minor impatto sotto il profilo ambientale, che sia coordinato alle previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e sociale e che risponda ai fabbisogni di mobilità relativi alle esigenze di fruibilità dei servizi, lavorative, scolastiche, turistiche, sociali, culturali, sportive e religiose di tutti i cittadini, con particolare attenzione alle persone a mobilità ridotta.
3. Per rete di trasporto si intende l'insieme di più linee fra loro connesse, caratterizzate dalla domanda di trasporto verso uno o più poli di attrazione ed effettuate anche tramite integrazione di diversi modi di trasporto.

---

### **Articolo 4** *Servizi minimi.*

1. Sono definiti servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale di cui all'*articolo 2, comma 1*, quelli che consentono il raggiungimento delle finalità di cui all'*articolo 1* e sono organizzati in reti che si sviluppano nell'Ambito Territoriale Ottimale di cui all'*articolo 9*.
2. I servizi minimi sono a carico del bilancio della Regione e sono definiti, ai sensi dell'*articolo 12*, sentiti la Commissione consiliare competente e il Consiglio delle Autonomie locali (CAL) di cui alla *legge regionale 1° febbraio 2011, n. 1* (Disciplina del Consiglio delle Autonomie locali) sulla base del programma dei servizi di trasporto pubblico locale ai sensi dell'*articolo 6, comma 3, lettera c)*, ed in particolare, tenendo conto dei seguenti elementi:
  - a) su tutti i territori, località, paesi serviti dal trasporto pubblico alla data di entrata in vigore della presente legge deve essere garantita una coppia di corse;
  - b) integrazione tra le reti e le varie modalità di trasporto di cui alla vigente normativa;
  - c) i servizi minimi in ambito extraurbano sono definiti quali una coppia di corse di collegamento per i centri o per gli ambiti abitati con una popolazione indicativamente di cinquanta residenti;
  - d) pendolarismo scolastico e lavorativo;
  - e) fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari, culturali, sportivi e religiosi;
  - f) esigenze di riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento;
  - g) sistemi di trasporto con cui viene svolto il servizio.
3. In particolare i servizi minimi garantiscono i collegamenti fra le stazioni ferroviarie e le aree che su di esse gravitano al fine di assicurare servizi di adduzione al servizio ferroviario secondo la programmazione dello stesso che deve garantire un'adeguata copertura a tutto il territorio regionale.
4. I servizi minimi garantiscono un'adeguata mobilità in tutta la regione con particolare riferimento ai territori non coperti dal servizio ferroviario.

5. Nelle zone a domanda debole le corse di cui al comma 4 possono essere effettuate con modalità alternative di trasporto.

---

**Articolo 5** *Servizi aggiuntivi, integrativi e complementari.*

1. Sono definiti servizi aggiuntivi i servizi di trasporto pubblico regionale e locale che integrano i servizi minimi e che comportano oneri a carico del bilancio degli enti locali.
  2. Sono definiti servizi integrativi, nell'ambito di quanto previsto dalla presente legge, i servizi di trasporto pubblico regionale e locale che integrano i servizi minimi e non comportano oneri a carico del bilancio né della Regione né degli enti locali.
  3. Sono definiti servizi complementari i servizi di car pooling, nonché i servizi di car sharing e di bike sharing che hanno ad oggetto il noleggio a breve termine di autovetture e velocipedi da parte di utenti abbonati al servizio e non comportano oneri a carico del bilancio regionale.
  4. Il car pooling, il car sharing ed il bike sharing operano al fine di perseguire il decongestionamento del traffico cittadino e la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed ambientale.
  5. Ogni Comune disciplina le modalità di utilizzo dei servizi di cui al comma 4 e può consentire, per il servizio di car sharing, l'utilizzo delle corsie preferenziali di marcia.
- 

**CAPO III**

**Competenze e organizzazione del servizio di trasporto pubblico regionale e locale**

**Articolo 6** *Competenze della Regione.*

1. La Regione esercita le funzioni di programmazione di cui al comma 2 e le funzioni di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale per l'organizzazione e lo svolgimento delle attività di cui all'*articolo 9*.
2. Il Consiglio regionale - Assemblea legislativa della Liguria esercita le funzioni di programmazione in coerenza con quanto previsto dall'*articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95* (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario) convertito, con modificazioni, dalla *legge 7 agosto 2012, n. 135*, al fine di razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi.
3. Per le finalità di cui al comma 2 il Consiglio regionale - Assemblea legislativa della Liguria, sentito il CAL, sulla base di criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità:
  - a) definisce gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali, fissa i criteri programmatici e direttivi per l'elaborazione, da parte delle province e della Città metropolitana, ove istituita, dei piani di bacino di rispettiva competenza;
  - b) approva il piano regionale dei trasporti ed i relativi aggiornamenti in connessione con le previsioni regionali di assetto territoriale e di sviluppo economico e sulla base dei piani di bacino provinciali;
  - c) approva, entro il 30 settembre dell'anno che precede l'entrata in esercizio, il programma dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con particolare riferimento ai servizi minimi, in relazione alle disponibilità di bilancio, sentiti le organizzazioni sindacali, la Consulta regionale per la tutela dei diritti dei consumatori e degli utenti di cui alla *legge regionale 5 marzo 2012, n. 6* (Norme per la tutela dei consumatori e degli utenti), la Consulta regionale per la tutela dei diritti della persona handicappata di cui alla *legge regionale 12 aprile 1994, n. 19* (Norme per la prevenzione, riabilitazione ed integrazione sociale dei portatori di handicap) e successive modificazioni e integrazioni e i comitati degli utenti.
4. Il programma dei servizi individua, tra l'altro:
  - a) i criteri per assicurare una rete di trasporto che privilegi l'integrazione tra le varie modalità favorendo comunque quelle a minor impatto sotto il profilo ambientale;
  - b) la rete e l'organizzazione dei servizi;

- c) i criteri di determinazione delle tariffe e di integrazione tariffaria, nonché della loro indicizzazione rispetto all'incremento inflattivo;
- d) le risorse da destinare al trasporto pubblico di interesse regionale e locale tenuto conto, tra l'altro, di particolari criteri di premialità collegati alla pianificazione del sistema della mobilità integrata pubblico/privata e dei parcheggi di interscambio;
- e) i criteri per la riduzione della congestione del traffico, dell'inquinamento acustico, atmosferico ed ambientale.

5. Nell'esercizio delle funzioni di amministrazione la Regione autorizza, su richiesta delle imprese di trasporto, i servizi integrativi di cui all'*articolo 5*, comma 2, che si svolgono in ambito sovraprovinciale.

6. Il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 5 avviene, nel rispetto dei termini previsti dalla vigente normativa, a seguito di presentazione di apposita istanza, su richiesta delle imprese di trasporto in possesso dei requisiti previsti dalla normativa in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada di persone.

7. Qualora si tratti di autorizzazione per un nuovo servizio, e non per il rinnovo di quelli già autorizzati prima della data di entrata in vigore della presente legge, come ulteriore requisito è richiesta la disponibilità di almeno un veicolo accessibile anche alle persone disabili.

---

#### **Articolo 7** *Competenze delle province.*

1. Le province ai sensi della vigente normativa esercitano le seguenti funzioni:

- a) approvano i piani di bacino provinciali in coerenza con gli atti programmatici regionali di cui all'*articolo 6*, comma 3, lettera a);
- b) stipulano con la Regione gli accordi di programma di cui all'*articolo 12* per assicurare la necessaria pianificazione ed integrazione del servizio di trasporto nei territori di rispettiva competenza e per reperire le risorse occorrenti per la copertura dei servizi aggiuntivi di cui all'*articolo 5*, comma 1.

2. Nell'esercizio delle funzioni di amministrazione le province autorizzano, su richiesta delle imprese di trasporto, i servizi integrativi di cui all'*articolo 5*, comma 2, che si svolgono in ambito sovracomunale. Il rilascio dell'autorizzazione avviene con le modalità di cui all'*articolo 6*, comma 6.

---

#### **Articolo 8** *Competenze dei comuni.*

1. I comuni, in conformità a quanto previsto dall'*articolo 19 del d.l. 95/2012* convertito dalla *L. 135/2012*, esercitano le funzioni di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico comunale.

2. Nell'esercizio delle funzioni di amministrazione, i comuni autorizzano a favore di imprese di trasporto i servizi integrativi di cui all'*articolo 5*, comma 2, che si svolgono in ambito comunale. Il rilascio dell'autorizzazione avviene con le modalità di cui all'*articolo 6*, comma 6.

---

#### **Articolo 9** *Ambito Territoriale Ottimale regionale per il trasporto pubblico regionale e locale.*

1. È istituito l'Ambito Territoriale Ottimale per l'organizzazione e la gestione del servizio di trasporto pubblico regionale e locale (ATO), denominato Bacino Unico Regionale per il Trasporto (BURT), che coincide con l'intera circoscrizione territoriale della regione, il cui governo è assicurato dalla Regione secondo le modalità di cui alla presente legge.

2. La Regione, attraverso l'Agenzia di cui all'*articolo 11* per le finalità di cui al comma 1:

- a) espleta, entro dodici mesi dalla costituzione della medesima Agenzia, le procedure competitive ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di trasporto;
- b) gestisce il contratto di servizio stipulato a seguito della procedura di cui alla lettera a).

3. Una quota pari al massimo al 2 per cento delle risorse regionali finalizzate al trasporto pubblico locale può essere destinata all'esercizio delle attività di cui al comma 2 e all'Agenzia di cui all'*articolo 11*.



3-bis. Nell'ambito delle risorse di cui al comma 3 può essere effettuata, da parte dell'Agenzia, un'azione straordinaria di efficientamento del servizio e di riorganizzazione delle aziende di trasporto pubblico locale su gomma, propedeutica all'affidamento del servizio nel Bacino Unico Regionale per il Trasporto di cui al comma 1, nel limite di euro 1.000.000,00 annui per dodici annualità attuabili in un apposito fondo, ai fini di attivare procedure di esodo anticipato e di mobilità del personale dipendente delle aziende di trasporto pubblico su gomma <sup>(2)</sup>.

3-ter. La Giunta regionale determina le modalità per l'attuazione dell'intervento straordinario di cui al comma 3-bis prevedendo la concessione dei contributi a fronte della dimostrata riduzione dei costi del personale e della corrispondente riduzione di organico a parità o incremento del servizio offerto <sup>(2)</sup>.

3-quater. L'intervento straordinario di cui al comma 3-bis deve essere attivato entro il 31 marzo 2015 e concluso entro il 31 dicembre 2015 <sup>(2)</sup>.

---

*(2) Comma aggiunto dall' art. 17, comma 1, L.R. 19 dicembre 2014, n. 40, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 37, comma 1, della medesima legge).*

---

#### **Articolo 10** *Comitato per la concertazione delle attività sul trasporto pubblico.*

1. Al fine di assicurare la concertazione tra la Regione, le province, il Comune di Genova o la Città metropolitana, ove istituita, ed i comuni, è istituito il Comitato sul trasporto pubblico regionale e locale.
2. Il Comitato è composto dal Presidente della Giunta regionale che lo presiede, dall'Assessore regionale competente in materia di trasporti e dall'Assessore regionale competente in materia di bilancio, dal Presidente dell'Unione Regionale Province Liguri (URPL), dal Sindaco di Genova o dal Sindaco metropolitano e dal Presidente dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI) Liguria, o da loro delegati e da un referente nominato dalla Consulta regionale per la tutela dei diritti della persona handicappata.
3. Ai componenti del Comitato non compete alcuna indennità di carica o di presenza.
4. Alle sedute del Comitato partecipa, con funzioni di assistenza e senza diritto di voto, il responsabile della struttura regionale competente in materia di trasporti.
5. Le sedute del Comitato sono valide se presente la maggioranza dei membri.
6. È acquisito il parere del Comitato sugli strumenti di programmazione regionale di cui all'*articolo 6*, comma 3, e sulle modalità di gestione dell'ATO.
7. Il Comitato determina con apposito regolamento le modalità del suo funzionamento.
8. Il Comitato si confronta con le parti sociali e le realtà rappresentative dei consumatori e degli utenti sulle tematiche di sua competenza.

---

#### **Articolo 11** *Agenzia regionale per il trasporto pubblico locale.*

1. La Regione istituisce e promuove un'Agenzia regionale per il trasporto pubblico locale in forma di società di capitali, anche consortile ovvero di consorzio con attività esterna, partecipata dagli enti locali <sup>(3)</sup>.
2. L'Agenzia deve avere i requisiti del soggetto in house ed è costituita con la partecipazione, almeno, della Regione, delle province, dei comuni capoluogo e della Città metropolitana di Genova, ove istituita.
3. Gli enti di cui al comma 2 esprimono la volontà di aderire all'Agenzia entro e non oltre novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Nel caso di adesione da parte di tutti gli enti previsti, entro i successivi novanta giorni si procede alla costituzione dell'Agenzia.
4. Sono organi dell'Agenzia:

- a) l'Assemblea, i cui partecipanti svolgono la propria attività a titolo onorifico e gratuito e senza alcun rimborso delle spese;
  - b) il Consiglio di Amministrazione, composto da un massimo di cinque Consiglieri, che svolgono la propria attività a titolo onorifico e gratuito, fatto salvo il rimborso delle spese;
  - c) il Presidente, scelto tra i componenti del Consiglio di Amministrazione;
  - d) il Direttore, nominato dall'Agenzia, al quale compete la responsabilità gestionale;
  - e) l'Organo di revisione.
5. Gli organi fondamentali dell'Agenzia durano in carica al massimo tre anni ed i relativi componenti non possono essere nominati per più di due mandati consecutivi.
6. All'Agenzia sono assegnate le seguenti attività:
- a) supporto alla Regione ed agli enti locali nelle attività di programmazione di cui agli *articoli 6 e 7*;
  - b) monitoraggio e controllo sull'attuazione degli accordi di programma di cui all'*articolo 12*;
  - c) affidamento dei servizi per l'intero ambito, con funzione di stazione appaltante, tenendo conto in particolare dei costi standard;
  - d) gestione del contratto di cui all'*articolo 9* e monitoraggio della qualità e quantità del servizio erogato;
  - e) sviluppo del sistema di controllo di gestione aziendale regionale sul trasporto pubblico locale;
  - f) gestione dell'Osservatorio Regionale dei Trasporti (ORT) di cui all'*articolo 20*;
  - g) definizione di politiche uniformi per la promozione del sistema del trasporto pubblico locale, incluso il coordinamento dell'immagine e della diffusione dell'informazione presso l'utenza;
  - h) implementazione e sperimentazione di soluzioni innovative nella gestione ed analisi del trasporto pubblico regionale e locale, con particolare riferimento alle nuove tecnologie (quali bigliettazione elettronica, esame dati, valutazione dei flussi di traffico e del servizio);
  - i) analisi e diffusione sul territorio regionale delle buone pratiche nella gestione del trasporto pubblico regionale e locale;
  - j) partecipazione a progetti europei in materia di trasporto pubblico locale;
  - k) ulteriori attività che gli enti partecipanti stabiliscono di esercitare in forma associata.
7. All'Agenzia è, inoltre, attribuita la funzione di centrale degli acquisti e degli investimenti necessari per il trasporto pubblico locale.
8. All'Agenzia può essere affidata direttamente, ove esistano ragioni tecniche ed economiche, la gestione delle reti e delle dotazioni essenziali al trasporto pubblico regionale e locale, nonché la proprietà di detti beni.
9. L'organizzazione ed il funzionamento dell'Agenzia sono disciplinati dallo statuto e dai regolamenti che individuano, in particolare, le modalità di esercizio del controllo analogo da parte dei soci, le attribuzioni e le modalità di funzionamento degli organi, nonché le modalità di confronto e di consultazione con gli enti interessati, le organizzazioni sindacali, dei consumatori e la Consulta regionale per la tutela dei diritti della persona handicappata, per la condivisione delle scelte di rispettivo interesse.
10. La Giunta regionale adotta, sentiti la Commissione consiliare competente ed il CAL, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, linee guida per la predisposizione dello statuto e dei regolamenti.
11. L'approvazione dello statuto dell'Agenzia da parte dell'organo assembleare è subordinata al parere obbligatorio e vincolante della Giunta regionale.
12. Le quote di partecipazione degli enti sono determinate in conformità alle direttive emanate dalla Giunta regionale, sentiti la Commissione consiliare competente ed il CAL.
13. La costituzione dell'Agenzia è attuata nell'ambito delle risorse complessive previste a legislazione vigente e senza nuovi oneri a carico del sistema.

---

(3) Ai sensi dell'*art. 1, comma 1, L.R. 5 agosto 2014, n. 18* l'Agenzia regionale per il trasporto pubblico locale di cui al presente comma deve essere costituita entro il 30 settembre 2014. Vedi, al riguardo, quanto previsto dai commi 2, 3, 4 e 5 del suddetto art. 1.

---

## **Articolo 12** *Accordi di programma.*

1. La Regione, ai sensi della vigente normativa statale, in relazione alle disponibilità del bilancio regionale ed alle ulteriori risorse integrative degli enti locali, in rapporto alla quantità dei servizi aggiuntivi richiesti, stipula con gli enti locali interessati accordi di

programma che definiscono quantità e standard di qualità dei servizi minimi di trasporto pubblico locale, di cui all'*articolo 4*, nonché dei servizi aggiuntivi di cui all'*articolo 5*, comma 1, la cui erogazione da parte del soggetto gestore del servizio è subordinata all'effettiva corresponsione delle risorse previste.

2. Gli accordi di programma devono avere una durata non inferiore a quella dei contratti di servizio assegnati tramite gara.
3. Nella determinazione di quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale si devono osservare i seguenti criteri:
  - a) ricorso alle modalità e alle tecniche più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione ai territori e alle persone a mobilità ridotta;
  - b) scelta, tra le soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che, a minore impatto ambientale, comporta il miglior servizio per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità.
4. I servizi che si svolgono parzialmente in regioni limitrofe sono determinati previe intese con le regioni interessate.

---

#### **Articolo 13** *Competenze regionali e comunali sugli impianti fissi.*

1. Spettano alla Regione le competenze in materia di impianti di mezzi di trasporto con trazione a funi, di tranvie, di filovie e di metropolitane che si svolgono tra più comuni facenti parte della medesima Provincia.
2. Spettano al Comune, nel cui territorio si sviluppano, le competenze in materia di impianti di mezzi di trasporto con trazione a funi, di tranvie, di filovie e di metropolitane.
3. Le competenze di cui ai commi 1 e 2 riguardano:
  - a) concessione alla costruzione e all'esercizio;
  - b) approvazione del progetto;
  - c) autorizzazione all'inizio dei lavori;
  - d) approvazione del regolamento di esercizio;
  - e) apertura e chiusura al pubblico dell'esercizio;
  - f) assenso alla nomina del direttore o del responsabile dell'esercizio;
  - g) espletamento delle verifiche e prove funzionali ai fini della regolarità del servizio.
4. Le funzioni di cui al comma 3 non riguardano gli aspetti relativi alla sicurezza di competenza degli uffici della Motorizzazione Civile della Liguria.

---

### **CAPO IV**

#### **Gestione del servizio di trasporto pubblico regionale e locale**

##### **Articolo 14** *Affidamento del servizio.*

1. La procedura per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è effettuata in un unico lotto relativo a tutto il territorio dell'ATO e può avere ad oggetto anche il servizio regionale di trasporto ferroviario a decorrere dalla data di scadenza del relativo contratto.
- 1-bis. Per le finalità di cui al comma 1 la Giunta regionale approva la ricognizione dei beni e dei mezzi beneficiari di contributi pubblici vincolati all'esercizio del servizio di trasporto pubblico regionale e locale <sup>(4)</sup>.
2. L'aggiudicazione avviene sulla base di quanto previsto dalla vigente normativa comunitaria e statale.
3. I servizi eserciti attraverso nuovi impianti fissi da realizzare tramite investimenti in project financing possono essere banditi separatamente.

4. Restano ferme le deroghe in materia di trasporti di cui all'*articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97* (Nuove disposizioni per le zone montane) e successive modificazioni e integrazioni.

---

(4) *Comma aggiunto dall'art. 6, comma 1, L.R. 29 dicembre 2014, n. 41, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).*

---

#### **Articolo 15** *Contratto di servizio.*

1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è regolato mediante contratto di servizio, di durata non inferiore a sei anni, stipulato ai sensi della normativa vigente in materia.

2. Il contratto, in aggiunta a quanto previsto all'*articolo 19 del D.Lgs. 422/1997* e successive modificazioni e integrazioni definisce:

- a) le modalità di modifica della specifica dei servizi;
- b) l'importo dovuto per le prestazioni del contratto a fronte degli obblighi di servizio e le relative modalità di erogazione;
- c) i servizi subaffidati secondo quanto stabilito dall'*articolo 17*;
- d) le modalità del servizio con l'eventuale utilizzazione di veicoli della categoria M1 di cui all'*articolo 47 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285* (Nuovo codice della strada) e successive modificazioni e integrazioni;
- e) gli obiettivi di efficienza e le penalità in caso di mancato rispetto degli impegni assunti;
- f) l'obbligo di conseguire la sicurezza degli ambienti di lavoro;
- g) l'obbligo di provvedere alla certificazione dei bilanci e di tenere la contabilità separata ai sensi dell'*articolo 1, comma 5, del regolamento (CEE) n. 1893/91* del Consiglio del 20 giugno 1991 che modifica il *regolamento (CEE) n. 1191/69* relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile;
- h) le fasce orarie garantite al gestore del servizio di trasporto pubblico locale rispetto ad eventuali ulteriori servizi di trasporto di cui all'*articolo 5, comma 2*;
- i) i dati di trasporto necessari alla programmazione regionale e le loro modalità di trasmissione;
- j) gli standards qualitativi minimi del servizio, gli indicatori per la loro misurazione ed i criteri per il relativo monitoraggio che devono essere recepiti nella Carta della Mobilità, di cui al *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 dicembre 1998* (Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti - (Carta della mobilità));
- k) le modalità per garantire il diritto alla mobilità delle persone disabili.

---

#### **Articolo 16** *Sostituzione del soggetto gestore.*

1. Qualora dall'esito delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio di trasporto derivi la sostituzione del soggetto gestore, tutto il personale dipendente delle aziende che gestivano in precedenza il servizio di trasporto prosegue, nell'ambito del proprio territorio provinciale, il proprio rapporto di lavoro nell'azienda subentrante senza soluzione di continuità, mantenendo tutte le proprie condizioni economiche e normative derivanti dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro e dalla contrattazione integrativa aziendale, ai sensi dell'articolo 2112 del Codice Civile.

2. La Regione individua i beni mobili ed immobili funzionali all'esercizio del trasporto pubblico locale da mettere a disposizione del soggetto aggiudicatario e sottoscrive specifiche convenzioni con i rispettivi titolari, relative ai beni vincolati all'esercizio del servizio, tenuto conto della diversa contribuzione pubblica riferita ai beni.

2-bis. I beni mobili ed immobili che hanno usufruito di finanziamenti o cofinanziamenti nell'ambito di progetti approvati dall'Unione europea sono, in considerazione della strategicità di tali progetti, funzionali all'esercizio del servizio di trasporto pubblico regionale e locale <sup>(5)</sup>.

2-ter. Qualora la messa a disposizione al soggetto aggiudicatario di cui al comma 2 sia attuata mediante il trasferimento della proprietà di beni del gestore che cessa dal servizio, il relativo valore di cessione da riconoscere a quest'ultimo è determinato con le modalità definite dalla Giunta regionale, al netto della quota di contribuzione pubblica non ancora ammortizzata; tale quota costituisce un contributo a favore del soggetto acquirente che subentra al cedente nelle obbligazioni relative a tale contribuzione pubblica a favore del bene trasferito <sup>(5)</sup>.

2-quater. Laddove la messa a disposizione al soggetto aggiudicatario di cui al comma 2 sia attuata mediante la locazione o l'affitto da parte del gestore che cessa dal servizio, il relativo canone è determinato con le modalità definite dalla Giunta regionale, tenuto conto della quota di contribuzione pubblica non ancora ammortizzata <sup>(5)</sup>.

3. Il gestore che cessa dal servizio restituisce alla Regione i finanziamenti ricevuti per l'acquisto e l'ammmodernamento dei beni mobili e per l'acquisto, la costruzione e l'ammmodernamento dei beni immobili non più ritenuti funzionali all'esercizio del trasporto, rivalutati degli interessi legali, ovvero la corrispondente percentuale del valore di mercato, se ad esso più favorevole. Tale restituzione è determinata al netto della quota di contribuzione pubblica imputata a conto economico secondo il piano di ammortamento del cespite cui si riferisce <sup>(6)</sup>.

4. I finanziamenti di cui al comma 3 possono, in alternativa alla restituzione, essere vincolati ai beni immobili funzionali all'esercizio del trasporto pubblico locale. Lo spostamento del vincolo è autorizzato dalla Regione sulla base delle esigenze logistiche e della funzionalità del bene al servizio di trasporto pubblico regionale e locale <sup>(7)</sup>.

5. È esclusa qualsivoglia forma di indennizzo a favore del gestore che cessa dal servizio.

---

*(5) Comma aggiunto dall'art. 6, comma 2, L.R. 29 dicembre 2014, n. 41, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).*

*(6) Comma così modificato dall'art. 6, comma 3, L.R. 29 dicembre 2014, n. 41, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).*

*(7) Comma così modificato dall'art. 6, comma 4, L.R. 29 dicembre 2014, n. 41, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).*

---

#### **Articolo 17 Subaffidamenti.**

1. Nell'ambito dei livelli minimi di servizi di cui all'*articolo 4*, il servizio di trasporto pubblico regionale e locale garantisce il soddisfacimento delle esigenze di mobilità nei territori a domanda debole, nelle zone decentrate od in presenza di particolari esigenze territoriali, sociali ed ambientali, nonché in particolari periodi, con gli strumenti di cui ai commi 2 e 3.

2. L'aggiudicatario del servizio di trasporto pubblico regionale e locale, mantenendo un'ampia prevalenza, può subaffidare il servizio di trasporto. L'aggiudicatario in caso di subaffidamento:

- a) applica le procedure previste per gli appalti di pubblici servizi;
- b) garantisce il mantenimento dei livelli qualitativi e quantitativi sottoscritti con il contratto di servizio;
- c) rimane unico responsabile e garante del rispetto degli oneri di trasporto assunti;
- d) assicura il rispetto delle tariffe di cui all'*articolo 18*;
- e) assicura che la percentuale dei subaffidamenti nel rispetto della normativa nazionale in materia sia equamente distribuita tra i bacini di cui alla Tabella A, sentite le organizzazioni sindacali.

3. L'impresa subaffidataria deve soddisfare i requisiti previsti dalla normativa vigente in materia, nonché assicurare l'applicazione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro degli Autoferrotranvieri.

4. Il cambiamento del soggetto gestore a seguito di scadenza o decadenza dal contratto comporta la contestuale cessazione del rapporto di subaffidamento; è esclusa qualsivoglia forma di indennizzo a favore dell'impresa subaffidataria da parte dell'ente concedente.

5. In caso di subaffidamento, l'aggiudicatario, sentite le organizzazioni sindacali, nelle tratte e nelle fasce orarie a domanda debole, può esercire il servizio di trasporto anche tramite titolari di licenza di taxi o di autorizzazioni al noleggio con conducente e loro forme associative.

---

#### **Articolo 18 Tariffe.**

1. Nel rispetto dei principi di integrazione ed uniformità tra i diversi modi, tipi e vettori di trasporto, la Regione stabilisce i criteri di politica tariffaria, tenuto conto:

- a) dell'utilizzazione del trasporto da parte dell'utente;
- b) della lunghezza dei percorsi, ove possibile;
- c) del comfort dei servizi offerti, ove possibile;
- d) dei costi del servizio;

- e) delle necessarie indicizzazioni rispetto all'incremento inflattivo;
- f) dei differenti sistemi di trasporto (metro, bus, nave e altri).

2. Il soggetto che esercisce il servizio di trasporto pubblico regionale e locale deve conseguire il rapporto di almeno il 35 per cento tra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura. Il rapporto può variare in relazione ai servizi minimi e a particolari obblighi di servizio individuati nel contratto di servizio.

3. Le tariffe dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale e le agevolazioni tariffarie sono determinate in armonia con i criteri di cui al comma 1 e sulla base di quanto stabilito nel contratto di servizio.

4. Le tariffe dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale possono essere diversificate in relazione o alla fascia oraria o alla frequenza o alla continuità d'uso o alla condizione reddituale dell'utente.

5. La Regione promuove l'adozione di un sistema di bigliettazione elettronica integrata su tutto il territorio regionale al fine di garantire una maggiore integrazione e semplificazione dei sistemi tariffari, a seguito di una valutazione complessiva degli investimenti necessari e dei benefici rispetto ad una maggiore integrazione tra i vettori, dell'impatto sull'accessibilità ai mezzi pubblici, nonché della gradevolezza d'uso da parte degli utenti.

6. La Regione, tramite l'Agenzia di cui all'*articolo 11*, promuove l'integrazione tariffaria tra i diversi gestori dei servizi nell'ambito regionale e sovraregionale, per permettere un servizio realmente integrato tra le varie modalità e servizi di trasporto.

---

#### **Articolo 19** *Libera circolazione sui mezzi di trasporto pubblico regionale e locale.*

1. In riferimento agli obblighi di servizio di cui all'*articolo 17 del D.Lgs. 422/1997* e successive modificazioni e integrazioni, che trovano copertura nelle disponibilità del bilancio regionale, hanno diritto alla libera circolazione sui mezzi adibiti a servizio di trasporto pubblico regionale e locale:

a) gli operatori in divisa dell'Arma dei Carabinieri, della Polizia di Stato, della Guardia di Finanza, della Guardia Forestale, della Polizia Provinciale, della Polizia Municipale, della Polizia Penitenziaria e dei Vigili del Fuoco;

b) i dipendenti della Motorizzazione Civile del Ministero dei Trasporti, incaricati della vigilanza ai sensi del *decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753* (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto) e successive modificazioni e integrazioni, dotati di apposita tessera di servizio rilasciata dalla Regione;

c) i dipendenti regionali della struttura competente per materia incaricati della vigilanza e del controllo dotati di apposita tessera;

d) i dipendenti degli enti incaricati della vigilanza e del controllo dotati di apposita tessera fino ad un massimo di cinque persone per ente;

e) i minori di età che non superino il metro e quindici centimetri di altezza;

f) i non vedenti, i cani guida ai sensi della *legge 14 febbraio 1974, n. 37* (Gratuità del trasporto dei cani guida dei ciechi sui mezzi di trasporto pubblico) e successive modificazioni e integrazioni.

2. Possono essere stabilite ulteriori agevolazioni o esenzioni tariffarie con particolare riguardo ai cittadini diversamente abili o appartenenti a fasce socialmente deboli; gli oneri per tali eventuali agevolazioni devono trovare copertura con la previsione di specifici corrispettivi nell'ambito del contratto di servizio.

---

#### **Articolo 20** *Osservatorio Regionale dei Trasporti.*

1. Nell'ambito delle attività in materia di trasporto pubblico regionale e locale della Regione, è istituito l'ORT.

2. L'ORT è:

a) sostegno della programmazione della Regione;

b) strumento per la predisposizione del piano regionale dei trasporti, dei programmi dei servizi di trasporto, degli accordi di programma di cui all'*articolo 12*, nonché dei criteri di integrazione tra i diversi modi di trasporto;

c) elemento di supporto per il monitoraggio dei servizi di trasporto pubblico dal punto di vista sia tecnico sia economico/finanziario;

d) strumento di diffusione dei dati e delle informazioni, in modo particolare agli enti locali, alle organizzazioni sindacali, alle associazioni dei consumatori e degli utenti.

3. Al fine di dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 16-bis del d.l. 1995/2012 convertito dalla L. 135/2012 il soggetto esercente il servizio di trasporto pubblico regionale e locale è tenuto a fornire alla Regione e all'Osservatorio previsto dall'*articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244* (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)) e successive modificazioni e integrazioni tutti i dati economici e trasportistici da essi richiesti.

4. Il mancato adempimento degli obblighi di cui al comma 3 comporta la sospensione dell'erogazione all'azienda dei contributi pubblici e dei corrispettivi dei contratti di servizio.

5. Gli oneri derivanti dal funzionamento dell'ORT sono ricompresi nelle compatibilità previste dall'*articolo 9, comma 3*.

---

## CAPO V

### Contributi per investimenti nel settore del trasporto pubblico regionale e locale

#### **Articolo 21** *Concessione contributi.*

1. La Regione al fine di consentire il rinnovo, la ristrutturazione ed il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale può concedere, nei limiti delle disponibilità di bilancio, anche attivando i fondi di coesione territoriale, contributi per investimenti agli enti locali, all'azienda esercente tali servizi, nonché all'Agenzia di cui all'*articolo 11*.

2. I contributi sono destinati:

- a) all'acquisto ed all'ammodernamento di autobus, tram, filobus, treni e altri mezzi di trasporto di persone;
- b) all'acquisto, costruzione ed ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, di impianti e sistemi tecnologici, di sedi e di officine-deposito con le relative attrezzature.

3. Tali contributi sono concessi anche per favorire una migliore accessibilità e fruizione del servizio di trasporto per le persone a mobilità ridotta.

---

#### **Articolo 22** *Modalità attuative.*

1. La Giunta regionale determina i criteri e le modalità per l'assegnazione dei contributi di cui all'*articolo 21* stabilendo, altresì, la percentuale massima di contribuzione dei singoli interventi e le relative modalità di liquidazione.

---

#### **Articolo 23** *Leasing.*

1. I contributi destinati all'acquisto di mezzi e beni di cui all'*articolo 21* possono essere utilizzati anche per operazioni di locazione finanziaria e di locazione operativa (leasing finanziario e leasing operativo) con patto di riscatto.

2. La Giunta regionale determina le modalità tecniche ed operative per la definizione delle operazioni di cui al comma 1.

2-bis. In caso di acquisto di mezzi e di beni in leasing il vincolo di cui all'*articolo 25, comma 1-bis*, è costituito al momento del riscatto del bene da parte del beneficiario del contributo <sup>(8)</sup>.

---

(8) Comma aggiunto dall'art. 6, comma 5, L.R. 29 dicembre 2014, n. 41, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

---

#### **Articolo 24** *Investimenti per il trasporto ferroviario regionale.*



1. La Regione, al fine di potenziare ed ammodernare il servizio ferroviario regionale, può procedere, in deroga a quanto previsto dall'*articolo 7 della legge regionale 3 aprile 2007, n. 14* (Disposizioni collegate alla legge finanziaria 2007) e successive modificazioni e integrazioni, ad acquisire materiale rotabile, anche avvalendosi, per l'espletamento delle procedure di acquisto ad evidenza pubblica, dei soggetti gestori del servizio. A tale fine, la Regione stipula con i soggetti medesimi apposita convenzione che prevede l'acquisizione della proprietà del materiale rotabile fruibile ed accessibile direttamente in capo alla Regione stessa.
2. Il materiale rotabile di cui al comma 1 può essere assegnato in concessione al gestore del servizio ferroviario regionale per un periodo non superiore alla durata del contratto di servizio stipulato col gestore medesimo.
3. La concessione di cui al comma 2 può avvenire senza corrispettivo di canone ed ogni onere diretto o indiretto, per la gestione e la conservazione del materiale medesimo, è a carico del concessionario. Le disposizioni contenute nella concessione integrano il contratto di servizio stipulato dalla Regione con il soggetto gestore.
4. Per quanto non previsto dal presente articolo si applicano le disposizioni di cui alla *legge regionale 7 febbraio 2012, n. 2* (Disciplina regionale in materia di demanio e patrimonio) e successive modificazioni e integrazioni.

---

#### **Articolo 25** *Vincoli.*

1. I mezzi e i beni che beneficiano del contributo di cui all'*articolo 21* sono vincolati all'uso del servizio di trasporto pubblico regionale e locale di competenza della Regione.

1-bis. Per i beni immobili ed i beni mobili registrati il vincolo di destinazione è perpetuo ed è costituito sulla base della vigente normativa, a cura e spese dei soggetti titolari dei beni medesimi. Lo spostamento del vincolo è autorizzato dalla Regione sulla base delle esigenze logistiche e della funzionalità del bene al servizio di trasporto pubblico regionale e locale <sup>(9)</sup>.

2. L'alienazione o la diversa destinazione dei mezzi e dei beni per i quali sono stati concessi contributi sono subordinate alla preventiva autorizzazione della Regione.

3. In caso di alienazione dei mezzi e dei beni, le eventuali plusvalenze patrimoniali devono essere accantonate, in proporzione al contributo ricevuto, ancorché completamente ammortizzato, in un apposito conto del passivo per essere reinvestite in beni ammortizzabili destinati ai servizi di competenza regionale <sup>(10)</sup>.

4. In caso vengano accordati nuovi contributi in conto capitale, le plusvalenze patrimoniali accantonate sono detratte dalla spesa ritenuta ammissibile per i contributi stessi.

4-bis. Il materiale rotabile destinato all'esercizio del trasporto pubblico regionale, acquistato con le risorse di cui all'*articolo 1, comma 1031, della legge 27 dicembre 2006, n. 296* (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)) e successive modificazioni e integrazioni e all'*articolo 63, comma 12, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112* (Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria) convertito, con modificazioni, dalla *legge 6 agosto 2008, n. 133* è assoggettato a vincolo di reversibilità alla Regione ovvero ai soggetti aggiudicatari di gara per il riaffidamento del servizio, previo riscatto della eventuale quota residua di investimento del soggetto terzo stesso e deve essere utilizzato esclusivamente per servizi di trasporto pubblico locale <sup>(11)</sup>.

5. Per quanto non previsto dal presente articolo si applicano le disposizioni di cui alla normativa statale e comunitaria vigente in materia.

---

(9) Comma aggiunto dall'art. 6, comma 6, L.R. 29 dicembre 2014, n. 41, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

(10) Comma così modificato dall'art. 6, comma 7, L.R. 29 dicembre 2014, n. 41, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

(11) Comma inserito dall'art. 18, comma 1, L.R. 9 marzo 2015, n. 7, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 24, comma 1 della stessa legge).

---

## **CAPO VI**

## Disposizioni generali

### Articolo 26 *Gestione unica delle ferrovie.*

1. Le ferrovie con caratteristiche tali da ostacolare la separazione tra gestione del servizio e della rete, quali assenza di punti di contatto con la rete nazionale, trazione atipica e scartamento differente dalla rete nazionale, possono essere gestite da un unico soggetto, ferme restando le norme di separazione contabile.

---

### Articolo 27 *Divieto di distrazione dal servizio pubblico di linea.*

1. I veicoli acquistati con il contributo della Regione o dello Stato non possono essere distratti dal servizio pubblico di linea.
  2. L'azienda che gestisce i servizi di trasporto pubblico regionale e locale è tenuta ad apporre sul frontale dei veicoli adibiti a servizio di trasporto pubblico lo stemma della Regione e la scritta "Regione Liguria" e sulle fiancate lo stemma, la scritta "Regione Liguria" e la dicitura "acquistato con il contributo della Regione Liguria".
- 

### Articolo 28 *Informazioni all'utenza.*

1. Al fine di assicurare la divulgazione all'utenza delle politiche regionali in materia di mobilità e trasporti, nonché l'omogeneità di informativa in ordine agli orari e alle modalità dei servizi di trasporto, la Giunta regionale realizza opportune iniziative e strumenti di comunicazione avvalendosi anche di tecnologie di informazione innovative.

---

### Articolo 29 *Riparto di risorse per l'anno 2014.*

1. Per l'anno 2014, le risorse per il trasporto pubblico locale su gomma sono ripartite tra i bacini di traffico di cui all'*allegata Tabella A* secondo le quote percentuali di seguito indicate:

- a) Bacino I: 8,82758 per cento;
  - b) Bacino S: 10,84735 per cento;
  - c) Bacino GU: 54,59086 per cento;
  - d) Bacino TG: 13,63388 per cento;
  - e) Bacino L: 12,10033 per cento.
- 

## CAPO VII

### Disposizioni transitorie e finali

#### Articolo 30 *Norme transitorie.*

1. [La necessità di non interrompere il servizio di trasporto pubblico locale, nelle more della piena operatività del nuovo sistema previsto dalla presente legge, concretizza la fattispecie di emergenza prevista dall'*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 e che abroga i *regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69* e *(CEE) n. 1107/70*] <sup>(12)</sup>.

2. [Le province e il Comune di Genova, nell'ambito territoriale di pertinenza, assumono in luogo dell'autorità competente non ancora operante, i provvedimenti previsti dall'*articolo 5, paragrafo 5, del regolamento* di cui al comma 1, in continuità con le funzioni esercitate fino alla data di entrata in vigore della presente legge] <sup>(12)</sup>.

3. Per i contratti di servizio in essere alla data di entrata in vigore della presente legge, portati a naturale scadenza, resta ferma la corresponsione dei contributi regionali per i servizi di cui all'*articolo 4*.

---

(12) Comma abrogato dall'art. 1, comma 5, L.R. 5 agosto 2014, n. 18.

---

**Articolo 31** *Norma finanziaria.*

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge si provvede con gli stanziamenti iscritti nel Bilancio regionale - Area VI "Mobilità e Trasporti" - alle seguenti Unità Previsionali di Base dello stato di previsione della spesa:

- U.P.B. 6.101 "Spese per la gestione del trasporto pubblico locale";
- U.P.B. 6.190 "Spese connesse alla mobilità e trasporti";
- U.P.B. 6.201 "Investimenti per il trasporto pubblico locale".

2. Agli oneri per gli esercizi successivi si provvede con legge di bilancio.

---

**Articolo 32** *Abrogazione di norme.*

1. Sono abrogate le seguenti disposizioni:

- a) *articolo 1 della legge regionale 30 agosto 1974, n. 28* (Delega delle funzioni amministrative in materia di autolinee in concessione alle amministrazioni provinciali) e tabella allegata;
  - b) *legge regionale 1° febbraio 1982, n. 6* (Norme per la concessione dei contributi per investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali);
  - c) *legge regionale 9 settembre 1998, n. 31* (Norme in materia di trasporto pubblico locale);
  - d) *legge regionale 17 giugno 2003, n. 17* (Modifiche e integrazioni alla *legge regionale 9 settembre 1998, n. 31* (Norme in materia di trasporto pubblico locale));
  - e) *legge regionale 9 agosto 2004, n. 11* (Modifiche alla *legge regionale 9 settembre 1998, n. 31* (Norme in materia di trasporto pubblico locale));
  - f) *legge regionale 1 dicembre 2006, n. 40* (Modifiche alla *legge regionale 9 settembre 1998, n. 31* (Norme in materia di trasporto pubblico locale));
  - g) *articolo 15 della legge regionale 3 aprile 2007, n. 14* (Disposizioni collegata alla legge finanziaria 2007);
  - h) *articoli 2 e 3 della legge regionale 6 giugno 2008, n. 14* (Disposizioni di adeguamento della normativa regionale);
  - i) *articolo 21 della legge regionale 28 aprile 2008, n. 10* (Disposizioni collegate alla legge finanziaria 2008);
  - l) *legge regionale 11 maggio 2009, n. 13* (Modifica alla *legge regionale 9 settembre 1998, n. 31* (Norme in materia di trasporto pubblico locale) e successive modificazioni ed integrazioni);
  - m) *articolo 15 legge regionale 6 novembre 2012, n. 36* (Sanzioni a carico dei viaggiatori per mancanza o irregolarità del titolo di viaggio e relative norme di applicazione. Modifiche della *legge regionale 9 settembre 1998, n. 31* (Norme in materia di trasporto pubblico locale) e della *legge regionale 4 luglio 2007, n. 25* (Testo unico in materia di trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea)).
- 

**Articolo 33** *Dichiarazione d'urgenza.*

1. La presente legge è dichiarata urgente ed entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Liguria.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge della Regione Liguria.

---

**Allegato  
Tabella A**

a) Bacino I comprendente i territori dei Comuni di:

Dolceacqua, Rocchetta Nervina, Isolabona, Caravonica, Chiusanico, Chiusavecchia, Borgomaro, Lucinasco, Vasia, Dolcedo, Civezza, Costa Rainera, S. Lorenzo al Mare, Imperia, Pontedassio, Diano Arentino, Diano S. Pietro, Diano Castello, Diano Marina, Villa Faraldi, Cervo, S. Bartolomeo al Mare, Triora, Molini di Triora, Aurigo, Prelà, Carpasio, Cipressa, Pietrabruna, S. Stefano al Mare, Terzorio, Riva Ligure, Pompeiana, Castellaro, Montalto, Badalucco, Taggia, Sanremo, Ceriana, Bajardo, Castelvittorio, Pigna, Seborga, Ospedaletti, Apricale, Perinaldo, Soldano, Vallebona, Bordighera, S. Biagio della Cima, Vallecrosia, Camporosso, Ventimiglia, Olivetta S. Michele, Airole, Rezzo, Pieve di Teco, Armo, Pornassio, Cosio d'Arroscia, Mendatica, Montegrosso Pian Latte, Cesio, Ortovero, Vessalico, Borghetto di Arroscia, Ranzo, Aquila d'Arroscia, Onzo, Vendone, Arnasco.

b) Bacino S comprendente i territori dei Comuni di:

Testico, Stellanello, Andora, Laigueglia, Alassio, Garlenda, Villanova d'Albenga, Casanova Lerrone, Onzo, Ortovero, Vendone, Arnasco, Cisano sul Neva, Albenga, Nasino, Castelbianco, Zuccarello, Ceriale, Erli, Balestrino, Castelvechio di Rocca Barbena, Toirano, Borghetto S. Spirito, Boissano, Loano, Giustenice, Pietra Ligure, Borgio Verezzi, Massimino, Calizzano, Bardineto, Magliolo, Tovo S. Giacomo, Murialdo, Osiglia, Roccavignale, Millesimo, Bormida, Pallare, Carcare, Altare, Mallare, Rialto, Calice Ligure, Orco Feglino, Finale Ligure, Vezzi Portio, Noli, Spotorno, Bergeggi, Vado Ligure, Quiliano, Savona, Cengio, Cosseria, Plodio, Cairo Montenotte, Dego, Piana Crixia, Giusvalla, Mioglia, Pontinvrea, Albissola Marina, Albisola Superiore, Celle Ligure, Sassello, Urbe, Stella, Varazze.

c) Bacino TG comprendente i territori dei Comuni di:

Portofino, Santa Margherita Ligure, S. Stefano d'Aveto, Rezzoaglio, Rapallo, Borzonasca, S. Colombano Certenoli, Mezzanego, Zoagli, Leivi, Carasco, Né, Chiavari, Cogorno, Lavagna, Sestri Levante, Casarza Ligure, Moneglia, Castiglione Chiavarese, Deiva Marina, Framura, Bonassola, Recco, Camogli, Neirone, Favale di Malvaro, Moconesi, Lorsica, Orero, Tribogna, Cicagna, Coreglia Ligure, Varese Ligure, Maissana, Sesta Godano, Carro, Carrodano, Borghetto Vara, Levanto, Monterosso, Cogoleto, Arenzano, Tiglieto, Rossiglione, Campo Ligure, Masone, Mele, Genova, Ceranesi, Campomorone, S. Olcese, Serra Riccò, Mignanego, Busalla, Ronco Scrivia, Isola del Cantone, Vobbia, Crocefieschi, Savignone, Casella, Valbrenna, Rovegno, Montoggio, Torriglia, Propata, Rondanina, Fascia, Gorreto, Fontanigorda, Montebruno, Davagna, Bargagli, Lumarzo, Uscio, Avegno, Sori, Pieve Ligure, Bogliasco, Sassello, Urbe, Stella, Varazze.

d) Bacino GU comprendente il territorio del Comune di Genova.

e) Bacino L comprendente i territori dei Comuni di:

Pignone, Vernazza, Riomaggiore, Riccò del Golfo, Beverino, Brugnato, Rocchetta, Vara, Zignago, Calice al Cornoviglio, Follo, La Spezia, Portovenere, Bolano, Vezzano Ligure, S. Stefano Magra, Arcola, Lerici, Sarzana, Ameglia, Castelnuovo Magra, Ortonovo, Varese Ligure, Maissana, Sesta Godano, Carro, Carrodano, Borghetto Vara, Levanto, Monterosso.

**Regione Lazio - L.R. 16 luglio 1998, n. 30 recante: "Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale".**

(1) Pubblicata nel B.U. Lazio 30 luglio 1998, n. 21, suppl. ord. n. 3.

(2) Con Delib.G.R. 31 ottobre 2003, n. 1096 e con Delib.G.R. 25 marzo 2005, n. 400 sono stati approvati adeguamenti ed ottimizzazioni delle reti urbane di trasporto pubblico locale, ai sensi della presente legge. Vedi, anche, la Delib.G.R. 7 agosto 2009, n. 630. Con Det. 10 marzo 2010, n. 1248 è stato approvato, ai sensi della presente legge, il potenziamento del trasporto pubblico locale dei comuni del Lazio, finalizzato al miglioramento dell'intermodalità gomma/ferro.

**Capo I - Finalità e definizioni****Art. 1***Finalità.*

1. La Regione promuove lo sviluppo ed il miglioramento del sistema del trasporto pubblico locale, inteso quale trasporto pubblico regionale, provinciale e comunale, riconoscendo al medesimo un ruolo fondamentale per assicurare la mobilità nel proprio territorio, attraverso:

a) il decentramento a livello locale delle funzioni e dei compiti amministrativi in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano l'esercizio unitario a livello regionale;

b) l'utilizzazione ottimale dei finanziamenti stanziati, al fine di raggiungere un adeguato equilibrio tra le risorse destinate, rispettivamente, all'esercizio ed agli investimenti, con particolare riguardo alle tecnologie avanzate;

c) l'incentivazione e il miglioramento della mobilità urbana, con particolare riguardo alle aree con elevati livelli di congestione e inquinamento, favorendo il riequilibrio modale attraverso la razionalizzazione del traffico privato, il riassetto della rete e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico;

d) l'incentivazione ed il miglioramento della mobilità extraurbana, mediante il riassetto dell'intera rete e la riorganizzazione dei servizi, anche per assicurare l'integrazione tra i diversi modi di trasporto;

e) il superamento degli assetti monopolistici e l'introduzione di regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, mediante il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore;

f) la regolamentazione dei rapporti fra ente affidante e soggetto affidatario attraverso i contratti di servizio improntati a principi di economicità ed efficienza;

g) il rafforzamento dell'integrazione modale e tariffaria, contribuendo alla definizione dei meccanismi incentivanti l'integrazione stessa;

h) il monitoraggio della mobilità nel territorio regionale, favorendo il flusso di informazioni tra gli enti territoriali, le aziende e gli utenti del trasporto pubblico;

i) la promozione, anche attraverso le aziende di trasporto, di campagne istituzionali a livello regionale volte a sensibilizzare i cittadini all'utilizzo del trasporto pubblico ed al rispetto dei beni e dei mezzi impiegati nell'espletamento del servizio <sup>(3)</sup>.

(3) Articolo così sostituito dall'art. 1, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Art. 1. Norma generale - Finalità. 1. La Regione, nell'esercizio delle funzioni amministrative attribuite con il decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5 e con il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, per effetto del conferimento dei compiti e delle funzioni in materia di trasporto locale e nell'esercizio delle funzioni di programmazione delegate ai sensi della legge 15 marzo 1997, n. 59, articolo 4, comma 4, nonché del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 di attuazione della predetta legge, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa comunitaria, dallo Statuto, dai programmi di sviluppo economico e di assetto territoriale, persegue lo sviluppo ed il miglioramento del sistema del trasporto regionale e riconosce al trasporto pubblico locale un ruolo fondamentale per assicurare la mobilità sociale sul territorio regionale, promuovendo, con il concorso degli enti locali, interventi finalizzati al riequilibrio modale attraverso il coordinamento dei sistemi di trasporto nonché alla realizzazione di un sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture.

2. Per il perseguimento delle finalità di cui al comma 1, la Regione attua misure idonee a:

a) conferire alle province e ai comuni tutte le funzioni ed i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano l'esercizio unitario a livello regionale;

- b) ottimizzare l'utilizzazione dei finanziamenti stanziati, al fine di raggiungere un adeguato rapporto tra le risorse destinate rispettivamente all'esercizio ed agli investimenti, ivi compresa l'introduzione di tecnologie avanzate;
- c) incentivare il miglioramento della mobilità urbana, con particolare riguardo alle aree con elevati livelli di congestione e inquinamento, attraverso la razionalizzazione del traffico privato, il riassetto della rete e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico;
- d) incentivare il miglioramento della mobilità extraurbana, attraverso il riassetto dell'intera rete, e la riorganizzazione dei servizi, anche per assicurare l'integrazione tra i diversi modi di trasporto;
- e) determinare, d'intesa con gli enti locali, il livello dei servizi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini;
- f) incentivare il superamento degli assetti monopolistici e introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, mediante il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore;
- g) introdurre i contratti di servizio improntati a principi di economicità ed efficienza idonei ad assicurare la completa corrispondenza tra obblighi imposti e risorse stanziati, al netto dei proventi tariffari, consentendo alle aziende che assicurano i servizi di trasporto pubblico di conseguire l'equilibrio gestionale;
- h) ridefinire e realizzare l'integrazione tariffaria tra i vari modi di trasporto;
- i) effettuare il monitoraggio della mobilità regionale favorendo il flusso di informazioni tra gli enti territoriali, le aziende e gli utenti del trasporto pubblico.».
- 

## Art. 2

### Trasporto pubblico locale <sup>(4)</sup>.

1. Il trasporto pubblico locale costituisce l'insieme dei sistemi di mobilità di persone, terrestri, marittimi, lacuali, fluviali ed aerei, che operano in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad offerta indifferenziata, anche se i passeggeri costituiscono una particolare categoria di utenti, nell'ambito del territorio regionale.
2. Il trasporto pubblico locale di cui al comma 1 si articola in:
- a) servizi per ferrovia;
  - b) servizi su strada <sup>(5)</sup>;
  - c) servizi con impianti a fune;
  - d) servizi di metropolitana <sup>(6)</sup>;
  - e) servizi aerei;
  - f) servizi marittimi, lacuali e fluviali.
3. I servizi di cui al comma 2, lettera a), sono quelli specificati negli *articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422* (Conferimento alla Regione 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*).
4. I servizi di cui al comma 2, lettera b), sono quelli svolti con linee automobilistiche, nonché con sistemi ad impianto fisso ed a guida vincolata.
5. I servizi di cui al comma 2, lettera c), sono quelli disciplinati dalla *legge regionale 9 settembre 1983, n. 59* (Disciplina in materia di funivie, seggiovie, sciovie e slittovie, piste per la pratica delle relative infrastrutture).
6. I servizi di cui al comma 2, lettera d), sono quelli svolti con sistemi di trasporto pubblico di massa, rapido, di alta capacità e frequenza nell'ambito delle grandi aree urbane e dei loro dintorni.
7. I servizi di cui al comma 2, lettera e), sono quelli svolti con aeromobili ed elicotteri per soddisfare la domanda di mobilità nell'ambito della Regione.

8. I servizi di cui al comma 2, lettera f), sono quelli svolti con natanti per soddisfare la domanda di mobilità nell'ambito della Regione (7).

(4) Vedi, anche, l'art. 45, comma 18, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(5) Vedi, anche, l'art. 45, commi 12, 13 e 14, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(6) Vedi, anche, l'art. 45, commi 12 e 14, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(7) Articolo così sostituito dall'art. 2, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Art. 2. Trasporto pubblico locale e regionale. 1. Per trasporto pubblico locale e regionale si intendono i servizi pubblici di trasporto di persone e merci attribuiti alla Regione ed agli enti locali, che comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lacuali, fluviali e aerei, che operano in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad offerta indifferenziata - anche se il pubblico è costituito da una particolare categoria di persone - ed a condizioni prestabilite, nell'ambito del territorio regionale o infraregionale.

2. I servizi pubblici di trasporto di cui al comma 1 sono effettuati:

a) per ferrovia, per via aerea o per vie d'acqua;

b) su strada.

3. I servizi di cui al comma 2, lettera a) sono quelli specificati negli articoli 8, 9, 10 e 11 del D.Lgs. n. 422 del 1997, nonché quelli svolti dal servizio metropolitano.

4. I servizi di cui al comma 2, lettera b) sono quelli svolti dalle linee automobilistiche, nonché da sistemi operanti in sede propria o con impianti fissi.».

### Art. 3

#### Distinzione dei servizi di trasporto pubblico locale.

1. I servizi di trasporto pubblico locale, in considerazione delle caratteristiche del percorso, si distinguono in servizi di linea:

a) comunali;

b) provinciali;

c) regionali.

2. Sono servizi di linea comunali:

a) i servizi svolti nell'ambito del territorio di un comune, caratterizzati da una frequenza medio - alta di corse, in presenza di una sostanziale continuità di insediamenti urbani;

b) i servizi di cui alla lettera a) che collegano il centro urbano con lo scalo ferroviario, con l'aeroporto o con il porto, situati anche nel territorio di comuni limitrofi;

c) i servizi di cui alle lettere a) e b) che collegano il territorio di un comune con una parte marginale e circoscritta del territorio di un comune limitrofo, nonché con un centro di servizi o uno sportello polifunzionale.

3. Sono servizi di linea provinciali:

a) i servizi che hanno origine e destinazione nell'ambito del territorio della provincia e che collegano in modo continuativo il territorio di due o più comuni, ovvero il territorio dei comuni e il capoluogo di provincia;

b) i servizi che collegano il territorio di una provincia con una parte marginale e circoscritta del territorio di una provincia limitrofa.

4. Sono servizi di linea regionali i servizi per ferrovia, i servizi su strada che collegano il territorio di due o più province ovvero il territorio della regione con quello di una regione limitrofa, i servizi aerei ed i servizi marittimi (8).



(8) Articolo così sostituito dall'art. 3, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Art. 3. Distinzione dei servizi di trasporto pubblico su strada. 1. I servizi di trasporto pubblico su strada si distinguono in servizi di linea:

a) urbani;

b) interurbani;

c) provinciali;

d) regionali;

e) interregionali;

f) di gran turismo.

2. Sono servizi di linea urbani:

a) i servizi svolti nell'ambito del territorio di un comune caratterizzati da una frequenza medio-alta di corse, in presenza di una sostanziale continuità di insediamenti urbani;

b) i servizi di cui alla lettera a) che collegano il centro urbano con lo scalo ferroviario, con l'aeroporto, o con il porto, situati anche nel territorio di comuni limitrofi;

c) i servizi di cui alle lettere a) e b) che collegano il territorio di un comune con una parte marginale e circoscritta del territorio di un comune limitrofo.

3. Sono servizi di linea interurbani quelli svolti nel territorio di più comuni a bassa densità abitativa e per soddisfare una domanda debole di trasporto.

4. Sono servizi di linea provinciali:

a) i servizi che collegano in modo continuativo il territorio di due o più comuni, ovvero il territorio dei comuni e il capoluogo di provincia;

b) i servizi che collegano il territorio di una provincia con una parte marginale e circoscritta del territorio di una provincia limitrofa.

5. Sono servizi di linea regionali i servizi che collegano il territorio di due o più province nell'ambito del territorio regionale.

6. Sono servizi di linea interregionali quelli che collegano il territorio della Regione Lazio con quello di una Regione limitrofa.

7. Sono servizi di linea di gran turismo quelli che hanno lo scopo di valorizzare le caratteristiche artistiche, storico-ambientali e paesaggistiche delle località da essi collegate.».

#### **Art. 4**

##### *Classificazione dei servizi di trasporto pubblico su strada.*

1. I servizi di trasporto pubblico su strada, in considerazione delle esigenze di mobilità da soddisfare, sono classificati in <sup>(9)</sup>:

a) ordinari;

b) [a chiamata] <sup>(10)</sup>;

c) speciali;

d) sperimentali;

d-bis) di gran turismo <sup>(11)</sup>.

2. Sono servizi di linea ordinari quelli svolti con i sistemi di mobilità indicati all'articolo 2, comma 4, nonché con scale mobili, ascensori, funicolari ed altri mezzi idonei al trasporto di persone. Essi sono offerti alla generalità degli utenti, secondo le normali condizioni di trasporto.

3. [Sono servizi di linea a chiamata quelli effettuati in zone a bassa densità abitativa, ovvero in territori a domanda debole con l'utilizzazione di idonee tecnologie ed espletati con l'effettuazione di:

- a) percorrenze di base su percorsi fissi e percorrenze a chiamata su percorsi variabili;
- b) percorrenze a chiamata su percorsi variabili] <sup>(12)</sup>.

4 Sono servizi di linea speciali quelli riservati a determinate categorie di soggetti quali i lavoratori, portatori di handicap e soggetti a ridotta capacità motoria <sup>(13)</sup>.

5. Sono servizi di linea sperimentali quelli effettuati con sistemi innovativi di trasporto e con sistemi che introducono l'utilizzazione di tecnologie avanzate.

5-bis. Sono servizi di linea di gran turismo, soggetti ad autorizzazione amministrativa, quelli che hanno lo scopo di valorizzare le caratteristiche artistiche, storico-ambientali e paesaggistiche delle località da essi collegate che si effettuano a tariffa libera <sup>(14)</sup>.

---

(9) *Alinea così modificato dall'art. 4, comma 1, lettera a), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.*

(10) *Lettera soppressa dall'art. 4, comma 1 lettera b), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.*

(11) *Lettera aggiunta dall'art. 4, comma 1, lettera a), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.*

(12) *Comma abrogato dall'art. 4, comma 1, lettera c), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.*

(13) *Comma così sostituito dall'art. 4, comma 1, lettera d), L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «4. Sono servizi di linea speciali quelli riservati a soggetti portatori di handicap e a mobilità ridotta.».*

(14) *Comma aggiunto dall'art. 4, comma 1, lettera e), L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Vedi, anche, l'art. 45, comma 11, della stessa legge. Ai sensi dell'art. 93, L.R. 28 aprile 2006, n. 4 nelle more dell'emanazione di una specifica disciplina regionale concernente i servizi di linea di gran turismo e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2006, è sospeso il rilascio di nuove autorizzazioni per l'esercizio del servizio stesso previste dal presente comma.*

---

## **Art. 5**

### *Bacini di traffico ed unità di rete.*

1. La rete del trasporto pubblico locale è suddivisa in bacini di traffico coincidenti con i territori delle province e del Comune di Roma. I bacini di traffico sono costituiti da un'equilibrata offerta di servizi integrati con l'obiettivo di servire il maggior numero di utenti e di conseguire il più alto grado di efficienza.

2. I bacini di traffico sono articolati in unità di rete, intese come insieme di linee tra loro funzionalmente connesse e che possono ricomprendere uno o più comuni, in base a criteri di economicità, efficienza e produttività, al fine di conseguire un'equilibrata offerta di servizi e l'obiettivo del più alto grado di intermodalità.

3. È fatta salva almeno una unità di rete per i servizi pubblici di trasporto:

a) nei comuni di Ponza e Ventotene;

b) nei comuni con popolazione inferiore a diecimila abitanti che raggiungano tale limite svolgendo i servizi attraverso le forme associative di cui al Capo V del *decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267* (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali);

c) nei comuni con popolazione inferiore a diecimila abitanti aventi particolari caratteristiche territoriali, sociali ed economiche e interessati da variazioni del numero dei cittadini presenti nel corso dell'anno in relazione ai flussi turistici stagionali, individuati ai sensi dell'articolo 9, comma 1, lettera a).

3-bis. La Regione, con deliberazione della Giunta, stabilisce i criteri di potenziamento e adeguamento delle unità di rete, favorendo le forme associative di cui al comma 3, lettera b), sentita la commissione consiliare competente <sup>(15)</sup> <sup>(16)</sup>.

(15) Comma aggiunto dall'art. 88, comma 1, L.R. 28 aprile 2006, n. 4.

(16) Articolo così sostituito dall'art. 5, L.R. 16 giugno 2003, n. 16, poi così modificato come indicato nella nota che precede. Il testo originario era così formulato: «Art. 5. Bacino di traffico. 1. Per bacino di traffico si intende una parte del territorio regionale, che coincide con il territorio delle singole province, in cui, per ragioni di economicità, efficienza e produttività, viene attuata la divisione della rete regionale dei servizi di trasporto effettuati con ogni modalità.

2. Il bacino di traffico è costituito da una equilibrata offerta di servizi per perseguire l'obiettivo del più alto grado di intermodalità ed efficienza.».

## Capo II - Ripartizione delle funzioni e delle competenze. Attribuzione delle deleghe

### Art. 6

#### Funzioni e competenze della Regione.

1. La Regione, in materia di trasporto pubblico locale svolge le funzioni e i compiti che richiedono l'esercizio unitario ed in particolare:

a) esercita le funzioni di indirizzo e coordinamento per l'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi attribuiti agli enti locali dalla presente legge e dalle altre leggi regionali in materia, di direttiva, vigilanza e sostituzione in relazione alle funzioni delegate;

b) adotta il Piano regionale dei trasporti (P.R.T.) ed i relativi aggiornamenti;

c) verifica la conformità dei piani di bacino e dei Piani urbani del traffico (P.U.T.) e dei Piani urbani della mobilità (P.U.M.) rispetto al piano di cui alla lettera b);

d) adotta il programma triennale di cui all'articolo 18;

e) individua, ai sensi dell'articolo 17, le unità di rete, la rete e il livello dei servizi minimi regionali, nei limiti delle risorse finanziarie disponibili, privilegiando l'integrazione tra le varie modalità, favorendo quella con minore impatto ambientale e scegliendo, tra più soluzioni atte a garantire sufficienti servizi di trasporto, quella che comporta costi minori <sup>(17)</sup>;

f) stabilisce gli investimenti ai sensi dell'articolo 16, raccordandoli con quelli dello Stato e degli enti locali, mediante la sottoscrizione di appositi accordi di programma;

g) stabilisce, nell'ambito del programma triennale di cui all'articolo 18, le modalità per la determinazione delle tariffe;

h) determina, ai sensi dell'articolo 23-bis, il costo economicamente sufficiente di produzione dei servizi di trasporto di cui all'articolo 2 finanziati dalla Regione;

i) provvede, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, alla ripartizione tra le province e all'assegnazione al Comune di Roma delle risorse finanziarie previste dal fondo regionale dei trasporti di cui all'articolo 30, nonché all'ispezione sull'utilizzo delle risorse finanziarie ripartite ed assegnate;

l) esercita le funzioni relative ai servizi di cui all'articolo 3, comma 4 ed in particolare:

1) stipula i contratti di servizio;

2) stipula e promuove accordi di programma per i servizi per ferrovia con il Ministero competente in materia di trasporto, per la definizione di interventi diretti al risanamento tecnico - economico del materiale rotabile e delle infrastrutture;

3) eroga le risorse finanziarie occorrenti per far fronte agli impegni derivanti dai contratti di servizio;

4) assegna i contributi per gli investimenti;

5) provvede agli accertamenti di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto), per il riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto su strada, della idoneità del percorso; delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate;

- 6) elabora i piani per la mobilità delle persone handicappate previsti dall'*articolo 26, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 104* (Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate);
- 7) rilascia il nullaosta per la dismissione del materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento del servizio;
- 8) esprime l'assenso in caso di cessione di azienda o di ramo di azienda al subentro nell'affidamento del servizio sentite le organizzazioni sindacali del settore;
- 9) rilascia le autorizzazioni per effettuare i servizi di linea con autobus destinati al servizio di noleggio da rimessa e viceversa ai sensi del combinato disposto degli *articoli 82 e 87 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285* (Nuovo codice della strada);
- 10) vigila sulla regolarità dell'esercizio, sulla qualità del servizio e sui risultati del medesimo;
- 11) vigila sullo stato giuridico, sul trattamento economico, previdenziale e assicurativo e sull'orario di lavoro del personale addetto ai pubblici servizi di linea;
- m) individua i criteri per l'espletamento dei servizi di cui all'articolo 4, commi 4 e 5 e ne promuove la realizzazione;
- n) esercita le funzioni relative ai servizi di gran turismo, che collegano il territorio della regione con quello di una regione limitrofa, ivi compresa la definizione e l'approvazione della rete dei servizi stessi, promuovendo, ove necessario, l'intesa con la regione limitrofa;
- o) individua, ai sensi dell'*articolo 36 del D.Lgs. n. 285/1992*, i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti, che sono tenuti ad adottare i piani urbani del traffico <sup>(18)</sup>.

---

(17) Lettera così modificata dall'art. 15, comma 1, lettera a), L.R. 11 settembre 2003, n. 29.

(18) Articolo così sostituito dall'art. 6, L.R. 16 giugno 2003, n. 16, poi così modificato come indicato nella nota che precede. Il testo originario era così formulato: «Art. 6. Funzioni e competenze della Regione. 1. La Regione, in materia di trasporto pubblico locale:

a) approva il Piano regionale dei trasporti (P.R.T.) ed i relativi aggiornamenti, tenendo conto della programmazione degli enti locali, ed in particolare dei piani di bacino predisposti dalle province e dei piani urbani del traffico predisposti dai comuni, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico della Regione;

b) definisce gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali, in particolare per i piani di bacino, per i piani urbani del traffico e per i programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico predisposti dagli enti locali nell'ambito delle rispettive competenze;

c) predisporre gli investimenti raccordandoli con quelli dello Stato e degli enti locali, mediante la sottoscrizione di appositi accordi di programma;

d) individua, d'intesa con gli enti locali ai sensi dell'articolo 17, la rete dei servizi minimi nonché le aree a domanda debole, per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico locale in tali territori, da affidare a imprese in possesso dei requisiti per esercitare servizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada;

e) stabilisce le modalità per la determinazione delle tariffe, anche allo scopo di completare la realizzazione dell'integrazione tariffaria tra i vari modi di trasporto;

f) provvede, tenendo conto della rete dei servizi minimi, alla ripartizione tra le province stesse delle risorse finanziarie previste dal fondo regionale dei trasporti di cui all'articolo 30 per l'esercizio delle funzioni delegate agli enti suddetti ai sensi dell'articolo 8, nonché per l'esercizio delle funzioni conferite ai comuni ai sensi dell'articolo 10 fatta eccezione di quanto previsto alla lettera m) del presente comma;

g) definisce i servizi su ferro attualmente in concessione alla società Ferrovie dello Stato S.p.A. (FS S.p.A.) e stipula i contratti di servizio inerenti ai servizi ferroviari di interesse regionale e locale, in concessione alle ferrovie stesse;

h) svolge le funzioni ed i compiti di programmazione, di amministrazione e di controllo, definendo i servizi su ferro riguardanti le ferrovie attualmente in concessione a soggetti diversi da FS S.p.A.;

i) realizza con il Ministero dei trasporti un accordo di programma per definire i finanziamenti diretti al risanamento tecnico-economico delle ferrovie di cui alla lettera h);

j) svolge le funzioni ed i compiti che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale, attribuiti alle Regioni ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, introducendo regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi e stipula i relativi contratti di servizio e tutti gli adempimenti conseguenti;

k) svolge le funzioni di indirizzo e coordinamento sulle attività conferite per effetto della presente legge e delle altre norme regionali in materia, ivi comprese quelle riguardanti il rilascio di autorizzazioni per effettuare servizi di linea con autobus destinati al servizio di noleggio da rimessa e viceversa ai sensi del combinato disposto degli articoli 82 e 87 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

l) svolge funzioni di direttiva, vigilanza e sostituzione sulle attività delegate alle province, ai sensi dell'articolo 5 della legge regionale 5 marzo 1997, n. 4 e successive modifiche ed integrazioni;

m) assegna ed eroga direttamente alla Città metropolitana di Roma le risorse finanziarie per i servizi minimi svolti nel territorio di competenza;

n) individua i criteri per l'espletamento dei servizi di linea speciali di cui all'articolo 4, comma 4, ricercando la massima integrazione con la rete dei servizi di trasporto pubblico locale e promuove la realizzazione dei servizi di linea sperimentali di cui all'articolo 4, comma 5, individuandone la localizzazione;

o) cura l'osservatorio permanente per la mobilità.

2. Salvi i compiti di gestione svolti dai dirigenti delle competenti strutture regionali ai sensi della legge regionale 1° luglio 1996, n. 25, alle funzioni ed alle competenze di cui al comma 1 provvede la Giunta regionale con proprio atto, tranne che per l'approvazione degli atti di cui alle lettere a) e b) dello stesso comma 1, a cui provvede il Consiglio regionale.»

## Art. 7

### Funzioni attribuite alle province.

1. Sono attribuite alle province, ai sensi del D.Lgs. n. 422/1997, le seguenti funzioni:

a) l'adozione dei piani di bacino per assicurare la mobilità nell'ambito del territorio provinciale, sulla base della rete dei servizi minimi e degli indirizzi della Regione;

b) l'istituzione di eventuali servizi aggiuntivi a quelli di cui alla lettera c), con oneri a carico del proprio bilancio, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 10-bis;

c) i servizi di linea provinciali di cui all'articolo 3, comma 3, ivi comprese le funzioni ed i compiti ad essi connessi;

d) l'individuazione, ai sensi dell'articolo 17, delle unità di rete, della rete e del livello dei servizi minimi provinciali, sentiti i comuni singoli o associati, nei limiti delle risorse finanziarie attribuite dalla Regione, privilegiando l'integrazione tra le varie modalità, favorendo quella con minore impatto ambientale e scegliendo, tra più soluzioni atte a garantire sufficienti servizi di trasporto, quella che comporta costi minori <sup>(19)</sup>;

e) l'assegnazione, ad eccezione del Comune di Roma, ai comuni facenti parte dei rispettivi bacini di traffico, sulla base dei criteri previsti all'articolo 17, delle risorse finanziarie occorrenti per far fronte agli impegni necessari per assicurare i servizi minimi comunali. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 5, comma 3, tali risorse possono essere assegnate esclusivamente per i servizi svolti nei comuni con popolazione non inferiore a diecimila abitanti;

f) le funzioni amministrative relative all'assegnazione dei contributi per gli investimenti;

g) le funzioni relative all'accertamento di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 del D.P.R. n. 753/1980, relative al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto su strada, della idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate;

h) l'adozione dei piani per la mobilità delle persone handicappate, previsti dall'articolo 26, comma 3 della L. n. 104/1992;

i) le funzioni relative ai servizi di gran turismo regionali e provinciali, ivi compresa la definizione e l'approvazione della rete dei servizi stessi, promuovendo, ove necessario, l'intesa con le altre province;

l) il rilascio del nulla osta per la dismissione del materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento del servizio nonché per la cessione delle aziende private;

m) il rilascio delle autorizzazioni per effettuare i servizi di linea con autobus destinati al servizio di noleggio da rimessa e viceversa, ai sensi del combinato disposto degli articoli 82 e 87 del D.Lgs. n. 285/1982;

n) la vigilanza sulla regolarità dell'esercizio, sulla qualità del servizio e sui risultati del medesimo <sup>(20)</sup>.

---

(19) Lettera così modificata dall'art. 15, comma 1, lettera b), L.R. 11 settembre 2003, n. 29.

(20) Articolo così sostituito dall'art. 7, L.R. 16 giugno 2003, n. 16, poi così modificato come indicato nella nota che precede. Il testo originario era così formulato: «Art. 7. Funzioni attribuite alle province. 1. Sono attribuite alle province, ai sensi del D.Lgs. n. 422 del 1997, le seguenti funzioni:

a) la predisposizione dei piani di bacino per assicurare la mobilità nell'ambito del territorio provinciale, sulla base della rete dei servizi minimi e degli indirizzi della Regione; nei suddetti piani sono compresi quelli per la mobilità delle persone handicappate di cui all'articolo 8, comma 2, lettera h);

b) l'istituzione di eventuali servizi aggiuntivi a quelli di cui all'articolo 8, comma 2, lettera a).».

---

## Art. 8

### Funzioni delegate alle province.

1. [In attuazione dell'articolo 7 del D.Lgs. n. 422 del 1997 la Regione delega alle province tutte le funzioni ed i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, che non richiedono l'esercizio unitario a livello regionale] <sup>(21)</sup>.

2. [Per effetto di quanto previsto nel comma 1 sono delegate alle province le funzioni riguardanti:

a) i servizi di linea provinciali e regionali di cui all'articolo 3, commi 4 e 5. Le funzioni riguardanti le linee regionali sono delegate alla provincia nel cui territorio si svolge la prevalente attività economica della linea in termini di utenza;

b) l'approvazione dei programmi triennali per definire il livello dei servizi minimi dei rispettivi bacini, sentiti gli enti locali, tenendo conto delle risorse finanziarie attribuite dalla Regione, privilegiando l'integrazione tra le varie modalità, favorendo quella di minore impatto ambientale e scegliendo tra più soluzioni atte a garantire sufficienti servizi di trasporto quella che comporta costi minori;

c) l'erogazione delle risorse finanziarie occorrenti per far fronte agli impegni derivanti dai contratti di servizio per lo svolgimento dei servizi minimi di cui alla lettera a);

d) l'assegnazione ai comuni facenti parte dei rispettivi bacini di traffico, sulla base della spesa storica, della popolazione residente e delle caratteristiche del territorio, delle risorse finanziarie occorrenti per far fronte agli impegni necessari per assicurare i servizi minimi urbani ed interurbani. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 6, comma 1, lettera m) e dall'articolo 9, comma 1, lettera a), tali risorse possono essere assegnate esclusivamente per i servizi svolti in comuni con popolazione non inferiore a diecimila abitanti, nonché in quelli con popolazione inferiore che abbiano provveduto a consorzarsi tra di loro, raggiungendo il suddetto limite. Per i Comuni di Ponza e Ventotene non si applica tale limite;

e) le funzioni amministrative relative all'assegnazione dei contributi per gli investimenti;

f) le funzioni amministrative relative all'esercizio delle attività di noleggio da rimessa con autobus <sup>(22)</sup>;

g) le funzioni relative all'accertamento di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, relative al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto su strada, della idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate;

h) l'elaborazione dei piani per la mobilità delle persone handicappate, previsti dall'articolo 26, comma 3 della legge 5 febbraio 1992, n. 104;

i) la definizione e l'approvazione della rete dei servizi pubblici di gran turismo su gomma nel territorio di rispettiva competenza, promuovendo, ove necessario, l'intesa dei cui all'articolo 9, comma 1, lettera c);

l) il rilascio del nulla osta per la dismissione del materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento del servizio nonché per la cessione delle aziende private;

m) il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 6, comma 1, lettera k);

n) la vigilanza sulla regolarità dell'esercizio, sulla qualità del servizio e sui risultati del medesimo] <sup>(23)</sup>.

3. Restano ferme le funzioni in materia di trasporti già delegate alle province ai sensi dell'*articolo 130, comma 2, della legge regionale 6 agosto 1999, n. 14* (Organizzazione delle funzioni a livello regionale e locale per la realizzazione del decentramento amministrativo) e successive modifiche ed integrazioni <sup>(24)</sup>.

4. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con appositi accordi di programma tra la Regione e le province sono definite le modalità ed i tempi di attuazione dei conferimenti di cui all'articolo 7 ed al presente articolo <sup>(25)</sup>.

(21) Comma abrogato dall'art. 8, comma 1, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(22) Lettera abrogata dall'art. 37, comma 1, L.R. 7 giugno 1999, n. 6.

(23) Comma abrogato dall'art. 8, comma 1, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(24) Comma così modificato dall'art. 8, comma 2, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(25) Comma così modificato dall'art. 37, comma 2, L.R. 7 giugno 1999, n. 6.

## Art. 9

### *Compiti delle province connessi all'esercizio delle funzioni conferite* <sup>(26)</sup>.

1. Le province, in relazione alle funzioni attribuite ai sensi dell'articolo 7 ed a quelle delegate ai sensi dell'articolo 8 provvedono all'esercizio dei seguenti compiti <sup>(27)</sup>:

a) individuare i comuni di cui all'articolo 5, comma 3, lettera c) <sup>(28)</sup>;

b) dare indirizzi ai comuni per gli adempimenti di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c);

c) [promuovere l'intesa con la provincia limitrofa per lo svolgimento di servizi che collegano il territorio di due o più province] <sup>(29)</sup>;

d) svolgere le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di competenza, per la scelta degli affidatari dei servizi anzidetti e la stipula dei relativi contratti di servizio;

e) erogare il corrispettivo previsto dai contratti di servizio e porre in essere tutti gli adempimenti previsti in caso di variazione del servizio;

e-bis) stabilire le tariffe relative ai servizi di cui all'articolo 3, comma 3, sulla base dei principi e dei criteri indicati all'articolo 30-bis <sup>(30)</sup>;

f) inviare alla Regione i dati nonché i risultati della rendicontazione annuale previsti dai contratti di servizio, necessari per le finalità istituzionali della Regione;

g) [provvedere agli adempimenti previsti per l'affidamento dei servizi di cui all'articolo 8, comma 2, lettera i) in materia di servizi pubblici di gran turismo su gomma] <sup>(31)</sup>.

(26) Rubrica così sostituita dall'art. 9, comma 1, lettera a), L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Compiti delle province connessi all'esercizio delle funzioni delegate.».

(27) Alinea così sostituito dall'art. 9, comma 1, lettera b), L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Le province, nell'ambito delle funzioni delegate ai sensi dell'articolo 8 provvedono a:».

(28) Lettera così sostituita dall'art. 9, comma 1, lettera c), L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «a) individuare i comuni per i quali, in considerazione delle caratteristiche territoriali, sociali ed economiche, nonché della variazione del numero dei cittadini presenti nel corso dell'anno, in relazione ai flussi turistici stagionali, non si applica il limite dei diecimila abitanti di cui all'articolo 8, comma 1, lettera d).».

(29) Lettera soppressa dall'art. 9, comma 1, lettera d), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.



(30) Lettera aggiunta dall'art. 9, comma 1, lettera e), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(31) Lettera soppressa dall'art. 9, comma 1, lettera f), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

## Art. 10

### Funzioni conferite ai comuni.

1. Relativamente ai servizi di linea comunali di cui all'articolo 3, comma 2, sono attribuite ai comuni le seguenti funzioni:

a) adozione dei piani urbani del traffico, al fine di assicurare un adeguato livello di mobilità nell'ambito del territorio comunale, sulla base degli indirizzi della Regione, ivi compresi i piani per la mobilità delle persone handicappate di cui all'*articolo 26, comma 3, della L. n. 104/1992*;

b) individuazione, ai sensi dell'articolo 17, delle unità di rete, della rete e del livello dei servizi minimi comunali, nei limiti delle risorse finanziarie assegnate dalla provincia stessa ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera e), privilegiando l'integrazione tra le varie modalità e favorendo quella con minore impatto ambientale e scegliendo, tra più soluzioni atte a garantire sufficienti servizi di trasporto, quella che comporta i minori costi <sup>(32)</sup>;

c) far fronte agli adempimenti previsti all'*articolo 14, comma 5, del D.Lgs. n. 422/1997*, previa intesa con i comuni limitrofi, relativi alla possibilità di organizzare la rete di servizi di linea nelle aree urbane e suburbane, diversificando il servizio stesso con l'utilizzazione di veicoli fino a nove posti <sup>(33)</sup>;

d) promozione dell'intesa con i comuni limitrofi per lo svolgimento dei servizi di cui al comma 2, lettere b) e c) dell'articolo 3;

e) istituzione di eventuali servizi aggiuntivi a quelli di cui alla lettera b), con oneri a carico dei propri bilanci fatto salvo quanto previsto dall'articolo 10-bis;

f) regolamentazione dei servizi svolti in economia, fermo restando l'obbligo di istituire un conto economico distinto per i servizi di trasporto in gestione diretta;

g) affidamento dei servizi di competenza;

h) stabilire le tariffe relative ai servizi di cui all'articolo 3, comma 2, sulla base dei principi e dei criteri indicati all'articolo 30-bis;

i) vigilanza sulla regolarità dell'esercizio, sulla qualità del servizio e sui risultati del medesimo;

2. Sono altresì attribuiti ai comuni:

a) le funzioni relative ai servizi pubblici di gran turismo esercitati nel territorio comunale, ivi compresa la definizione e l'approvazione della rete dei servizi stessi;

b) il rilascio del nulla osta per la dismissione del materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento del servizio, nonché per la cessione delle aziende private;

c) il rilascio delle autorizzazioni per effettuare i servizi di linea con autobus destinati al servizio di noleggio da rimessa e viceversa, ai sensi del combinato disposto degli articoli 82 e 87 del D.Lgs. n. 285/1982;

d) le funzioni relative all'accertamento di cui all'*articolo 5, ultimo comma del D.P.R. n. 753/1980* come specificate nell'articolo 7, comma 1, lettera g).

3. Sono connessi all'esercizio delle funzioni conferite ai sensi dei commi 1 e 2 i seguenti compiti:

a) svolgimento delle procedure concorsuali per la scelta degli affidatari dei servizi di competenza e stipula dei relativi contratti di servizio;

b) erogazione del corrispettivo previsto dai contratti di servizio e compimento degli adempimenti previsti in caso di variazione del servizio;

c) invio alla Regione e alla provincia competente dei dati nonché dei risultati della rendicontazione annuale previsti dai contratti di servizio, necessari per le finalità istituzionali dei rispettivi enti.

4. Restano ferme le funzioni in materia di trasporti già conferite ai comuni ai sensi della L.R. n. 14/1999 e successive modifiche <sup>(34)</sup>.

(32) Lettera così modificata dall'art. 15, comma 1, lettera c), L.R. 11 settembre 2003, n. 29. Vedi, anche, l'art. 45, comma 1, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(33) Lettera così sostituita dall'art. 15, comma 1, lettera d), L.R. 11 settembre 2003, n. 29. Il testo precedente era così formulato: «c) far fronte agli adempimenti previsti all'articolo 14, commi 4 e 5 del D.Lgs. n. 422/1997, previa intesa con i comuni limitrofi, relativi rispettivamente ai servizi pubblici in territori a domanda debole ed alla possibilità di organizzare la rete di servizi di linea nelle aree urbane e suburbane, diversificando il servizio stesso con l'utilizzazione di veicoli fino a nove posti».

(34) Articolo così sostituito dall'art. 10, L.R. 16 giugno 2003, n. 16, poi così modificato come indicato nelle note che precedono. Il testo originario era così formulato: «Art. 10. Funzioni conferite ai comuni. 1. Relativamente ai servizi di linea urbani ed interurbani di cui all'articolo 3, commi 2 e 3 sono attribuite ai comuni le seguenti funzioni:

a) redazione ed approvazione dei piani urbani del traffico, al fine di assicurare un adeguato livello di mobilità nell'ambito del territorio comunale, sulla base degli indirizzi della Regione, ivi compresi i piani per la mobilità delle persone handicappate di cui all'articolo 26, comma 3, della L. n. 104 del 1992;

b) definizione della rete dei servizi minimi di propria competenza e approvazione, d'intesa con la provincia competente, dei relativi programmi triennali, tenendo conto delle risorse finanziarie attribuite dalla provincia stessa, privilegiando l'integrazione tra le varie modalità e favorendo quella di minore impatto ambientale e scegliendo tra più soluzioni atte a garantire sufficienti servizi di trasporto, quella che comporta i minori costi;

c) far fronte agli adempimenti previsti all'articolo 14, commi 4 e 5 del D.Lgs. n. 422 del 1997, previa intesa con i comuni limitrofi, relativi rispettivamente ai servizi pubblici in territori a domanda debole ed alla possibilità di organizzare la rete di servizi di linea nelle aree urbane e suburbane, diversificando il servizio stesso con l'utilizzazione di veicoli fino a nove posti;

d) promozione dell'intesa con i comuni limitrofi per lo svolgimento dei servizi di cui ai commi 2, lettere b) e c) e 3 dell'articolo 3;

e) istituzione di eventuali servizi aggiuntivi a quelli di cui alla lettera b), con oneri a carico dei propri bilanci;

f) regolamentazione dei servizi svolti in economia, fermo restando l'obbligo di:

1) istituire un conto economico distinto per i servizi di trasporto in gestione diretta;

2) raggiungere il rapporto dello 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi;

3) applicare le procedure di cui all'articolo 19, comma 1 ove non venga raggiunto il rapporto di cui al numero 2);

g) affidamento dei servizi di competenza;

h) vigilanza sulla regolarità dell'esercizio, sulla qualità del servizio e sui risultati del medesimo.

2. Nel caso di servizi di cui all'articolo 3, comma 3, qualora i comuni non provvedano a svolgere i servizi stessi, vi provvede la provincia previa apposita convenzione con i comuni interessati.

3. Sono delegate ai comuni le seguenti funzioni:

a) approvazione della rete dei servizi pubblici di gran turismo nel territorio di rispettiva competenza;

b) rilascio del nulla osta per la dismissione del materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento del servizio, nonché per la cessione delle aziende private;

c) rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 6, comma 1, lettera k);

d) svolgimento delle funzioni relative all'accertamento di cui all'articolo 5, ultimo comma del D.P.R. n. 753 del 1980, come specificate nell'articolo 8, comma 2, lettera g).

4. Sono connessi all'esercizio delle funzioni conferite ai sensi dei commi 1 e 3 i seguenti compiti:

a) svolgimento delle procedure concorsuali per la scelta degli affidatari dei servizi di competenza e stipula dei relativi contratti di servizio;

b) erogazione del corrispettivo previsto dai contratti di servizio e compimento degli adempimenti previsti in caso di variazione del servizio;

c) invio alla Regione e alla provincia competente dei dati nonché dei risultati della rendicontazione annuale previsti dai contratti di servizio, necessari per le finalità istituzionali dei rispettivi enti.

5. Restano ferme le funzioni in materia di trasporti già conferite ai comuni ai sensi della L.R. n. 4 del 1997 e successive modifiche ed integrazioni.».

---

#### **Art. 10-bis**

*Funzioni conferite alle comunità montane.*

1. Le comunità montane che esercitano i servizi di cui all'articolo 3, comma 2, possono istituire altresì servizi aggiuntivi, con oneri a carico dei propri bilanci <sup>(35)</sup>.

---

*(35) Articolo aggiunto dall'art. 11, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.*

---

### **Capo III - Programmazione e pianificazione del trasporto pubblico locale**

#### **Art. 11**

*Piano regionale dei trasporti.*

1. La Regione, in conformità agli obiettivi generali della programmazione socio - economica e territoriale regionale, adotta il P.R.T., inteso a realizzare l'integrazione dei vari modi di trasporto, configurando un sistema coordinato di trasporti funzionale alle previsioni di sviluppo socio-economico e di riequilibrio territoriale della Regione <sup>(36)</sup>.

---

*(36) Articolo così sostituito dall'art. 12, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Art. 11. Piano regionale dei trasporti. 1. La Regione, nell'esercizio delle funzioni di programmazione, approva il P.R.T., tenendo conto della programmazione degli enti locali ed in particolare dei piani di bacino predisposti dalle province e dei piani urbani del traffico predisposti dai comuni, in base a una visione integrata dei vari modi di trasporto e delle relative infrastrutture, e configura un sistema coordinato di trasporti funzionale alle previsioni di sviluppo socio-economico e di riequilibrio territoriale della Regione.».*

#### **Art. 12**

*Contenuto del piano regionale dei trasporti e pianificazione regionale settoriale.*

1. Per le finalità di cui all'articolo 11 il P.R.T., nel rispetto dei criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità:

- a) individua le azioni politico - amministrative della Regione nel settore dei trasporti nel breve e medio termine;
- b) individua le infrastrutture da realizzare che interessano il settore;
- c) individua, ai sensi dell'articolo 17, le unità di rete e la rete dei servizi minimi regionali <sup>(37)</sup>;

d) individua le misure per assicurare l'integrazione tra i vari modi di trasporto, con l'obiettivo di decongestionare il traffico, ridurre i tempi di percorrenza e disinquinare l'ambiente.

2. I piani regionali settoriali relativi al trasporto aereo, lacuale, fluviale, marittimo e delle merci costituiscono parte integrante del P.R.T. <sup>(38)</sup>.

---

*(37) Lettera così modificata dall'art. 15, comma 1, lettera e), L.R. 11 settembre 2003, n. 29.*

*(38) Articolo così sostituito dall'art. 13, L.R. 16 giugno 2003, n. 16, poi così modificato come indicato nella nota che precede. Il testo originario era così formulato: «Art. 12. Organizzazione ed elementi essenziali del piano regionale dei trasporti. 1. Per le finalità di cui all'articolo 11 il P.R.T., nel rispetto di criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità:*

- a) individua le azioni politico-amministrative della Regione nel settore dei trasporti nel breve e medio termine;*
- b) individua le infrastrutture che interessano il settore;*

c) contiene gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali, compresi quelli per il trasporto degli handicappati, ed in particolare per l'elaborazione dei piani di bacino da parte delle province e dei piani urbani del traffico da parte dei comuni, anche per assicurare la coerenza con il piano;

d) individua le misure per assicurare una rete di trasporti che realizzi l'integrazione tra i vari modi di trasporto, con l'obiettivo di decongestionare il traffico, ridurre i tempi di percorrenza e disinquinare l'ambiente.

2. Costituiscono inoltre elementi essenziali del P.R.T. i piani settoriali relativi al trasporto aereo, lacuale, marittimo e delle merci. I piani sopra individuati possono essere predisposti anche in tempi diversi tra di loro, ferma restando la loro configurazione in maniera integrata.».

---

### Art. 13

#### *Procedura per l'adozione del piano regionale dei trasporti.*

1. L'assessorato regionale competente in materia di trasporti, avvalendosi dell'Agenzia di cui all'articolo 27, predispone uno schema di P.R.T., sentite le province e il Comune di Roma.

2. Lo schema di P.R.T. di cui al comma 1 è adottato dalla Giunta regionale con apposita deliberazione, è pubblicato sul B.U.R. e contestualmente inviato alle province ed ai comuni capoluoghi di provincia <sup>(39)</sup>.

3. Tutti i soggetti interessati possono far pervenire alla Regione osservazioni scritte entro trenta giorni dalla pubblicazione di cui al comma 2. Trascorso il predetto termine il Presidente della Regione provvede ad indire un'apposita conferenza regionale, per un esame congiunto dello schema di P.R.T.

4. La conferenza di cui al comma 3 può essere articolata in sottoconferenze di livello provinciale, cui partecipano gli enti locali e loro associazioni, coordinati dalla provincia, le rappresentanze delle forze economiche, imprenditoriali, sociali e culturali, nonché le associazioni degli utenti e degli esercenti il trasporto pubblico e privato.

5. La Giunta regionale, dopo aver esaminato le proposte e le osservazioni scaturite nel corso della fase partecipativa di cui al comma 4, adotta la proposta di P.R.T. e la trasmette al Consiglio regionale per la relativa adozione.

6. Il P.R.T. adottato dal Consiglio regionale è pubblicato sul B.U.R. ed acquista efficacia dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione <sup>(40)</sup>.

---

(39) Vedi, anche, la Delib.G.R. 23 dicembre 2009, n. 991.

(40) Articolo così sostituito dall'art. 14, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Art. 13. Procedura per l'approvazione del piano regionale dei trasporti. 1. L'assessorato regionale competente in materia di trasporti predispone uno schema di P.R.T.. A tal fine può avvalersi anche della collaborazione di esperti esterni, di istituti universitari, ovvero di istituti di ricerca e culturali.

2. Lo schema di P.R.T. di cui al comma 1 è approvato dalla Giunta regionale con apposita deliberazione, e pubblicato sul B.U.R. e contestualmente inviato alle province ed ai comuni capoluoghi di provincia.

3. Tutti i soggetti interessati possono far pervenire alla Regione osservazioni scritte entro trenta giorni dalla pubblicazione di cui al comma 2. Trascorso il predetto termine il Presidente della Giunta regionale provvede ad indire un'apposita conferenza regionale, per un esame congiunto dello schema di P.R.T..

4. Alla predetta conferenza sono invitati a partecipare gli enti locali e loro associazioni, le rappresentanze delle forze economiche, imprenditoriali, sociali, culturali nonché le associazioni degli utenti e degli esercenti del trasporto pubblico e privato.

5. La Giunta regionale, dopo aver esaminato le proposte e le osservazioni scaturite nel corso della fase partecipativa di cui al comma 4, apporta eventuali modificazioni e integrazioni allo schema di P.R.T.

6. La proposta di P.R.T. adottata dalla Giunta regionale è trasmessa al Consiglio regionale, per l'esame e l'approvazione.».

---

### Art. 14

#### *Piani urbani del traffico e piani urbani per la mobilità.*

1. I piani urbani del traffico di cui all'articolo 36 del D.Lgs. n. 285/1992, e i piani urbani per la mobilità di cui all'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340 (Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999) sono predisposti in conformità agli obiettivi generali della programmazione socio-economica e

territoriale regionale ed agli obiettivi del P.R.T. ove esistenti <sup>(41)</sup>.

---

*(41) Articolo così sostituito dall'art. 15, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Art. 14. Piani urbani del traffico per la mobilità nei territori comunali. 1. Ai sensi dell'articolo 36, commi 1 e 2 del D.Lgs. n. 285 del 1992, i piani urbani del traffico sono adottati dai comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti nonché dai comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti, individuati dalla Regione.*

*2. Ferme restando le finalità previste dall'articolo 36, comma 4 del D.Lgs. n. 285 del 1992, i piani urbani del traffico veicolare sono predisposti nel rispetto delle direttive emanate dal Ministro dei lavori pubblici, pubblicate nel supplemento ordinario alla G.U. n. 146 del 24 giugno 1995, nonché degli indirizzi della Giunta regionale.».*

---

## **Art. 15**

### *Piani di bacino per la mobilità nei territori provinciali.*

1. I piani relativi ai bacini di cui all'articolo 5 sono adottati dal Comune di Roma e dalle province, sentiti i comuni interessati, tenendo conto degli obiettivi generali della programmazione socio-economica e territoriale regionale e degli obiettivi del P.R.T., ove esistenti, ovvero, in assenza del P.R.T., della rete e delle unità di rete individuate dalla Regione, con il fine di assicurare la mobilità nell'ambito dei rispettivi territori, favorendo in particolare le modalità di trasporto con minore impatto ambientale.

2. I piani di bacino, tenuto conto dei risultati dell'analisi della domanda e dell'offerta di mobilità, di quella delle infrastrutture, nonché dell'assetto socio-economico e territoriale:

a) individuano le unità di rete, la rete ed il livello dei servizi minimi provinciali <sup>(42)</sup>;

b) prevedono misure per favorire l'integrazione tra i diversi modi di trasporto ed eliminare le sovrapposizioni, i parallelismi e le duplicazioni tra i diversi vettori;

c) individuano, per le finalità di cui all'articolo 16, gli interventi sulle infrastrutture per adeguarle alle esigenze del trasporto pubblico locale.

3. La Provincia di Roma ed il Comune di Roma, previa intesa, predispongono i rispettivi schemi di piano di bacino. In caso di mancata intesa, la Regione provvede a redigere gli schemi ed approvare i relativi piani di bacino.

4. Ai fini di cui al comma 1 gli schemi di piani di bacino predisposti dalle province sono depositati presso le segreterie delle province stesse. Dell'avvenuto deposito è data notizia sul B.U.R.

I comuni, entro sessanta giorni dalla pubblicazione dell'avvenuto deposito, possono inviare alle province proposte di modifica per un migliore raccordo tra i servizi comunali e provinciali di rete.

5. Decorso il termine di cui al comma 4, le province, sulla base delle eventuali proposte pervenute, adottano i piani di bacino e li trasmettono alla Regione per la relativa verifica di conformità <sup>(43)</sup>.

---

*(42) Lettera così modificata dall'art. 15, comma 1, lettera f), L.R. 11 settembre 2003, n. 29.*

*(43) Articolo così sostituito dall'art. 16, L.R. 16 giugno 2003, n. 16 (vedi, anche, l'art. 45, comma 2, della stessa legge), poi così modificato come indicato nella nota che precede. Il testo originale era così formulato: «Art. 15. Piani di bacino per la mobilità nei territori provinciali. 1. I piani riguardanti i bacini di cui all'articolo 5 sono predisposti e approvati dalle province con l'obiettivo di assicurare la mobilità nell'ambito dei rispettivi territori, nonché i collegamenti con Roma, tenendo conto degli indirizzi e dei contenuti della pianificazione regionale, sentiti i comuni interessati.*

*2. I piani di bacino, tenuto conto dei risultati dell'analisi della domanda e dell'offerta di mobilità, di quella delle infrastrutture nonché dell'assetto socio-economico e territoriale sono finalizzati a:*

*a) eliminare le sovrapposizioni, i parallelismi e le duplicazioni tra i diversi vettori;*

*b) favorire l'integrazione tra i diversi modi di trasporto;*

*c) individuare le aree a domanda debole, con il conseguente adeguamento dell'offerta dei servizi di trasporto, comunicandole alla Regione, per l'aggiornamento della rete dei servizi minimi;*

d) individuare gli interventi sulle infrastrutture per adeguarle alle esigenze del trasporto pubblico locale.».

---

## Capo IV - Programmazione degli investimenti

### Art. 16

#### Investimenti.

1. La Giunta regionale stabilisce gli investimenti, distinti in base alle infrastrutture da realizzare ed ai mezzi di trasporto pubblico e relative attrezzature e beni strumentali da utilizzare per il servizio in base ai piani di cui al comma 2.
2. Per quanto attiene ai mezzi di trasporto e relative attrezzature e beni strumentali, con esclusione del materiale ferroviario, la Giunta regionale, previa intesa con le province e il Comune di Roma, approva piani specifici contenenti:
  - a) l'individuazione della tipologia dei mezzi ed attrezzature per i servizi di competenza della Regione, delle province e dei comuni;
  - b) le risorse finanziarie necessarie e la loro fonte di finanziamento.
3. Per il raggiungimento dell'intesa di cui al comma 2, il Presidente della Regione convoca un'apposita conferenza di servizi, ai sensi degli *articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241* (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) e successive modifiche.
4. Per quanto attiene al materiale rotabile ed alle infrastrutture ferroviarie, la Giunta regionale adotta specifici piani d'intervento <sup>(44)</sup>.

---

(44) Articolo così sostituito dall'art. 17, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Art. 16. Investimenti. 1. Ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera c), la Giunta regionale predispone gli investimenti, distinti in base alle infrastrutture da realizzare ed ai mezzi di trasporto pubblico e relative attrezzature e beni strumentali da acquistare, anche sulla base delle disposizioni e modalità contenute nell'articolo 15 del D.Lgs. n. 422 del 1997.

2. Per l'individuazione delle infrastrutture, delle risorse necessarie, delle fonti di finanziamento e dei tempi di realizzazione si applicano le norme di cui all'articolo 15 del D.Lgs. n. 422 del 1997.

3. Per quanto attiene ai mezzi di trasporto e relative attrezzature e beni strumentali, con esclusione del materiale ferroviario, la Giunta regionale, previa intesa con le province e la Città metropolitana di Roma, approva piani specifici contenenti.

a) l'individuazione della tipologia dei mezzi e attrezzature per i servizi di competenza della Regione, delle province e dei comuni;

b) le risorse finanziarie necessarie e la loro fonte di finanziamento;

c) i soggetti assegnatari.

4. Per il raggiungimento dell'intesa di cui al comma 3, il Presidente della Giunta regionale convoca un'apposita conferenza dei servizi. Ove in tale sede non venga raggiunta l'intesa, la Giunta regionale, ai sensi dell'articolo 14, comma 3-bis, della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche, può assumere la determinazione di conclusione positiva del procedimento.».

---

## Capo V - Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

### Art. 17

#### Definizione dei servizi minimi e delle relative risorse, nonché degli obblighi di servizio pubblico.

1. La Regione determina, nell'ambito del programma triennale previsto dall'articolo 18, le risorse necessarie ad assicurare i servizi minimi relativi al trasporto pubblico locale di cui all'articolo 2, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a garantire la domanda di mobilità dei cittadini, nonché ripartisce tra le province e assegna al Comune di Roma le risorse di cui all'articolo 30, comma 2, lettera c), tenendo conto delle risorse destinate ai servizi regionali, in funzione, in particolare:
  - a) della popolazione residente, dell'estensione e delle caratteristiche del territorio;
  - b) dell'integrazione fra le reti di trasporto;

c) del pendolarismo scolastico e lavorativo;

d) della presenza sul territorio di servizi amministrativi, socio-sanitari, culturali, nonché di rilevanti insediamenti produttivi e di altri poli generatori di mobilità;

e) delle necessità di trasporto delle persone a mobilità ridotta.

2. La Regione, le province ed i comuni definiscono le unità di rete, la rete di servizi minimi di propria competenza, nonché i relativi livelli, sulla base delle risorse determinate ai sensi del comma 1, anche in assenza del P.R.T. di cui all'articolo 11. La Regione, per i servizi di propria competenza, provvede con deliberazione della Giunta regionale, sentita la competente commissione consiliare.

3. La Regione, le province ed i comuni, per i servizi di rispettiva competenza, definiscono gli obblighi di servizio pubblico, con oneri a carico dei rispettivi bilanci <sup>(45)</sup>.

---

*(45) Articolo così sostituito dall'art. 18, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Art. 17. Servizi minimi. 1. La rete dei servizi minimi è individuata con atto della Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente che deve esprimere il parere nel termine di 15 giorni, ai sensi dell'articolo 16, comma 2 del D.Lgs. n. 442 del 1997, sulla base:*

*a) dell'integrazione fra le reti di trasporto;*

*b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;*

*c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;*

*d) della necessità di ridurre la congestione e l'inquinamento;*

*e) delle necessità di trasporto delle persone con ridotta capacità motoria.*

*2. La Regione, le province ed i comuni, per i servizi di rispettiva competenza, definiscono il livello dei servizi minimi e gli obblighi di servizio pubblico, con oneri a carico del bilancio regionale, tenendo conto delle risorse attribuite.*

*3. La rete dei servizi minimi di cui al presente articolo ed all'articolo 18, comma 2 può essere individuata anche prima della definitiva approvazione del P.R.T. di cui all'articolo 11.*

*4. Per raggiungere l'intesa di cui all'articolo 16, comma 2 del D.Lgs. n. 422 del 1997 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 16, comma 4 della presente legge.*

*5. Nel caso che i servizi si svolgano in territori montani, alla conferenza di cui all'articolo 16, comma 4 partecipano anche le comunità montane competenti.».*

---

#### **Art. 17-bis**

##### *Assegnazione delle risorse.*

1. I comuni, nel cui ambito territoriale il servizio di trasporto pubblico locale è esercitato da aziende speciali o da società costituite con prevalente capitale pubblico o da società private, in deroga a quanto disposto dall'articolo 17, comma 1, possono chiedere che le risorse di cui all'articolo 30, comma 2, lettera c) siano assegnate direttamente alle stesse aziende speciali o società a prevalente capitale pubblico o società private, titolari del servizio di trasporto pubblico locale <sup>(46)</sup>.

---

*(46) Articolo aggiunto dall'art. 41, comma 1, lettera a), L.R. 15 settembre 2005, n. 16.*

---

#### **Art. 18**

##### *Programmi triennali. Finalità e disciplina.*

1. La Giunta regionale, sulla base delle indicazioni del P.R.T., sentite le organizzazioni sindacali, nonché le associazioni degli utenti e dei consumatori, adotta il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale contenente:

a) l'organizzazione dei servizi;



- b) l'integrazione modale e tariffaria;
- c) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti;
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) i criteri per la riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento ambientale.

2. Il programma triennale è pubblicato sul B.U.R. della Regione <sup>(47)</sup>.

---

*(47) Articolo così sostituito dall'art. 19, L.R. 16 giugno 2003, n. 16 (vedi, anche, l'art. 45, comma 3, della stessa legge). Il testo originario era così formulato: «Art. 18. Programmi triennali. Finalità e disciplina. 1. L'organizzazione dei servizi del trasporto pubblico è finalizzata a soddisfare qualitativamente e quantitativamente la domanda di mobilità dei cittadini e ispirata alla realizzazione di principi di economicità e di efficienza, da conseguire anche mediante l'integrazione modale dei servizi stessi.*

*2. Al fine di disciplinare il trasporto pubblico locale e di definire il livello dei servizi minimi di cui all'articolo 17, la Regione per i servizi di propria competenza e le province nell'ambito dei singoli bacini di traffico, nel rispetto degli indirizzi della Regione e sentite le organizzazioni sindacali più rappresentative, nonché le associazioni dei consumatori, approvano programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, contenenti:*

- a) l'organizzazione dei servizi;*
- b) l'integrazione modale e tariffaria;*
- c) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti in materiale rotabile;*
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;*
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio;*
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;*
- g) i criteri per la riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento ambientale.*

*3. I comuni provvedono, per le finalità di cui al comma 1, per i servizi di propria competenza, ad approvare i rispettivi programmi triennali dei servizi minimi, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lettera b).*

*4. Al fine di realizzare economie di scala o di gestione, nonché una maggiore funzionalità dei servizi, due o più comuni limitrofi possono consorziarsi tra di loro.».*

---

## **Art. 19**

### *Procedure per l'affidamento dei servizi.*

1. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione, per l'affidamento dei servizi di trasporto facenti parte della rete dei servizi minimi, la Regione, le province ed i comuni, in base alla rispettiva competenza conferita ai sensi della presente legge, fanno ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi e dei soci privati delle società che gestiscono i servizi, in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi e sulla costituzione delle società miste.

2. Ai fini di cui al comma 1, l'affidamento dei servizi avviene con provvedimento amministrativo tenendo conto che:

a) per la scelta del gestore dei servizi si applica la procedura ristretta, di cui all'articolo 12, comma 2, lettera b) del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158;

b) l'aggiudicazione è effettuata sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'articolo 24, comma 1, lettera b) del D.Lgs. n. 158 del 1995 <sup>(48)</sup>;

c) per la scelta dei soci privati delle società miste si applica il procedimento pubblico di confronto concorrenziale;

c-bis) una o più unità di rete costituiscono, di norma, l'entità minima da porre a gara <sup>(49)</sup>;

c-ter) il bando di gara deve contenere le disposizioni di cui all'articolo 22 ed il capitolato di gara deve indicare il canone di utilizzo, le garanzie e gli standard di manutenzione dei beni in conformità a quanto stabilito dal comma 3 dello stesso articolo 22 <sup>(50)</sup>.

3. [Per i servizi attualmente gestiti direttamente dagli enti locali o da questi affidati direttamente ai propri consorzi o alle proprie aziende speciali, è escluso l'ampliamento dei bacini di servizio rispetto a quelli già gestiti nelle forme anzidette alla data di entrata in vigore del *D.Lgs. n. 422 del 1997*, fermo restando quanto previsto dall'articolo 18, comma 2, lettera c) dello stesso *D.Lgs. n. 422 del 1997*] <sup>(51)</sup>.

4. [Nel caso di trasformazione, ai sensi dell'*articolo 18, comma 3 del D.Lgs. n. 422 del 1997*, da effettuarsi entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, delle aziende speciali o dei consorzi, che attualmente sono affidatari dei servizi della Regione, i servizi possono essere affidati direttamente alla società derivante dalla trasformazione, mediante la stipula dei relativi contratti di servizio per un periodo non superiore ai cinque anni] <sup>(52)</sup>.

5. Decorso il periodo di validità del contratto di servizio i servizi devono essere affidati facendo ricorso alle procedure concorsuali di cui al comma 1 <sup>(53)</sup>.

---

(48) Lettera così modificata dall'art. 20, comma 1, lettera a), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(49) Lettera aggiunta dall'art. 20, comma 1, lettera b), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(50) Lettera aggiunta dall'art. 20, comma 1, lettera b), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(51) Comma abrogato dall'art. 20, comma 1, lettera c), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(52) Comma abrogato dall'art. 20, comma 1, lettera c), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(53) Comma così modificato dall'art. 20, comma 1, lettera d), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

---

## **Art. 20**

### *Obblighi dell'affidatario dei servizi.*

1. L'affidatario del servizio è tenuto all'osservanza di tutti gli obblighi derivanti dall'aggiudicazione della gara e dalla sottoscrizione del contratto di servizio di cui all'articolo 24.

2. In particolare l'affidatario è tenuto a:

a) effettuare il servizio come previsto dal contratto;

b) garantire la puntualità, la regolarità e la sicurezza del servizio;

c) utilizzare personale qualificato e materiale idoneo;

d) garantire un servizio di qualità e una adeguata informazione all'utenza;

e) fornire all'ente affidante e alla Regione i dati ritenuti necessari e richiesti dagli enti stessi, utilizzando anche i supporti informatici;

f) adottare la carta dei servizi per il settore dei trasporti.

2-bis. Al personale impiegato dalle aziende che costituiscono associazioni temporanee di imprese per lo svolgimento del trasporto pubblico locale, considerato cumulativamente, si applicano le disposizioni di cui al *regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148* (Coordinamento delle norme sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi di lavoro con quelle sul trattamento giuridico - economico

del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione), nonché della *legge 20 maggio 1970, n. 300* (Norme sulla tutela delle libertà e dignità dei lavoratori, della libertà sindacale e dell'attività sindacale nei luoghi di lavoro e norme sul collocamento) <sup>(54)</sup>.

---

(54) *Comma aggiunto dall'art. 21, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.*

---

#### **Art. 21**

##### *Sanzioni, revoca e decadenza.*

1. L'ente affidante applica le sanzioni in presenza delle infrazioni specificamente previste nel contratto di servizio con gli effetti specificati nel contratto stesso.
2. L'ente affidante ha facoltà di revocare l'affidamento, con atto motivato, con conseguente risoluzione del contratto di servizio in caso di modifiche o revisione sostanziale dell'organizzazione dei servizi o di parte di essi, ovvero nei casi in cui venga meno l'interesse pubblico, così come previsto dal contratto di servizio.
3. L'affidatario, previa diffida, incorre nella decadenza dall'affidamento, con conseguente risoluzione del contratto di servizio:
  - a) nel caso vengano meno i requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale previsti dalla normativa vigente;
  - b) per gravi irregolarità o mancanze in materia di sicurezza del servizio;
  - c) in caso di mancato rispetto delle disposizioni normative e degli obblighi contrattuali per il personale dipendente <sup>(55)</sup>.

---

(55) *Comma così sostituito dall'art. 22, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «3. L'affidatario incorre nella decadenza dall'affidamento, con conseguente risoluzione del contratto di servizio:*

*a) nel caso previsto dall'articolo 24, comma 5;*

*b) nel caso che vengano meno i requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale, previsti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada, ai sensi del D.M. 20 dicembre 1991, n. 448 del Ministro dei trasporti;*

*c) per gravi irregolarità o mancanze in materia di sicurezza del servizio.».*

---

#### **Art. 22**

##### *Sostituzione del soggetto gestore. Disciplina del personale e dei beni.*

1. In caso di sostituzione di soggetto gestore del servizio, compresa quella a seguito delle procedure di gara di cui all'articolo 19, al personale dipendente si applicano le seguenti disposizioni:
  - a) l'impresa che cessa il servizio presenta all'ente affidante l'elenco del personale dipendente alla data di cessazione suddiviso per qualifica e costo complessivo;
  - b) il trasferimento del personale dall'impresa cessante alla nuova impresa è disciplinato dall'articolo 26, allegato A), del *R.D. n. 148/1931*, dall'articolo 2112 del codice civile e dall'*articolo 47 della legge 29 dicembre 1990, n. 428* concernente "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle comunità europee (Legge comunitaria per il 1990)", ove applicabili;
  - c) il personale trasferito conserva l'inquadramento contrattuale e il trattamento economico acquisito, salvo diverso accordo con le organizzazioni sindacali.
2. In caso di cessazione dell'esercizio totale o parziale da parte di un'impresa e di affidamento ad un nuovo gestore, i beni essenziali per l'effettuazione del servizio per i quali siano stati corrisposti contributi pubblici sono messi a disposizione ovvero trasferiti al nuovo gestore che ne faccia richiesta, secondo le seguenti modalità:

a) l'affidatario del servizio di trasporto deve dichiarare all'ente affidante i beni utilizzati per il servizio, specificando quelli per i quali ha ottenuto contributi pubblici <sup>(56)</sup>;

b) l'ente affidante individua i beni essenziali per l'effettuazione del servizio di trasporto, che devono essere riportati nel contratto di servizio <sup>(57)</sup>;

c) il nuovo gestore, in caso di trasferimento in proprietà, corrisponde all'impresa cessante il valore di mercato dei beni al netto dei contributi ricevuti dalla stessa impresa cessante, secondo il loro valore residuo iscritto in bilancio; in caso di messa a disposizione dei beni il nuovo gestore corrisponde all'impresa cessante il canone per l'utilizzo dei beni medesimi, definito ai sensi del comma 3;

d) il nuovo gestore subentra nelle obbligazioni e nelle garanzie relative ai beni trasferiti ed ai contributi ricevuti nei confronti dell'ente concedente i contributi stessi;

e) il valore residuo iscritto in bilancio, relativo alle somme ricevute a titolo di contributo per i beni rimasti nella disponibilità dell'impresa cessante il servizio e che non sono più destinati al trasporto pubblico, è restituito all'ente concedente il contributo;

f) il contributo ricevuto non è restituito qualora siano trascorsi, a decorrere dal provvedimento di concessione del medesimo:

1) per il materiale rotabile i termini di cui all'*articolo 10 della legge regionale 22 settembre 1982, n. 45* (Programma pluriennale di investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali);

2) per le attrezzature e le infrastrutture il periodo di quindici anni;

g) i vincoli di destinazione di cui alla *L.R. n. 45/1982* cessano con la restituzione dei contributi o con la decorrenza dei termini di cui alla lettera f);

h) all'impresa che cessa il servizio non spetta alcun indennizzo.

3. Gli enti affidanti i servizi determinano il canone di utilizzo dei beni di cui al comma 2, lettera c), in base alle rilevazioni dell'Agenzia prevista dall'articolo 27. Il canone è soggetto ad adeguamento annuale in base al tasso di variazione medio annuo riferito ai dodici mesi precedenti dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati, rilevato dall'ISTAT <sup>(58)</sup>.

(56) Vedi, anche, l'art. 45, comma 5, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(57) Vedi, anche, l'art. 45, comma 5, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(58) Articolo così sostituito dall'art. 23, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Art. 22. Subentro di impresa al precedente gestore. 1. In tutti i casi di subentro di un'impresa al precedente gestore si applicano le seguenti disposizioni:

a) il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante è disciplinato dall'articolo 26, allegato A, del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148;

b) il materiale rotabile funzionale all'effettuazione del servizio, acquistato con contributi pubblici, è ceduto all'impresa subentrante al valore residuo iscritto in bilancio, al netto dei contributi pubblici ricevuti all'atto dell'acquisto del materiale anzidetto.».

### **Art. 23**

#### *Sub-affidamento dei servizi di trasporto.*

1. È consentito il sub-affidamento dei servizi, previa autorizzazione dell'ente affidante, sentite le organizzazioni sindacali, entro il limite massimo del 12 per cento dei servizi eserciti, nel rispetto delle procedure disciplinate dal *D.Lgs. n. 158 del 1995* <sup>(59)</sup>.

2. Le cooperative tra dipendenti, derivanti dalla trasformazione di aziende speciali o consorzi, hanno precedenza nel sub-affidamento dei servizi.

3. L'affidatario resta comunque unico responsabile del servizio.

4. L'impresa sub-affidataria deve possedere i requisiti tecnici, morali e professionali per lo svolgimento dei servizi ed è tenuta a rispettare tutte le norme vigenti in materia di trasporto pubblico di persone ed in particolare quelle riguardanti la sicurezza, la regolarità, la qualità del servizio ed il trattamento contrattuale del personale, pena la decadenza dal sub-affidamento <sup>(60)</sup>.

5. In caso di decadenza o di revoca dell'affidamento viene meno contestualmente il sub-affidamento, senza il riconoscimento di alcun importo, a titolo di indennizzo, da parte dell'ente affidante.

---

(59) Comma così modificato dall'art. 24, comma 1, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(60) Comma così modificato dall'art. 24, comma 2, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

---

#### **Art. 23-bis**

*Costo economicamente sufficiente di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale.*

1. La Regione, avvalendosi dell'Agenzia di cui all'articolo 27, determina, per i servizi di trasporto pubblico locale previsti dall'articolo 2, limitatamente a quelli finanziati dalla Regione stessa, il costo economicamente sufficiente di produzione dei servizi medesimi, che viene aggiornato almeno ogni tre anni.

2. Il costo economicamente sufficiente di produzione è ripartito tra costo di trazione e costo di organizzazione; il costo di trazione è determinato sulla base del chilometraggio complessivo di esercizio e può essere distinto per fasce chilometriche aziendali; il costo di organizzazione è determinato dal numero dei mezzi e del personale destinato ad essere impiegato a soddisfare il chilometraggio complessivo dell'esercizio nonché dalle spese generali.

3. Per la determinazione del costo economicamente sufficiente di produzione, la Regione tiene conto, in particolare:

- a) della contrattazione collettiva vigente per la corretta individuazione dei costi del personale;
- b) della variazione degli oneri relativi al prezzo dei carburanti.

4. Il costo economicamente sufficiente di produzione rappresenta il limite per la quantificazione dell'importo a base d'asta che la Regione, le province ed i comuni, per i servizi finanziati dalla Regione stessa, sono tenuti a fissare nelle procedure di gara per la scelta dei gestori dei servizi <sup>(61)</sup>.

---

(61) Articolo aggiunto dall'art. 25, comma 2, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

---

### **Capo VI - Contratti di servizio**

#### **Art. 24**

*Contratti di servizio.*

1. I contratti di servizio regolano l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale in qualsiasi forma affidati e con qualsiasi modalità effettuati.

2. Gli enti affidanti sottoscrivono i contratti di servizio per l'intero periodo di validità con assunzione della relativa obbligazione fino alla scadenza dei medesimi. I bilanci annuali e poliennali assicurano la copertura finanziaria per l'intero periodo di validità dei contratti di servizio.

3. Nei contratti di servizio deve essere assicurata la corrispondenza tra gli importi dovuti dagli enti affidanti ai soggetti affidatari e le risorse finanziarie disponibili. Qualora tale corrispondenza non sia assicurata si applica quanto previsto dall'articolo 19, comma 2, del D.Lgs. n. 422/1997 <sup>(62)</sup>.

---

(62) Articolo così sostituito dall'art. 26, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Art. 24. Finalità e durata dei contratti di servizio. 1. I contratti di servizio regolano l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale in qualsiasi forma affidati e con qualsiasi modalità effettuati. Essi vengono stipulati a decorrere dal 1° gennaio 1999.

2. I contratti di cui al comma 1 devono prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi che, al netto dei costi delle infrastrutture, deve raggiungere almeno lo 0,35 a partire dal 1° gennaio 2000.

3. I servizi urbani, interurbani ed interregionali in corso, eserciti da soggetti diversi dalle aziende speciali e dagli enti locali e dai loro consorzi in base ad atti di concessione emessi prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono prorogati fino al 31 dicembre 2001, a condizione che vengano riconosciuti come servizi minimi. Per essi si procede alla stipula del contratto di servizio con l'attuale affidatario, di durata triennale, con decorrenza 1° gennaio 1999. Gli atti di concessione cessano di produrre effetti dal 1° gennaio 2002 e per l'affidamento dei servizi si procede ai sensi dell'articolo 19, comma 1, fermo restando quanto previsto dall'articolo 22.

4. Per agevolare il raggiungimento dell'obiettivo di cui al comma 2, gli enti affidanti possono provvedere alla ristrutturazione o riduzione della rete, individuando quella dei servizi minimi, anche per i servizi in esercizio alla data di entrata in vigore della presente legge.

5. Il mancato raggiungimento del rapporto di cui al comma 2, a decorrere dal 1° gennaio 2000, comporta la pronunzia di decadenza dall'affidamento e conseguentemente la risoluzione del contratto salvo quanto previsto al comma 10. In tal caso la scelta del nuovo affidatario è effettuata secondo le procedure concorsuali di cui all'articolo 19, comma 1 e si applica la disciplina prevista dall'articolo 22, comma 1, lettera a). Il precedente gestore è tenuto ad assicurare la prosecuzione del servizio fino al subentro del nuovo affidatario.

6. Agli oneri a carico degli enti contraenti, previsti dai contratti di servizio, devono corrispondere le risorse finanziarie effettivamente disponibili. In caso contrario i contratti di servizio sono nulli.

7. La Regione è autorizzata a sottoscrivere il contratto di servizio per l'intero periodo di validità con assunzione della relativa obbligazione per l'intero periodo. Il bilancio annuale e poliennale assicurano la copertura finanziaria per obbligazioni che vengono a scadenza nei relativi esercizi finanziari.

8. La norma di cui al comma 7 si applica anche per i finanziamenti che la Regione assicura agli enti sub-regionali per la stipula dei rispettivi contratti di servizio.

9. Per i servizi ferroviari i contratti di servizio sono stipulati almeno sette mesi prima dell'inizio del periodo di validità, mentre per i servizi su gomma i contratti anzidetti sono stipulati almeno un mese prima dell'inizio del periodo di validità.

10. In sede di prima applicazione della presente legge, ove non venga raggiunto il rapporto di cui al comma 2, entro il termine previsto, l'ente affidante può prorogare la scadenza di un biennio, previa presentazione, da parte dell'affidatario, di un piano biennale di riequilibrio del rapporto tra ricavi e costi.»

---

#### **Art. 24-bis**

##### *Corrispettivo del contratto di servizio.*

1. L'importo definito a seguito dell'espletamento delle procedure di affidamento dei servizi di cui all'articolo 19 costituisce il corrispettivo del contratto di servizio.

2. Le economie derivanti dai ribassi d'asta sono utilizzate dagli enti affidanti per finanziare interventi migliorativi della rete e delle infrastrutture <sup>(63)</sup>.

---

(63) Articolo aggiunto dall'art. 27, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

---

#### **Art. 25**

##### *Normativa europea, carta dei servizi e caratteristiche.*

1. I contratti di servizio devono essere predisposti nel rispetto delle disposizioni contenute negli articoli 2, 3 e 14, comma 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio del 26 giugno 1969, così come modificato dal regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio del 20 giugno 1991, nonché nel rispetto dei principi sull'erogazione dei servizi pubblici, così come fissati dalla carta dei servizi del settore trasporti.

2. Le norme della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, si applicano anche al settore dei trasporti regionali e locali.

---

#### **Art. 26**

##### *Contenuto dei contratti di servizio.*

1. I contratti di servizio devono contenere:

- a) il periodo di validità, comunque non superiore a otto anni per i servizi di trasporto su strada e a quindici anni per i servizi effettuati per ferrovia <sup>(64)</sup>;
- b) l'oggetto del contratto;
- c) le caratteristiche dei servizi offerti ed il relativo programma analitico di esercizio;
- d) i casi in cui può o deve essere variato il programma;
- e) l'obbligo dell'affidatario di utilizzare personale qualificato e mezzi idonei a garantire la sicurezza del servizio;
- f) gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di età, manutenzione, comfort e pulizia dei veicoli utilizzati, nonché in termini di regolarità e di affidabilità dei servizi, di puntualità delle singole corse, di comunicazione all'utenza, di rispetto per l'ambiente e di rispetto della carta dei servizi;
- g) la struttura tariffaria adottata ed i sistemi per il rilevamento automatizzato della utenza utilizzati;
- h) gli importi dovuti dall'ente affidante all'impresa di trasporto affidataria per le prestazioni oggetto del contratto, ivi comprese le compensazioni economiche relative agli obblighi di servizio di cui all'*articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE* modificato dal *regolamento 1893/91/CEE*, tenendo conto dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità, nonché le modalità ed i tempi dei rispettivi pagamenti <sup>(65)</sup>;
- i) l'obbligo di fornire la rendicontazione annuale;
- j) i casi di revisione degli importi di cui alla lettera h) ed i limiti percentuali entro cui può essere prevista la revisione;
- k) le modalità di modificazione dei contratti successivamente alla conclusione, anche per tener conto dei mutamenti imprevedibili;
- l) le garanzie che devono essere prestate dall'impresa di trasporto affidataria del servizio, nonché, in caso di sub affidamento, dalla sub affidataria in proporzione alla quota sub affidata <sup>(66)</sup>;
- m) gli effetti derivanti dalla revoca o dalla decadenza dall'affidamento del servizio, ivi compresi i casi in cui non spetta alcun indennizzo;
- n) i casi di risoluzione del contratto;
- o) la ridefinizione dei rapporti, relativamente ai lavoratori dipendenti ed al capitale investito dall'affidatario, in caso di notevole discontinuità nell'entità dei servizi durante il periodo di validità del contratto di servizio, fatto salvo quanto previsto alla lettera p);
- p) l'obbligo di applicare, per le singole tipologie di servizio, i rispettivi contratti collettivi di lavoro;
- p-bis) l'espressa indicazione delle disposizioni di cui all'articolo 22 <sup>(67)</sup>;
- q) la disciplina da applicare nel caso di sub-affidamento dei servizi;
- r) l'obbligo dell'affidatario di fornire i dati su supporto cartaceo ed informatico;
- s) le modalità di svolgimento delle funzioni di vigilanza e di controllo da parte dell'ente affidante;
- t) le procedure da osservare in caso di controversie e il Foro competente in caso di contenzioso;
- u) l'obbligo di applicare le disposizioni ai cui al *decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626*.
- u-bis) le norme per il controllo e il monitoraggio della regolarità dei servizi erogati e le clausole penali da applicarsi in caso di mancato rispetto da parte del gestore degli obblighi assunti con i contratti di servizio <sup>(68)</sup>.

(64) Lettera così sostituita dall'art. 28, comma 1, lettera a), L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «a) il periodo di validità, comunque non superiore a tre anni, rinnovabile per un biennio, previa revisione del contratto di servizio.».

(65) Lettera così sostituita dall'art. 28, comma 1, lettera b), L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «h) gli importi dovuti dall'ente affidante all'impresa di trasporto affidataria per le prestazioni oggetto del contratto, tenuto conto anche degli obblighi di servizio di cui all'articolo 17 del D.Lgs. n. 422 del 1997, nonché le modalità ed i tempi dei rispettivi pagamenti.».

(66) Lettera così sostituita dall'art. 28, comma 1, lettera c), L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «l) le garanzie che devono essere prestate dall'impresa di trasporto affidataria del servizio.».

(67) Lettera aggiunta dall'art. 28, comma 1, lettera d), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(68) Lettera aggiunta dall'art. 28, comma 1, lettera e), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

---

## Capo VII - Agenzia regionale per la mobilità, Autorità regionale per i servizi di trasporto pubblico locale ed organismi consultivi e di partecipazione <sup>(69)</sup>

### Art. 27

#### Agenzia regionale per la mobilità.

1. L'Agenzia regionale per la mobilità (A.RE.MOL.), istituita con la *legge regionale 26 marzo 2003, n. 9*, costituisce uno strumento per l'attuazione della programmazione e pianificazione del trasporto pubblico locale e per la costante analisi dell'evoluzione della mobilità regionale, delle reti di trasporto e loro infrastrutture, della qualità, del livello e della efficienza dei servizi erogati dalle aziende di trasporto, della sicurezza e dell'impatto del sistema dei trasporti su territorio e ambiente <sup>(70)</sup>.

(69) Rubrica così sostituita dall'art. 29, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originale era così formulato: «Osservatorio permanente per la mobilità e altri organismi consultivi e di partecipazione».

(70) Articolo così sostituito dall'art. 30, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originale era così formulato: «Art. 27. Finalità e funzioni dell'osservatorio e dell'agenzia per la mobilità. 1. Al fine di tenere sotto costante controllo la evoluzione della mobilità regionale ed in particolare le reti di trasporto e le relative infrastrutture, la qualità ed il livello dei servizi, la efficienza delle aziende di trasporto, la sicurezza e l'impatto del sistema dei trasporti sul territorio e sull'ambiente, è istituito l'osservatorio permanente della mobilità. L'osservatorio è gestito da una struttura regionale istituita ai sensi dell'articolo 11 della L.R. n. 25 del 1996.

2. L'osservatorio di cui al comma 1 provvede:

a) a definire le grandezze da monitorare, le modalità di rilievo ed il relativo livello di dettaglio, le procedure per la raccolta ed elaborazione dei dati che devono essere forniti dai vari soggetti operanti nel settore della mobilità;

b) ad individuare i modelli più efficaci per la rappresentazione dello stato della mobilità regionale mediante l'uso di appropriati sistemi informatizzati, nonché a promuovere ed effettuare indagini sistematiche o finalizzate, anche avvalendosi di istituti universitari o di altri soggetti specializzati nel settore;

c) a predisporre un rapporto annuale in cui vengono riportate le rappresentazioni aggiornate dello stato della mobilità della Regione e le sue tendenze evolutive, l'analisi dei costi dei diversi modi di trasporto nonché l'efficacia e l'efficienza dei servizi offerti.

3. Al fine di dotare la Regione e gli enti locali di un idoneo strumento di supporto tecnico-operativo per l'attività di programmazione e pianificazione del trasporto pubblico locale, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, la Regione con apposito atto istituisce l'agenzia regionale per la mobilità, che si può avvalere della collaborazione del personale della Regione, degli enti locali e di esperti esterni. Con lo stesso atto vengono definite le competenze, le funzioni, la struttura e le modalità di funzionamento.».

---

### Art. 27-bis

#### Autorità regionale per i servizi di trasporto pubblico locale.

1. La Regione istituisce, con successiva legge regionale, l'Autorità regionale per i servizi di trasporto pubblico locale, al fine di garantire un corretto svolgimento dei servizi stessi, secondo i criteri di economicità ed efficienza <sup>(71)</sup>.

(71) Articolo aggiunto dall'art. 31, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

---



**Art. 28***Comitato consultivo per la mobilità.*

1. È costituito il Comitato consultivo della mobilità composto da:

- a) l'Assessore regionale competente in materia di mobilità, o un suo delegato, che lo presiede;
- b) il direttore della direzione regionale competente in materia di trasporti;
- c) i presidenti delle province;
- d) il Sindaco del Comune di Roma;
- e) il presidente dell'ANCI;
- f) il presidente dell'UNCEM;
- g) il presidente dell'URPL;
- h) un rappresentante della Lega delle autonomie locali;
- i) il direttore regionale della società Trenitalia S.p.A.;
- l) un rappresentante della ASSTRA;
- m) un rappresentante della ANAV;
- n) un rappresentante della Confservizi Lazio;
- o) un rappresentante ciascuno della CNA, della Confartigianato e della Cassartigiani del Lazio;
- p) un rappresentante della ASTRAL S.p.A.;
- q) un rappresentante dell'ANAS;
- r) un rappresentante dell'Assoport;;
- s) un rappresentante della Società Aeroporti di Roma;
- t) cinque rappresentanti indicati dalle organizzazioni sindacali rappresentative a livello regionale;
- u) due rappresentanti delle associazioni ambientaliste maggiormente rappresentative a livello regionale;
- v) un rappresentante della Federtrasporto;
- z) un rappresentante designato dalla maggiore e più rappresentativa cooperativa radiotaxi operante nel territorio regionale;
- aa) un rappresentante dell'Arcea Lazio S.p.A.;
- bb) un rappresentante della Confindustria Lazio;
- cc) un rappresentante della Federlazio.

2. Il Comitato ha il compito di esprimere pareri sui principali provvedimenti che la Regione adotta in materia di trasporti e mobilità, nonché di fornire proposte o indicazioni per l'attività dell'Agenzia di cui all'articolo 27.

3. Il Comitato è costituito con decreto del Presidente della Regione e dura in carica per l'intera legislatura. In caso di trasformazione o successione degli enti o associazioni di cui al comma 1 vengono nominati i nuovi rappresentanti <sup>(72)</sup>.

---

(72) Articolo così sostituito dall'art. 32, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Art. 28. Comitato consultivo per la mobilità. 1. È costituito il Comitato consultivo della mobilità composto da:

- a) l'Assessore regionale competente in materia di mobilità, che lo presiede;
- b) i presidenti delle province;
- c) il Sindaco del Comune di Roma;
- d) il presidente dell'ANCI;
- e) il presidente dell'UNCCEM;
- f) il presidente dell'URPL;
- g) un rappresentante della Lega delle Autonomie locali;
- h) il direttore regionale trasporto locale FS;
- i) un rappresentante della Federtrasporti;
- j) un rappresentante della FENIT;
- k) un rappresentante dell'ANAC;
- l) un rappresentante della CISPEL;
- m) un rappresentante degli artigiani;
- n) un rappresentante della C.N.A.;
- o) un rappresentante dell'ANAS;
- p) un rappresentante dell'Assoport;.
- q) un rappresentante della Società Aeroporti Roma;
- r) cinque rappresentanti indicati dalle organizzazioni sindacali rappresentative a livello regionale;
- s) cinque rappresentanti delle associazioni dei cittadini utenti maggiormente rappresentative a livello regionale;
- t) due rappresentanti delle associazioni ambientaliste maggiormente rappresentative a livello regionale;
- u) un rappresentante della Federtrasporto.

2. Il Comitato ha il compito di esprimere pareri sui principali provvedimenti che la Regione adotta in materia di trasporti e mobilità, nonché di fornire indicazioni ed effettuare valutazioni per l'attività dell'Osservatorio.

3. Il Comitato è costituito con apposito decreto del Presidente della Giunta regionale e dura in carica per l'intera legislatura.».

---

## **Art. 29**

### *Partecipazione e diritti dei cittadini.*

1. Al fine di garantire il costante adeguamento dei servizi di trasporto pubblico alle esigenze dei cittadini utenti, l'Assessorato regionale competente in materia di trasporti definisce i contenuti e le modalità di utilizzo di indicatori di qualità del servizio

relativamente al diritto alla mobilità, quali l'accesso, la sicurezza, l'informazione, il comfort, la tutela dell'ambiente, il rispetto della salute, la regolarità e l'affidabilità del servizio. Per detta finalità l'Assessorato si avvale dell'Agenzia di cui all'articolo 27 <sup>(73)</sup>.

2. La Regione utilizza il sistema di indicatori di cui al comma 1 per la verifica dello stato di attuazione dei diritti dei cittadini nell'ambito della programmazione regionale. La Regione promuove inoltre consultazioni con i cittadini utenti, al fine di fornire e raccogliere informazioni sull'organizzazione dei servizi <sup>(74)</sup>.

3. A tal fine l'Assessorato regionale competente in materia di trasporti convoca, almeno una volta l'anno, apposita conferenza quale strumento per verificare l'andamento dei servizi anche in relazione all'attuazione degli indicatori di qualità di cui al comma 1 e per individuare ulteriori interventi tesi al miglioramento delle prestazioni. In tale occasione l'assessorato presenta una relazione sullo stato dei diritti dei cittadini e sulla qualità dei servizi di trasporto pubblico.

4. Al fine di favorire l'orientamento dei cittadini nell'ambito del servizio di trasporto, la Regione, d'intesa con gli enti locali e le aziende, avvalendosi dell'Agenzia di cui all'articolo 27, provvede ad attivare un sistema di informazione sui servizi erogati, sulle tariffe e sulle modalità di accesso <sup>(75)</sup>. La Regione individua inoltre modalità di raccolta ed analisi dei segnali di disservizio, in collaborazione con le associazioni rappresentative degli utenti e dei cittadini e con le organizzazioni di tutela dei diritti.

---

(73) Periodo così modificato dall'art. 33, comma 1, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(74) Vedi, anche, la Delib.G.R. 24 marzo 2015, n. 118.

(75) Periodo così modificato dall'art. 33, comma 2, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

---

## Capo VIII - Fondo regionale trasporti

### Art. 30

#### Finalità e risorse.

1. È costituito il fondo regionale trasporti, il cui ammontare viene determinato annualmente con la legge di bilancio della Regione, sulla base delle risorse finanziarie proprie e di quelle trasferite dallo Stato ai sensi del *D.Lgs. n. 422 del 1997*.

2. Il fondo, al netto della quota percentuale di cui al comma 7, è articolato in quattro parti per le seguenti finalità:

a) per far fronte agli oneri relativi alla effettuazione dei servizi su ferro;

b) per far fronte agli oneri relativi agli investimenti per impianti fissi della rete ferroviaria, non in concessione a FS S.p.A., beni strumentali e relativo materiale rotabile;

c) per far fronte agli oneri relativi alla effettuazione dei servizi su strada e con metropolitane <sup>(76)</sup>;

d) per far fronte agli oneri relativi agli investimenti per impianti fissi, beni strumentali e materiale rotabile su gomma nonché per la rete metropolitana.

3. [L'utilizzazione dei fondi di cui al comma 2, lettera a) è effettuata per lo svolgimento dei servizi di cui all'articolo 6, comma 1, lettere g) e h) da parte della Giunta regionale] <sup>(77)</sup>.

4. L'utilizzazione dei fondi di cui al comma 2, lettere b) e d) è effettuata previa approvazione dei relativi accordi di programma ai sensi dell'articolo 16.

5. L'utilizzazione dei fondi di cui al comma 2, lettera c) è effettuata dagli enti competenti per la stipula dei rispettivi contratti di servizio.

6. All'articolazione del fondo nelle quattro parti di cui al comma 2 provvede la Giunta regionale con proprio atto.

7. Il quattro per mille del fondo di cui al comma 1 è utilizzato per far fronte agli oneri per il funzionamento dell'Agenzia di cui all'articolo 27. Le risorse eventualmente non utilizzate nel corso dei singoli esercizi finanziari sono rese disponibili per gli esercizi successivi <sup>(76)</sup>.

8. L'1 per mille della quota di fondo di cui al comma 2, lettera c), limitatamente ai fondi assegnati per le finalità di cui all'articolo 8, comma 2, lettera a), può essere utilizzato annualmente dalle province per far fronte agli oneri per la predisposizione dei rispettivi piani di bacino, nonché per la effettuazione di studi, indagini e ricerche relativi.

9. Gli stanziamenti in cui si articola il fondo regionale trasporti, che hanno destinazione vincolata, non sono assoggettati a limitazioni di impegno ed in particolare ai limiti posti dall'articolo 3, comma 2 della legge regionale 18 maggio 1998, n. 14.

---

(76) Per il piano di riparto del fondo regionale dei trasporti, per le finalità di cui alla presente lettera, vedi la Delib.G.R. 3 agosto 2001, n. 1173.

(77) Comma abrogato dall'art. 34, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(78) Comma così sostituito dall'art. 17, L.R. 26 marzo 2003, n. 9. Il testo originario era così formulato: «7. Il 2 per mille del fondo di cui al comma 2, lettere a) e c) è utilizzato annualmente per far fronte agli oneri per la predisposizione del PRT e suoi aggiornamenti, per il funzionamento dell'osservatorio e dell'agenzia di cui all'articolo 27, nonché per la effettuazione degli studi, indagini e ricerche relativi. Le risorse eventualmente non utilizzate nel corso dei singoli esercizi finanziari sono rese disponibili, per gli esercizi successivi, per le finalità di cui al comma 2, lettera d).».

---

## Capo IX - Tariffe e agevolazioni tariffarie <sup>(79)</sup>

### Art. 30-bis Adeguamenti tariffari.

1. Fermi restando i principi in materia tariffaria definiti dal Titolo IV della legge regionale 12 gennaio 1991, n. 1 (Disposizioni di prima attuazione per la regolamentazione delle materie di cui all'articolo 3 della legge 10 aprile 1981, n. 151 ed indirizzi circa i sistemi tariffari da applicarsi sui servizi di pubblico trasporto di persone di interesse locale), l'adeguamento delle tariffe non integrate viene richiesto dalle imprese esercenti agli enti affidanti entro il 30 settembre di ogni anno. L'ente affidante si pronuncia sulla richiesta entro novanta giorni, sulla base delle modalità stabilite dalla Regione ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera g) ed in conformità alle indicazioni di cui al comma 2.

2. L'ente affidante adegua le tariffe non integrate con il metodo del price-cap, inteso come limite massimo della variazione di prezzo vincolata per il periodo di durata dell'affidamento, in analogia a quanto stabilito dalla legge 14 novembre 1995, n. 481 (Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità).

3. L'adeguamento di cui al comma 2, tiene conto, in particolare, dei seguenti criteri:

a) tasso di inflazione programmata fissato dal Governo nell'ultimo documento di programmazione economico-finanziaria;

b) obiettivo di variazione del tasso annuale di produttività, prefissato per il periodo di durata del contratto di servizio;

c) obiettivo di miglioramento degli standard di qualità del servizio erogato alla clientela prefissati per il periodo di validità del contratto di servizio.

4. La Regione, ai sensi della L.R. n. 1/1991, stabilisce ogni anno gli adeguamenti delle tariffe integrate in base al criterio di cui al comma 3, lettera a) <sup>(80)</sup>.

---

(79) Rubrica così sostituita dall'art. 35, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Agevolazioni tariffarie».

(80) Articolo aggiunto dall'art. 36, L.R. 16 giugno 2003, n. 16, a decorrere dal 1° gennaio 2006, come prevede l'art. 45, comma 8, della stessa legge. Vedi, anche, il successivo comma 9 del medesimo art. 45.

---

### Art. 31 Agevolazioni tariffarie sui servizi di trasporto pubblico.

1. Con decorrenza dal 1° gennaio 1999 hanno diritto al rilascio di biglietti e abbonamenti a tariffa agevolata per i servizi di trasporto pubblico ordinari di competenza regionale i cittadini residenti nel Lazio, appartenenti alle seguenti categorie <sup>(81)</sup>:

a) privi di vista con cecità assoluta, con residuo visivo non superiore a un decimo in entrambi gli occhi, acquisito anche attraverso correzione di lenti, nonché i loro accompagnatori, se previsti dalla legge;

b) sordomuti in possesso di certificato rilasciato ai sensi dell'*articolo 1 della legge 26 maggio 1970, n. 381*;

c) mutilati ed invalidi di servizio, nonché i loro accompagnatori, se previsti dalla legge <sup>(82)</sup>;

d) inabili, invalidi civili ed invalidi del lavoro, ai quali sia stata accertata una capacità lavorativa ridotta permanente, a causa di infermità, difetto fisico o mentale, inferiore al 50 per cento, nonché i loro accompagnatori, se previsti dalla legge, ovvero soggetti ultrasessantacinquenni, riconosciuti invalidi ai sensi del *decreto legislativo 23 novembre 1988, n. 509*, in base a persistenti difficoltà a svolgere i compiti e le funzioni proprie dell'età, a condizione che il reddito personale annuo complessivo, calcolato agli effetti dell'IRPEF, non risulti superiore alla fascia di reddito più alta tra quelle previste dall'*articolo 14-septies della legge 29 febbraio 1980, n. 33* e successive modificazioni;

e) pensionati con trattamento economico non superiore al minimo corrisposto dall'INPS, anche se possessori di altri redditi, a condizione che il reddito personale annuo complessivo, calcolato agli effetti dell'IRPEF, non risulti superiore alla fascia di reddito di cui alla lettera d);

f) disoccupati, lavoratori in cassa integrazione guadagni e lavoratori in mobilità a condizione che il reddito personale annuo complessivo, calcolato agli effetti dell'IRPEF, non risulti superiore alla fascia di reddito di cui alla lettera d) secondo le disposizioni regionali.

2. La riduzione tariffaria è determinata nella misura del 50 per cento del prezzo previsto dalla tariffa ordinaria per il rilascio dei titoli di viaggio corrispondenti. Ove il viaggio avvenga dalle ore 9.00 alle ore 12.30 e dopo le ore 15.00 la riduzione è determinata nella misura del 70 per cento del prezzo anzidetto.

3. La riduzione tariffaria può essere concessa limitatamente a una sola relazione di viaggio, con inizio dal territorio del comune di residenza, specificamente indicata nella richiesta da parte dei soggetti aventi titolo.

3-bis. I cittadini ultrasessantenni ed i mutilati ed invalidi di guerra residenti nel Lazio hanno diritto alla libera circolazione sulle linee del trasporto pubblico regionale effettuate su gomma e su ferrovia di competenza della Regione. La Giunta regionale, previo accordo con i soggetti gestori dei relativi servizi, e nei limiti delle disponibilità del capitolo di bilancio regionale relativo alle agevolazioni tariffarie provvede a disciplinare le modalità per usufruire delle agevolazioni <sup>(83)</sup>.

3-ter. È istituita un'agevolazione speciale per i cittadini ultrasessantenni ed i mutilati ed invalidi di guerra rientranti nello scaglione di reddito ISEE fino a 15 mila euro, i quali hanno diritto alla libera circolazione sulle linee di trasporto pubblico locale su gomma e metropolitane nei comuni di residenza che ne facciano richiesta. La Giunta regionale, previo accordo con i comuni interessati e nei limiti delle disponibilità del relativo capitolo del bilancio regionale, provvede a disciplinare le modalità per usufruire dell'agevolazione speciale e la misura del rimborso regionale ai comuni stessi <sup>(84)</sup>.

3-ter.1. È altresì istituita un'agevolazione speciale per i pensionati ex dipendenti delle aziende del trasporto pubblico della Regione con non meno di quindici anni di anzianità di servizio. La Giunta regionale, previo accordo con i soggetti gestori dei relativi servizi o, in caso di trasporto pubblico locale, con i comuni interessati, disciplina le modalità per usufruire dell'agevolazione speciale ed il corrispondente onere a carico dei soggetti fruitori <sup>(85)</sup>.

3-quater. I soggetti che percepiscono gli assegni sociali di cui all'*articolo 3 della legge 8 agosto 1995, n. 335* (Riforma del sistema pensionistico obbligatorio e complementare) o le pensioni sociali di cui all'*articolo 26 della legge 30 aprile 1969, n. 153* (Revisione degli ordinamenti pensionistici e norme in materia di sicurezza sociale) e successive modifiche, nonché le maggiorazioni sociali di cui all'*articolo 1 della legge 29 dicembre 1988, n. 544* (Elevazione dei livelli dei trattamenti sociali e miglioramenti delle pensioni) e successive modifiche, residenti nel Lazio, hanno diritto alla libera circolazione sulle linee del trasporto pubblico regionale su gomma e su ferrovia di competenza della Regione nonché sulle linee di trasporto pubblico locale su gomma e metropolitane. La Giunta regionale, previo accordo con i soggetti gestori dei relativi servizi o, relativamente al trasporto pubblico locale, con i comuni interessati, disciplina le modalità per la fruizione delle suddette agevolazioni, nei limiti delle disponibilità del relativo capitolo del bilancio regionale <sup>(86)</sup>.

(81) *Alinea così modificato dall'art. 37, comma 1, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.*

(82) *Lettera così modificata dall'art. 44, comma 1, lettera a), L.R. 16 aprile 2002, n. 8.*

(83) *Comma aggiunto dall'art. 44, comma 1, lettera b), L.R. 16 aprile 2002, n. 8. Il comma 3-bis era stato già in precedenza aggiunto dall'art. 37, comma 3, L.R. 7 giugno 1999, n. 6 e poi abrogato (in seguito all'introduzione nel nuovo testo di detto comma, come dianzi indicato) dall'art. 37, comma 2, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il comma abrogato era così formulato: «3-bis. Limitatamente ai grandi invalidi di guerra ed ai relativi accompagnatori, la tessera per due relazioni di viaggio con inizio dal territorio del Comune di residenza è gratuita».*

(84) *Il presente comma, aggiunto dall'art. 41, comma 1, lettera b), L.R. 15 settembre 2005, n. 16, poi modificato dall'art. 88, comma 2, lettera a), L.R. 28 aprile 2006, n. 4, è stato successivamente così sostituito dall'art. 67, comma 1, L.R. 28 dicembre 2007, n. 26 (vedi anche il comma 3 del medesimo articolo). Il testo precedente era così formulato: «3-ter. I cittadini ultrasettantenni ed i mutilati ed invalidi di guerra rientranti nello scaglione di reddito imponibile individuale sino ad euro 15.000,00 hanno diritto in via sperimentale dal 1° novembre al 31 dicembre 2006 ad abbonamenti gratuiti sulle linee di trasporto pubblico locale su gomma e metropolitane. La Giunta regionale, previo accordo con i comuni interessati e nei limiti delle disponibilità del relativo capitolo del bilancio regionale, provvede a disciplinare le modalità per usufruire delle agevolazioni.».*

(85) *Comma aggiunto dall'art. 67, comma 2, L.R. 28 dicembre 2007, n. 26.*

(86) *Comma aggiunto dall'art. 88, comma 2, lettera b), L.R. 28 aprile 2006, n. 4.*

---

### **Art. 32**

#### *Tessera di riconoscimento e documentazione riguardante il possesso dei requisiti.*

1. Per fruire delle agevolazioni di cui all'articolo 31 gli interessati devono munirsi di apposita tessera personale di riconoscimento, a validità triennale, che viene rilasciata a cura dell'impresa affidataria del servizio.
2. Per le categorie di cui all'articolo 31, comma 1, lettera f) la tessera ha validità trimestrale.
3. Il rilascio della tessera di cui al comma 1, conforme alle prescrizioni della Regione, ha luogo dietro presentazione della documentazione attestante il possesso dei requisiti richiesti e costituisce titolo per l'acquisto dei biglietti e degli abbonamenti a tariffa ridotta.
4. Ove il titolare della tessera abbia diritto all'accompagnatore, la validità della medesima è estesa a quest'ultimo e la circostanza deve risultare anche dal documento di viaggio.

---

### **Art. 33**

#### *Onere a carico della Regione <sup>(87)</sup>.*

1. A partire dal 1° gennaio 1999 la Regione si assume l'onere di corrispondere all'impresa affidataria del servizio l'ammontare del minor introito derivante dal rilascio dei titoli di viaggio a tariffa agevolata.
2. La misura dell'onere di cui al comma 1 è determinata dalla differenza tra il prezzo della tariffa ordinaria e quello ridotto per ogni titolo di viaggio emesso.
3. Il rimborso del minor introito ai cui al comma 1 è concesso a consuntivo, con la procedura e le modalità stabilite dal presente articolo, e comunque non può essere complessivamente superiore allo stanziamento previsto annualmente nel bilancio regionale di previsione al capitolo 42103 di cui all'articolo 35, comma 2.
4. Per ottenere il rimborso dei minori introiti le imprese affidatarie del servizio sono tenute a inviare mensilmente alla Regione un resoconto contenente:
  - a) il numero dei titoli di viaggio emessi, distinti per tipologia e per relazioni di traffico;
  - b) il prezzo a tariffa ordinaria, distinto per tipologia e per relazioni di traffico;
  - c) il prezzo a tariffa agevolata.

5. Le imprese interessate sono tenute a inviare alla Regione relativamente ad ogni trimestre, entro i successivi trenta giorni, apposita richiesta con allegata la documentazione contabile riepilogativa in ordine ai titoli di viaggio emessi a tariffa agevolata.
6. L'ammontare del rimborso spettante all'impresa richiedente viene liquidato con apposita deliberazione della Giunta regionale.
7. La Giunta regionale può effettuare specifici controlli.
8. L'inosservanza dei termini e delle disposizioni di cui al presente articolo da parte delle imprese affidatarie comporta la perdita del diritto al rimborso.

---

(87) Vedi, anche, l'art. 45, comma 18, ultimo periodo, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

---

#### **Art. 34**

##### *Agevolazioni tariffarie concesse dagli enti locali.*

1. In caso di concessione di agevolazioni tariffarie per l'effettuazione di viaggi sui servizi pubblici comunali e provinciali, gli enti rispettivamente competenti si attengono, di norma, alle disposizioni di cui al presente capo, fermo restando l'onere a carico degli enti suddetti di corrispondere all'impresa affidataria del servizio l'ammontare del minor introito derivante dal rilascio dei titoli di viaggio a tariffa agevolata <sup>(88)</sup>.

---

(88) Comma così modificato dall'art. 38, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

---

### **Capo X - Norme finanziarie, transitorie e finali**

#### **Art. 35**

##### *Norma finanziaria.*

1. Per l'attuazione degli interventi previsti dalla presente legge si provvede per il 1998 con lo stanziamento iscritto al capitolo 43101 del bilancio per l'esercizio in corso. Viene, inoltre, istituito, per memoria, nel bilancio stesso il capitolo 43118 con la seguente denominazione: «Fondo regionale trasporti», alla cui copertura per il 1999 si provvede con le rispettive leggi di bilancio.
2. Agli oneri derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 31, 32 e 33 si fa fronte con lo stanziamento iscritto al capitolo n. 42103 del bilancio di previsione per l'esercizio 1998 che viene così ridenominato: «Rimborso degli oneri derivanti dalle agevolazioni tariffarie per l'effettuazione di viaggi sui servizi di trasporto pubblico di competenza regionale e provinciale». Lo stanziamento del predetto capitolo, già previsto in bilancio nell'importo di L. 1.000.000.000, viene integrato di un ulteriore importo di L. 1.000.000.000 alla cui copertura si provvede mediante utilizzo dell'accantonamento di pari importo previsto al capitolo 49001, elenco 4, lettera d), del bilancio di previsione 1998. Con lo stanziamento complessivo, così integrato, si deve anche provvedere alla copertura degli oneri derivanti, fino al corrente anno 1998, dall'applicazione dell'articolo 2 della legge regionale 1 agosto 1989, n. 52, abrogata dall'articolo 42 della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30 <sup>(89)</sup>.

---

(89) Comma così sostituito dall'art. 8, L.R. 21 dicembre 1998, n. 57.

---

#### **Art. 36**

##### *Norma transitoria riguardante la rete dei servizi minimi ed il relativo affidamento.*

1. In sede di prima applicazione della presente legge la Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente, che deve esprimere il parere entro quindici giorni, provvede, d'intesa con gli enti locali ai sensi dell'articolo 17, alla individuazione della rete e del livello dei servizi minimi provinciali, regionali ed interregionali, suddivisi per bacini provinciali.
2. A tal fine la Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente, che deve esprimere il parere entro quindici giorni, provvede a suddividere l'intera rete regionale dei trasporti su gomma, gerarchizzandola come segue:

- a) linee principali;

b) linee di adduzione ai nodi di scambio;

c) linee locali, secondarie ed a servizio di territori a domanda debole.

3. Con riferimento alle linee di cui al comma 2, lettera c) la Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente, che deve esprimere il parere entro quindici giorni, individua, per i territori a domanda debole, i servizi che possono essere affidati ai sensi dell'*articolo 14, comma 4, del D.Lgs. n. 422 del 1997* ed eroga le risorse finanziarie necessarie.

4. La Regione provvede altresì ad attribuire ai singoli bacini provinciali la rete così come individuata ai sensi del comma 1, sulla base della rilevanza economica svolta in ciascun bacino, in termini di domanda soddisfatta dalle linee che compongono la rete stessa, attribuendo alle province le relative risorse.

5. Ultimati gli adempimenti di cui al comma 1 le province provvedono agli adempimenti previsti dagli articoli 19, 24 e seguenti, riguardanti l'affidamento e la stipula dei contratti di servizio.

6. Nel caso di trasformazione in società per azioni del CO.TRA.L., attualmente affidatario dei servizi di linea di competenza regionale su gomma e delle ferrovie concesse a soggetti diversi da F.S. S.p.A., la Giunta regionale, previa definizione, sentita la Commissione consiliare competente, che deve esprimere il parere entro quindici giorni, dell'intera rete regionale dei servizi minimi su gomma e del relativo livello, affida direttamente, ai sensi dell'*articolo 19, comma 4*, i servizi stessi e provvede ad autorizzare la stipulazione del relativo contratto di servizio.

6-bis. Nel caso di trasformazione in società per azioni, da effettuarsi da parte degli enti locali entro un anno dalla data di entrata in vigore, della presente legge, dei servizi di trasporto gestiti direttamente tramite consorzio ovvero azienda speciale, gli enti stessi possono, affidare direttamente alle società derivanti dalla trasformazione, per un periodo non superiore a cinque anni, i servizi minimi come definiti ai sensi dell'*articolo 17* <sup>(90)</sup>.

7. Per quanto attiene i servizi ferroviari attualmente in concessione a CO.TRA.L., la Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente, che deve esprimere il parere entro quindici giorni, provvede alla definizione del livello dei servizi minimi ed al relativo affidamento dopo l'attuazione dei conferimenti di cui all'*articolo 8 del D.Lgs. n. 422 del 1997*.

8. [Fino alla costituzione della Città metropolitana di Roma le risorse finanziarie di cui all'*articolo 6, comma 1, lettera m)* sono attribuite al comune di Roma, il quale esercita inoltre le funzioni della Città metropolitana ai fini dell'intesa di cui all'*articolo 16, comma 3*] <sup>(91)</sup>.

---

(90) Comma aggiunto dall'*art. 37, comma 4, L.R. 7 giugno 1999, n. 6*.

(91) Comma abrogato dall'*art. 39, L.R. 16 giugno 2003, n. 16*.

---

### **Art. 37**

*Norma transitoria per il riparto delle risorse finanziarie ai comuni per i servizi urbani ed interurbani* <sup>(92)</sup>.

1. In sede di prima applicazione della presente legge, per il triennio 1999/2001 e per le finalità di cui all'*articolo 6, comma 1, lettera f)*, relativamente all'esercizio delle funzioni conferite ai comuni per l'affidamento dei servizi di trasporto urbani ed interurbani, la Giunta regionale con proprio atto provvede direttamente a ripartire ed erogare, sulla base della spesa storica, le risorse finanziarie destinate al trasporto urbano ed interurbano, nonché quelle per i servizi di cui al comma 4 <sup>(93)</sup>.

2. I comuni con popolazione inferiore a diecimila abitanti, che hanno attualmente in esercizio servizi di trasporto pubblico urbano, anche al fine del raggiungimento dell'obiettivo di cui all'*articolo 24, comma 2*, possono consorzarsi tra di loro per l'espletamento dei servizi.

3. I comuni, in quanto enti affidanti, sono tenuti a stipulare i contratti di servizio ai sensi dell'*articolo 24*, con decorrenza 1° gennaio 1999.

4. I comuni inoltre, in quanto enti affidanti dei servizi di cui all'*articolo 14, comma 4, del D.Lgs. n. 422 del 1997* provvedono all'espletamento delle procedure per l'affidamento dei servizi medesimi ed alla stipula dei relativi contratti.



(92) Vedi, anche, la *Delib.G.R. 31 ottobre 2003, n. 1096*.

(93) Ai sensi dell'art. 2, L.R. 19 dicembre 2001, n. 35 le attribuzioni della Giunta regionale di cui al presente articolo sono esercitate sino al 31 dicembre 2003 e comunque finché le medesime non saranno effettivamente esercitate dalle province sulla base degli accordi di programma di cui all'articolo 8, comma 4 della presente legge.

---

### **Art. 38**

#### *Decorrenza della delega in materia di servizi di gran turismo.*

1. La delega alle province ed ai comuni di cui, rispettivamente, agli articoli 8, comma 2, lettera i) e 10, comma 2, lettera a), viene attribuita con decorrenza dal 1° gennaio 1999.
2. Al fine di consentire alle province ed ai comuni di definire la rete dei servizi pubblici di gran turismo su gomma, le concessioni in atto alla data di entrata in vigore della presente legge sono prorogate fino al 30 giugno 1999.

---

### **Art. 39**

#### *Finanziamento delle funzioni conferite.*

[1. Il finanziamento delle funzioni conferite ai sensi della presente legge avviene secondo quanto previsto dall'*articolo 15 della L.R. n. 4 del 1997 e successive modifiche ed integrazioni*] <sup>(94)</sup>.

(94) Articolo così modificato dall'art. 37, comma 5, L.R. 7 giugno 1999, n. 6 e successivamente abrogato dall'art. 209, comma 1, lettera d), L.R. 6 agosto 1999, n. 14.

---

### **Art. 40**

#### *Vigilanza, monitoraggio, ispezione e controllo.*

1. La Regione, le province ed i comuni esercitano la vigilanza ed effettuano controlli periodici per l'accertamento della regolarità e della sicurezza dei servizi di trasporto pubblico di rispettiva competenza.
2. La Regione esercita le funzioni di monitoraggio, di alta vigilanza, di ispezione e di controllo sull'impiego delle risorse destinate agli investimenti ed al finanziamento dei servizi minimi; in particolare effettua verifiche finalizzate all'accertamento:
  - a) dell'efficacia ed efficienza della realizzazione dei programmi di investimento nel settore, finanziati dalla Regione nonché del corretto utilizzo delle risorse;
  - b) dell'efficacia ed efficienza dell'utilizzo delle risorse destinate al finanziamento dei servizi minimi di trasporto pubblico di persone, nonché del corretto utilizzo delle medesime.
3. La Giunta regionale esercita le funzioni ai sensi di cui ai commi 1 e 2 della *legge regionale 3 aprile 1990, n. 37* (Norme per l'esercizio dell'attività ispettiva dell'amministrazione regionale in materia di servizi di pubblico trasporto di persone di interesse regionale. Modificazioni alla *legge regionale 2 aprile 1973, n. 12* nonché alla *legge regionale 11 aprile 1985, n. 36*).
4. I comuni, le comunità montane e le province, nell'ambito del principio di leale collaborazione, forniscono alla Regione i dati ed i documenti relativi ai finanziamenti, al fine di consentire le verifiche e gli accertamenti di cui al comma 2 <sup>(95)</sup>.

(95) Articolo sostituito dall'art. 40, L.R. 16 giugno 2003, n. 16. Il testo originario era così formulato: «Art. 40. *Vigilanza e controllo.* 1. Le province ed i comuni esercitano la vigilanza ed effettuano controlli periodici per l'accertamento della regolarità e della sicurezza dei servizi di trasporto pubblico di rispettiva competenza.

2. Le funzioni di vigilanza e controllo per i servizi di competenza regionale sono attribuite alla Giunta regionale, che si avvale della collaborazione dei propri uffici.».

---

### **Art. 41**

#### *Interventi sostitutivi.*

1. In caso di perdurante mancato svolgimento da parte delle province e dei comuni delle funzioni e delle competenze ad essi delegate ai sensi della presente legge, la Giunta regionale, previa diffida e fissazione di un congruo termine, dispone specifici interventi sostitutivi.

---

#### **Art. 42**

##### *Abrogazione di norme e relativa disciplina transitoria.*

1. Sono abrogate le leggi regionali, nonché le norme e le disposizioni contenute nelle leggi regionali che contrastano con la normativa di cui alla presente legge.

2. L'abrogazione delle norme e disposizioni contenute nelle leggi regionali riguardanti l'erogazione dei contributi per l'esercizio decorre dalla data di applicazione dei contratti di servizio di cui all'articolo 24, ferma restando l'applicazione della disciplina abrogata per la definizione dei rapporti pendenti alla suddetta data.

3. L'abrogazione delle norme e disposizioni contenute nelle leggi regionali riguardanti l'individuazione degli interventi e l'erogazione dei contributi per gli investimenti decorre dalla data di approvazione del programma triennale di cui all'articolo 18, ferma restando l'applicazione della disciplina abrogata per la definizione dei rapporti pendenti alla suddetta data <sup>(96)</sup>.

4. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale provvede alla predisposizione di un testo unico contenente la normativa in materia di trasporto pubblico locale.

---

(96) Comma così modificato dall'art. 41, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

**Regione Toscana - L.R. 31 luglio 1998, n. 42 recante: "Norme per il trasporto pubblico locale".**

(1) Pubblicata nel B.U. Toscana 7 agosto 1998, n. 28.

(2) Con Delib.C.R. 23 dicembre 2002, n. 204 sono stati definiti i criteri di attribuzione delle funzioni amministrative di cui alla presente lettera.

**TITOLO I****Norme generali****Art. 1***Contenuti e finalità.*

1. La Regione Toscana, con la presente legge, nell'esercizio delle funzioni di cui al D.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5, al D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, nonché al D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 e successive integrazioni e modificazioni e al D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112<sup>(3)</sup>:

a) individua i livelli di governo del trasporto pubblico mediante il conferimento agli Enti locali di tutte le funzioni che non richiedano l'esercizio unitario su base regionale, nel rispetto, in particolare, dei principi di sussidiarietà, adeguatezza, responsabilità ed unicità dell'amministrazione;

b) detta regole per l'esercizio delle funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, al fine di assicurare il diritto alla mobilità ed un suo esercizio in termini economicamente e ambientalmente sostenibili in coerenza con la pianificazione territoriale, tutelando le aree economicamente e territorialmente svantaggiate;

c) persegue l'ottimizzazione e la realizzazione del sistema di trasporto pubblico, realizzando un sistema coordinato ed integrato dei servizi, anche tra le diverse modalità di trasporto, a cui corrispondono sistemi tariffari integrati, nonché favorendo il superamento delle barriere che limitano l'accessibilità di tutti i cittadini ai servizi;

d) incentiva la separazione fra le funzioni di amministrazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico, nonché il superamento degli assetti monopolistici, introducendo il principio del ricorso alle regole concorsuali per la scelta del gestore, fatto salvo quanto previsto dal Titolo V della presente legge<sup>(4)</sup>;

e) concorre alla salvaguardia ambientale con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

(3) Alinea così sostituito dall'art. 1, comma 1, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72. Il testo originario così sanciva: «1. La Regione Toscana, con la presente legge, nell'esercizio delle funzioni di cui al D.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5, al D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, nonché al D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 e al D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112.».

(4) Lettera così sostituita dall'art. 1, comma 2, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72. Il testo originario così disponeva: «d) inventiva la separazione fra le funzioni di amministrazione e la legislazione dei servizi di trasporto pubblico, nonché il superamento degli assetti monopolistici, introducendo il principio del ricorso alle regole concorsuali per la scelta del gestore, fatta salva l'eccezione prevista all'art. 18, comma 3 del D.Lgs. n. 422 del 1997.».

**Art. 2***Definizioni.*

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) modalità di trasporto: le diverse modalità di esercizio dei servizi di trasporto, quali i servizi automobilistici, ferroviari ed a guida vincolata, lacuali, fluviali, marittimi e aerei;

b) servizi programmati: i servizi di trasporto pubblico individuati dagli enti competenti ed effettuati nelle forme indicate all'articolo 13. I servizi programmati si distinguono in:

1. servizi minimi, di cui all'*articolo 16 del D.Lgs. n. 422/1997* e successive modifiche;

2. servizi aggiuntivi, istituiti per migliorare l'offerta di trasporto pubblico in aggiunta ai servizi minimi;

c) servizi autorizzati: i servizi di trasporto pubblico effettuati da imprese di trasporto in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa ed autorizzati ai sensi dell'articolo 14;

d) sistema integrato dei servizi: il sistema che consente all'utenza di fruire di mezzi di trasporto, di una o più modalità, coordinati ed in coincidenza tra loro;

e) sistema tariffario integrato: la disciplina tariffaria che consente all'utenza di fruire del sistema integrato dei servizi di cui alla lettera d) avvalendosi di un unico titolo di viaggio;

f) infrastruttura di via: la sede, gli impianti e il segnalamento necessari all'esercizio di servizi di trasporto a guida vincolata <sup>(5)</sup>.

---

*(5) Articolo così sostituito dall'art. 2, L.R. 8 luglio 2003, n. 33. Il testo originario era così formulato: «Art. 2. Servizi di trasporto pubblico: definizioni. 1. Si definiscono servizi programmati quelli individuati dalla pubblica amministrazione negli strumenti di programmazione previsti dalla presente legge ed eserciti nelle forme indicate all'art. 13. I servizi programmati si distinguono in:*

*a) servizi minimi, definiti secondo la procedura prevista all'art. 5;*

*b) servizi aggiuntivi, istituiti da Regione, province e comuni in aggiunta a quelli minimi, con oneri a carico dei rispettivi bilanci.*

*2. Si definiscono servizi autorizzati quelli eserciti da imprese di trasporto in possesso dei requisiti previsti all'art. 14 ed autorizzati ai sensi del medesimo articolo.*

*3. Si definisce sistema integrato dei servizi quello che consente all'utenza di fruire di mezzi di trasporto, di una o più modalità, coordinati ed in coincidenza tra loro.*

*4. Si definisce sistema tariffario integrato quello che consente all'utenza di fruire del sistema integrato dei servizi di cui al comma 3, avvalendosi di un unico titolo di viaggio.».*

---

### **Art. 3**

#### **Oneri finanziari dei servizi di trasporto pubblico.**

1. I servizi programmati sono effettuati con oneri a carico degli enti competenti solo nel caso in cui non risultino realizzabili da alcun operatore esclusivamente in base agli introiti delle tariffe stabilite ai sensi della presente legge. In tal caso, i servizi minimi sono finanziati con le risorse regionali di cui all'articolo 6, comma 4, lettera a) ed i servizi aggiuntivi con ulteriori risorse a carico della stessa Regione o degli enti locali.

2. I servizi autorizzati non beneficiano di alcun intervento finanziario della Regione e degli enti locali <sup>(6)</sup>.

---

*(6) Articolo così sostituito dall'art. 2, L.R. 8 luglio 2003, n. 33. Il testo originario era così formulato: «Art. 3. Oneri finanziari dei servizi di trasporto pubblico. 1. I servizi programmati sono eserciti con oneri a carico della pubblica amministrazione solo nel caso in cui non risultino realizzabili da alcun operatore esclusivamente in base agli introiti delle tariffe stabilite negli strumenti di programmazione previsti dalla presente legge.*

*2. I servizi programmati, ad eccezione di quelli eserciti in economia, sono regolati da contratti di servizio. Nel caso di cui al comma 1, gli oneri sono a carico della Regione per i servizi minimi e per quelli aggiuntivi da essa istituiti, ed a carico degli enti locali per i servizi aggiuntivi da essi istituiti.*

*3. I servizi autorizzati non beneficiano di alcun intervento finanziario della pubblica amministrazione.».*

---

## **TITOLO II**

### **Strumenti di programmazione**

#### **Art. 4**

#### **Pianificazione regionale dei trasporti <sup>(7)</sup>.**

[1. Il Piano di indirizzo territoriale (P.I.T.) di cui all'*art. 48 della L.R. 3 gennaio 2005, n. 1* (Norme per il governo del territorio) definisce la politica regionale in materia di trasporti secondo quanto previsto dall'*art. 14, comma 2 del D.Lgs. n. 422 del 1997*, anche in riferimento a <sup>(8)</sup>:

a) l'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti, considerando in maniera unitaria la rete delle infrastrutture e l'offerta integrata dei servizi di trasporto:

b) il soddisfacimento della domanda sociale di trasporto, garantendo anche la mobilità dei soggetti disabili;

c) l'economicità del sistema del trasporto pubblico mediante la scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni quali la congestione del traffico e l'inquinamento;

d) il decongestionamento delle aree urbane, anche in riferimento alla politica della sosta].

(7) Articolo abrogato dall'*art. 12, L.R. 4 novembre 2011, n. 55*.

(8) Alinea così modificato dall'*art. 181, L.R. 3 gennaio 2005, n. 1*.

## Art. 5

### *Programmazione regionale dei servizi di trasporto pubblico* <sup>(9) (10) (11)</sup>.

1. [La Giunta regionale, con riferimento alle risorse regionali per il trasporto pubblico locale individuate nel Documento di programmazione economica e finanziaria (D.P.E.F.) di cui all'*articolo 9 della legge regionale 11 agosto 1999, n. 49* (Norme in materia di programmazione regionale) formula la proposta di programma regionale dei servizi di trasporto pubblico e la propone al Consiglio regionale per l'approvazione, dopo aver svolto una fase di concertazione, previa comunicazione alle Commissioni consiliari competenti, con le parti sociali, gli enti locali e le associazioni dei consumatori. Tale programma dispone per un periodo corrispondente a quello del programma regionale di sviluppo e può essere aggiornato annualmente secondo i tempi previsti per il D.P.E.F. di cui all'*articolo 9, comma 3, della L.R. n. 49/1999*] <sup>(12)</sup>.

2. Il piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) di cui alla *legge regionale 4 novembre 2011, n. 55* (Istituzione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità "PRIIM". Modifiche alla *L.R. n. 88/1998* in materia di attribuzioni di funzioni amministrative agli enti locali, alla *L.R. n. 42/1998* in materia di trasporto pubblico locale, alla *L.R. n. 1/2005* in materia di governo del territorio, alla *L.R. n. 19/2011* in materia di sicurezza stradale), ai fini della qualificazione del sistema dei servizi ed in coerenza con le previsioni del PIT, definisce gli obiettivi da perseguire e gli indirizzi da realizzare nello sviluppo delle politiche per il governo del trasporto pubblico locale con riferimento <sup>(13)</sup>:

a) all'individuazione dei servizi minimi e ai relativi standard di qualità, da effettuare nel rispetto del principio di garanzia di accessibilità al territorio, nonché all'attribuzione alle province ed alla Regione delle risorse per la realizzazione dei medesimi;

b) all'individuazione e all'utilizzo delle risorse di cui all'articolo 6, comma 4, lettera d);

c) all'utilizzazione delle risorse da destinare agli investimenti;

d) all'integrazione anche modale dei servizi di competenza regionale e locale, tra loro e con quelli di competenza statale;

e) alla determinazione delle discipline tariffarie integrate da applicare ai servizi di competenza regionale e degli enti locali;

f) [al dimensionamento dei lotti dei servizi da affidare attraverso le procedure concorsuali] <sup>(14)</sup>;

g) all'organizzazione dei servizi nelle aree a domanda debole e di quelli da effettuare con le modalità di cui all'*articolo 14, commi 4 e 5, del D.Lgs. n. 422/1997*;

h) al sistema di conoscenza, valutazione, monitoraggio e controllo del trasporto pubblico;

i) all'informazione all'utenza;

l) ai contenuti della carta dei servizi ed ai correlati obblighi a tutela dell'utenza.

3. La Giunta regionale definisce le azioni operative per l'attuazione degli obiettivi ed indirizzi del comma 1 e determina inoltre le risorse da destinare <sup>(15)</sup>:

a) al sistema del trasporto pubblico, suddivise per le diverse modalità in spese di esercizio e spese di investimento;

b) allo sviluppo e all'integrazione dell'offerta di trasporto pubblico nell'area metropolitana definita ai sensi della Delib.C.R. 1° marzo 2000, n. 130;

c) agli interventi per lo sviluppo della mobilità sostenibile e alla partecipazione agli investimenti programmati nei piani urbani della mobilità.

4. La Giunta regionale relaziona annualmente al Consiglio sulla situazione del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alle azioni di governo sviluppate ed al grado di raggiungimento degli obiettivi previsti.

(9) Con Delib.G.R. 9 aprile 2001, n. 365 è stato approvato il riparto delle risorse relative ai servizi minimi, di cui al presente articolo. Con Delib.G.R. 23 dicembre 2002, n. 1458 sono stati approvati criteri e procedure di erogazione dei fondi per i servizi urbani ed intermodalità di ambito metropolitano.

(10) Rubrica così sostituita dall'art. 13, comma 1, L.R. 4 novembre 2011, n. 55. Il testo originario era così formulato: «Programma regionale dei servizi di trasporto pubblico.».

(11) Articolo così sostituito dall'art. 3, L.R. 8 luglio 2003, n. 33, poi così modificato come indicato nella nota che precede e in quelle che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 5. Servizi minimi. 1. La Regione, ai fini della definizione della rete, della quantità e degli standard di qualità dei servizi minimi, nonché dei criteri di ripartizione delle risorse predeterminate dal bilancio regionale tra le varie modalità di trasporto e tra la Regione ed ogni singola Provincia, promuove una Conferenza di servizi, ai sensi degli artt. 14 e seguenti della L. 7 agosto 1991, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi), a cui partecipano le Province. I servizi minimi, definiti ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. n. 422 del 1997, nel rispetto del principio del minimo costo per la collettività di cui all'art. 3, comma 1 del Reg. CEE 26 giugno 1969 n. 1191, sono articolati per modalità, per reti o relazioni e quantificati economicamente.

2. La Giunta regionale, prima della predisposizione del Programma regionale dei servizi di trasporto pubblico, indice la Conferenza di cui al comma 1 e presenta una ipotesi dei servizi minimi redatta sulla base delle proposte provinciali e tenendo conto di quelle delle organizzazioni sindacali confederali e delle associazioni dei consumatori.

3. Nel caso in cui nella Conferenza di cui al comma 1 non venga raggiunta l'intesa secondo le modalità di cui all'art. 14-bis, comma 2, della legge n. 241 del 1990, i servizi minimi ed i criteri di ripartizione delle risorse di cui al comma 1, sono definiti con deliberazione dal Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale.

4. Le Province, ai fini della predisposizione delle proposte di cui al comma 2, promuovono una apposita Conferenza a cui partecipano i comuni esercenti le funzioni amministrative di cui all'art. 2 comma 1, le Comunità montane, nonché i Circondari nel caso di cui all'art. 11, comma 3.

5. Nella definizione dei servizi minimi la Regione e gli Enti locali, fermo restando l'obiettivo di realizzare livelli di servizio integrati equamente distribuiti sul territorio regionale, garantiscono il trasporto pubblico in aree economicamente e territorialmente svantaggiate e promuovono l'utilizzazione di mezzi di trasporto pubblico ai fini del contenimento dei consumi energetici e della riduzione dell'inquinamento derivante dalla congestione del traffico, con particolare riferimento ai servizi ferroviari e tranviari.».

(12) Comma abrogato dall'art. 13, comma 2, L.R. 4 novembre 2011, n. 55.

(13) Alinea così modificato dall'art. 13, comma 3, L.R. 4 novembre 2011, n. 55.

(14) Lettera abrogata dall'art. 92, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge).

(15) Alinea così modificato dall'art. 13, comma 4, L.R. 4 novembre 2011, n. 55.

## Art. 6

### Individuazione dei servizi programmati e delle relative risorse. Procedimento <sup>(16)</sup>.

1. Ciascuna provincia promuove, tramite apposita conferenza, un'intesa preliminare fra gli enti locali volta a definire le proposte provinciali relative alle determinazioni oggetto dell'intesa di cui al comma 5 per l'ambito territoriale di competenza, nonché i criteri di riparto delle risorse regionali per la realizzazione dei servizi minimi. Il documento di convocazione della conferenza si conforma agli indirizzi contenuti nel programma provinciale dei servizi di trasporto pubblico di cui all'articolo 8; in assenza di quest'ultimo, il

documento di convocazione della conferenza costituisce indirizzo ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera a). Alla conferenza partecipano tutti gli enti locali competenti in relazione ai servizi programmati nell'ambito provinciale <sup>(17)</sup>.

2. La Giunta provinciale recepisce con deliberazione l'intesa di cui al comma 1. In caso di mancato raggiungimento dell'intesa, la Giunta provinciale, dando conto delle relative ragioni, formula e approva con deliberazione la proposta relativa alle determinazioni oggetto dell'intesa di cui al comma 5.

3. Le proposte provinciali sono trasmesse alla Giunta regionale nel termine perentorio da questa indicato. Entro il medesimo termine la Giunta regionale acquisisce altresì le proposte delle organizzazioni sindacali confederali e delle associazioni dei consumatori.

4. La Giunta regionale, nel rispetto degli indirizzi stabiliti nel PRIIM di cui alla *L.R. n. 55/2011* e sulla base delle proposte provinciali, nonché tenuto conto delle risorse destinate alle spese di esercizio di cui all'articolo 5, comma 3, approva una proposta complessiva, concernente <sup>(18)</sup>:

a) la rete e la quantità dei servizi minimi, gli standard di qualità e informativi da realizzare, nonché la ripartizione, i tempi, le condizioni e le modalità di erogazione delle risorse regionali destinate all'esercizio dei servizi stessi, anche tramite la concessione di lavori pubblici ai sensi dell'articolo 16, commi 9 e 10 <sup>(19)</sup>;

b) i criteri di riduzione proporzionale delle risorse di cui alla lettera a), da applicare nel caso in cui i livelli quantitativi e qualitativi dei servizi non vengano raggiunti, fermo restando che, a parità dei livelli di servizio stabiliti, le eventuali economie realizzate rimangono nella disponibilità dell'ente a cui sono state attribuite per il periodo di cui alla lettera g), con il vincolo di destinazione al trasporto pubblico locale;

c) la rete, la quantità e gli standard di qualità dei servizi aggiuntivi e le risorse che gli enti si impegnano a destinare alla realizzazione dei medesimi, anche tramite concessione di lavori pubblici ai sensi dell'articolo 16, commi 9 e 10;

d) le risorse regionali, complessivamente non superiori all'1 per cento delle risorse di cui alla lettera a), da destinare alla Regione ed alle province, nonché le attività da realizzare con le risorse medesime al fine di supportare l'esercizio delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale <sup>(20)</sup>;

e) i criteri di riduzione delle risorse attribuite ai sensi della lettera d) da applicare qualora le attività previste non siano svolte;

f) i criteri di riduzione delle risorse di cui alla lettera a), in relazione al mancato rispetto delle clausole essenziali di cui all'articolo 16, comma 7;

g) il periodo di validità delle determinazioni oggetto della proposta.

5. La Giunta regionale convoca una conferenza per il raggiungimento dell'intesa sulla proposta di cui al comma 4. Alla conferenza partecipano le province e gli altri enti locali impegnati a destinare proprie risorse per la realizzazione dei servizi aggiuntivi, secondo quanto definito nelle proposte di cui al comma 3. L'intesa deve essere raggiunta entro sessanta giorni dalla data di apertura della conferenza.

6. La Giunta regionale recepisce con deliberazione l'intesa di cui al comma 5 e provvede alla definizione dei servizi programmati di propria competenza. In caso di mancato raggiungimento dell'intesa nel termine di cui al comma 5, la Giunta regionale, dando conto delle relative ragioni, provvede con deliberazione:

a) alla definizione dei servizi programmati di propria competenza, previo raggiungimento dell'intesa con le regioni interessate in caso di servizi interregionali;

b) al riparto tra la Regione e le province delle risorse da destinare alla realizzazione dei servizi minimi e di quelle di cui al comma 4, lettera d), ed alla determinazione delle relative condizioni e modalità di erogazione;

c) alla definizione dei criteri di cui al comma 4 lettere b), e), ed f);

d) all'individuazione del periodo di validità delle determinazioni di cui alle precedenti lettere a), b) e c).

7. Ciascuna provincia, entro sessanta giorni dalla pubblicazione della deliberazione di cui al comma 6 provvede:

- a) alla individuazione dei servizi programmati di competenza provinciale e degli altri enti locali esercenti i servizi programmati;
- b) alla ripartizione delle risorse regionali destinate alla realizzazione dei servizi minimi, nonché delle eventuali risorse provinciali destinate alla realizzazione di servizi aggiuntivi;
- c) all'eventuale aggiornamento dei contratti di servizio in essere, secondo le clausole previste nei contratti stessi;
- d) [alla definizione della dimensione dei lotti da porre a gara, per i servizi di competenza propria e degli altri enti locali] <sup>(21)</sup>.

7-bis. [In caso di esercizio associato delle funzioni ai sensi dell'articolo 22, la Regione, in accordo con gli enti locali interessati, può trasferire le risorse regionali destinate ai servizi di cui al comma 4, lettera a), direttamente al soggetto delegato ovvero al consorzio individuato o istituito ai sensi dell'articolo 22, comma 2] <sup>(22)</sup>.

7-ter. Per soddisfare eventuali esigenze straordinarie sorte successivamente allo svolgimento della conferenza di cui al comma 5 in relazione alla domanda di mobilità relativa ai servizi minimi di cui all'articolo 16, comma 1, del D.Lgs. 422/1997, la Giunta regionale può integrare le assegnazioni disposte in esito all'intesa raggiunta nella conferenza medesima nei limiti delle risorse disponibili in bilancio per il trasporto pubblico locale e comunque in misura non superiore al 2 per cento delle suddette assegnazioni <sup>(23)</sup>.

*(16) Il presente articolo, già modificato dall'art. 2, commi 1, 2, 3 e 4, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72, è stato poi così sostituito dall'art. 4, L.R. 8 luglio 2003, n. 33 e successivamente così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo precedente era così formulato: «Art. 6. Programma regionale dei servizi di trasporto pubblico. 1. La Giunta regionale, in attuazione del P.I.T., sulla base dei servizi minimi definiti secondo le modalità di cui all'art. 5, tenendo conto delle proposte delle organizzazioni sindacali confederali e delle associazioni dei consumatori, propone al Consiglio regionale, per l'approvazione, il Programma regionale dei servizi di trasporto pubblico. Tale programma dispone per un periodo corrispondente a quello del Programma regionale di sviluppo e assume come riferimento finanziario le disponibilità del bilancio pluriennale.*

*2. Il Programma ha per obiettivo principale l'indicazione dei tempi, modi, qualità, quantità dei servizi, ponendo al centro l'interesse prioritario del cittadino.*

*Il Programma si articola:*

*a) nel dispositivo, il quale, tra l'altro:*

*1. definisce gli indirizzi e i vincoli per l'utilizzazione delle risorse da destinare agli investimenti mediante la stipula di appositi accordi di programma ai sensi dell'art. 20, ovvero mediante deliberazione del Consiglio regionale;*

*2. individua i servizi di trasporto pubblico di competenza regionale, articolati secondo le diverse modalità di trasporto da realizzare nel triennio, e ripartisce le relative risorse, previa intesa con le regioni eventualmente interessate dai servizi interregionali, ivi compresi quelli di cui alla lettera a) dell'art. 10; può individuare altresì la Provincia a cui attribuire le funzioni amministrative relativamente ai servizi che interessino il territorio di più di una Provincia secondo il principio della prevalenza della domanda servita, in deroga a quanto previsto dall'art. 11, comma 2;*

*b) nel programma finanziario, il quale, tra l'altro:*

*1. ripartisce le risorse regionali disponibili per l'esercizio tra la Regione, per i servizi di competenza regionale, e le Province per i servizi di competenza provinciale e comunale;*

*2. definisce i criteri a cui le Province debbono attenersi nella determinazione delle quote di risorse da destinare all'esercizio dei servizi di competenza Comunale;*

*c) nel disciplinare di attuazione, il quale, tra l'altro:*

*1. definisce le modalità di integrazione dei servizi di competenza regionale con quelli di competenza statale e degli Enti locali;*

*2. Definisce i criteri ed indirizzi per l'espletamento delle procedure concorsuali anche con riferimento alla dimensione dei lotti da mettere in gara;*

*3. definisce le agevolazioni e oli incentivi economici per favorire la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in S.p.A., ovvero in cooperative anche tra dipendenti, il frazionamento aziendale, la esternalizzazione di attività aziendali, nonché lo sviluppo dell'imprenditoria minore;*

*4. definisce criteri ed indirizzi per l'organizzazione dei servizi nelle aree a domanda debole, nonché per quelli effettuati con le modalità di cui ai commi 4 e 5 dell'art. 14 del D.Lgs. n. 422 del 1997.*

*5. definisce criteri ed indirizzi per la stipula, la revisione e la revoca dei contratti di servizio, nonché per il subaffidamento dei servizi.*

*6. definisce criteri e vincoli per la determinazione delle discipline tariffarie da parte degli Enti locali competenti, in relazione agli obiettivi di integrazione modale e dei servizi, nonché la disciplina tariffaria da applicare ai servizi di propria competenza;*



7. individua il sistema di monitoraggio del trasporto pubblico, determinando, anche in funzione dell'informazione all'utenza e del controllo della qualità dei servizi, le modalità di rilevazione, elaborazione e diffusione dei dati concernenti la domanda e l'offerta dei servizi, nonché la distribuzione territoriale dei medesimi, con particolare riferimento ai dati economici di produzione;

8 definisce modalità unificate ed omogenee per l'informazione all'utenza, anche in riferimento alla definizione di un orario regionale dei servizi di trasporto pubblico;

9. [definisce criteri per il diniego del rilascio della autorizzazione di cui all'art. 14];

10. individua il termine entro il quale le Province approvano i Programmi provinciali dei servizi di trasporto pubblico;

11. definisce criteri e modalità per il trasferimento, in caso di cessazione dall'esercizio dei servizi di trasporto pubblico dei beni strumentali all'effettuazione del servizio medesimo, secondo quanto previsto all'art. 18, comma 2, lettera e) del D.Lgs. n. 422 del 1997.

12. definisce criteri per la determinazione dei servizi sperimentali di cui all'art. 19.

13. Il programma finanziario è aggiornato annualmente; il dispositivo ed il disciplinare di attuazione mantengono la loro validità per l'intero arco di efficacia del Programma regionale di cui al presente articolo e sono modificati soltanto quando sia necessario.».

(17) Comma così modificato dall'art. 93, comma 1, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge).

(18) Alinea così modificato dall'art. 14, L.R. 4 novembre 2011, n. 55.

(19) Lettera così sostituita dall'art. 1, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55. Il testo precedente era così formulato: «a) la rete, la quantità e gli standard di qualità dei servizi minimi che debbono essere realizzati, nonché la ripartizione, i tempi, le condizioni e le modalità di erogazione delle risorse regionali destinate all'esercizio dei servizi stessi, anche tramite concessione di lavori pubblici ai sensi dell'articolo 16, commi 9 e 10».

(20) Lettera così sostituita dall'art. 93, comma 2, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge). Il testo originario era così formulato: «d) le ulteriori risorse regionali, complessivamente non superiori all'1 per cento delle risorse di cui alla lettera a), da destinare alla Regione ed alle province, nonché le attività da realizzare con le risorse medesime al fine di supportare l'esercizio delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale; tra tali attività è ricompresa la promozione della partecipazione dell'utenza alla programmazione ed alla verifica sulla esecuzione dei servizi;».

(21) Lettera abrogata dall'art. 15, L.R. 29 giugno 2011, n. 25.

(22) Il presente comma, aggiunto dall'art. 30, L.R. 21 novembre 2008, n. 62, è stato poi abrogato dall'art. 93, comma 3, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge).

(23) Comma aggiunto dall'art. 51-bis, comma 1, L.R. 24 dicembre 2013, n. 77, come aggiunto dall'art. 32, comma 1, L.R. 4 agosto 2014, n. 46, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 52, comma 1, della medesima legge).

---

## Art. 7

### Pianificazione provinciale dei trasporti.

1. Il piano territoriale di coordinamento (PTC) di cui all'articolo 51 della L.R. n. 1/2005 definisce la politica provinciale in materia di trasporti secondo quanto previsto all'art. 14 del D.Lgs. n. 422 del 1997 anche in riferimento a <sup>(24)</sup>:

a) l'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti considerando in maniera unitaria la rete delle infrastrutture e l'offerta integrata dei servizi di trasporto;

b) l'eliminazione delle barriere e lo sviluppo della mobilità dei soggetti disabili;

c) l'economicità del sistema del trasporto pubblico mediante la scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità: dovrà, in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento;

d) il decongestionamento ed il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane, anche attraverso l'integrazione tra servizi urbani ed extraurbani.

---

(24) Alinea così modificato dall'art. 31, L.R. 21 novembre 2008, n. 62.

---

**Art. 8***Programma provinciale dei servizi di trasporto pubblico* <sup>(25)</sup>.

1. La provincia, in attuazione del PRIIM di cui alla L.R. n. 55/2011 e del PTC, approva il programma provinciale dei servizi di trasporto pubblico dopo aver svolto una fase di concertazione con le parti sociali, gli enti locali e le associazioni dei consumatori <sup>(26)</sup>.

2. Il programma provinciale dispone per un arco di tempo pari a quello del programma regionale di cui all'articolo 5 e definisce fra l'altro:

a) gli indirizzi per la individuazione dei servizi minimi di competenza provinciale e degli enti locali, nonché per la quantificazione delle eventuali risorse proprie da destinare ai servizi aggiuntivi, ai fini della formulazione dell'intesa preliminare di cui all'articolo 6, comma 1;

b) gli indirizzi di riparto ed utilizzo delle risorse regionali e di quelle aggiuntive provinciali;

c) [gli indirizzi e i criteri per la individuazione dei lotti da affidare attraverso le procedure concorsuali] <sup>(27)</sup>;

d) gli indirizzi per la realizzazione di investimenti nel settore del trasporto pubblico locale;

e) gli indirizzi per la determinazione delle discipline tariffarie.

---

*(25) Articolo così sostituito dall'art. 5, L.R. 8 luglio 2003, n. 33, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 8. Programma provinciale dei servizi di trasporto pubblico. 1. La Provincia, in attuazione del Programma regionale dei servizi di trasporto pubblico e del P.T.C., sulla base dell'intesa con i comuni competenti dei servizi di trasporto pubblico raggiunta in sede di apposita Conferenza di servizi ai sensi degli artt. 14 e seguenti della legge n. 241 del 1990, tenendo conto delle proposte delle organizzazioni sindacali confederali e delle associazioni dei consumatori, approva il Programma provinciale dei servizi di trasporto pubblico, nel termine stabilito dal Programma regionale dei servizi.*

*2. Il Programma provinciale dispone per un arco di tempo triennale e:*

*a) individua, previa intesa con le Province eventualmente interessate dai servizi interprovinciali, i servizi di trasporto pubblico di cui al comma 1 dell'art. 2 di competenza provinciale e comunale, nonché quelli da esercire nelle forme di cui all'art. 14, comma 4 e 5 del D.Lgs. n. 422 del 1997 da realizzarsi nel triennio;*

*b) ripartisce le risorse assegnate dalla Regione e quelle provinciali aggiuntive tra i diversi Enti competenti all'esercizio delle funzioni amministrative;*

*c) determina le discipline tariffarie, anche per i servizi di competenza comunale;*

*d) definisce i lotti da mettere in gara, anche per i servizi di competenza comunale.».*

*(26) Comma così modificato dall'art. 15, L.R. 4 novembre 2011, n. 55.*

*(27) Lettera abrogata dall'art. 94, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge).*

---

**Art. 9***Pianificazione dei trasporti e programmazione comunale dei servizi di trasporto pubblico.*

1. Gli strumenti di pianificazione territoriale dei comuni ed il piano urbano della mobilità di cui all'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340 (Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - legge di semplificazione 1999) definiscono la politica comunale in materia di trasporti, secondo le finalità della presente legge, con riferimento anche <sup>(28)</sup>:

a) al decongestionamento delle aree urbane;

b) alla eliminazione delle barriere ed allo sviluppo della mobilità dei soggetti disabili;

c) alla tutela ed alla sicurezza delle forme della mobilità non motorizzata;

d) al progressivo aumento della velocità commerciale dei servizi di trasporto pubblico;

e) alla disincentivazione della sosta privata nelle aree centrali urbane.

2. Ai fini del comma 1 e prima della definitiva approvazione, i Piani urbani della mobilità sono trasmessi alla Provincia interessata per le eventuali osservazioni in merito alla coerenza con gli atti della programmazione provinciale <sup>(29)</sup>.

3. Il Comune, in attuazione del Programma provinciale dei servizi di trasporto pubblico ed in conformità agli strumenti di pianificazione territoriale e settoriale, determina la programmazione di dettaglio dei servizi di trasporto pubblico di propria competenza.

3-bis. I comuni capoluogo e quelli tenuti alla predisposizione del piano urbano della mobilità e del piano urbano del traffico realizzano la simulazione degli effetti sul traffico delle previsioni insediative e degli altri interventi rilevanti per l'assetto delle reti del trasporto pubblico e privato <sup>(30)</sup>.

---

(28) *Alinea così modificato dall'art. 32, comma 1, L.R. 21 novembre 2008, n. 62.*

(29) *Comma così modificato dall'art. 32, comma 2, L.R. 21 novembre 2008, n. 62.*

(30) *Comma aggiunto dall'art. 95, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge).*

---

### TITOLO III

#### Attribuzione delle funzioni amministrative

##### Art. 10

##### *Funzioni della Regione.*

1. Sono di competenza della Regione, allo scopo di assicurarne l'esercizio unitario a livello regionale, tutte le funzioni amministrative relative ai servizi di trasporto pubblico:

- a) ferroviari, marittimi ed aerei di cui al *D.Lgs. 422/1997*;
- b) automobilistici interprovinciali;
- c) c) automobilistici extraurbani complementari ed adduttivi alla rete dei servizi ferroviari. <sup>(31)</sup> <sup>(32)</sup>.

2. Sono altresì di competenza della Regione le funzioni di cui alla lettera h), comma 2, dell'*art. 105 del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112*, concernenti il rilascio di concessioni per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale <sup>(33)</sup>.

---

(31) *Lettera così sostituita dall'art. 16, L.R. 29 giugno 2011, n. 25. Il testo precedente era così formulato: «c) automobilistici extraurbani, complementari ed adduttivi alla rete dei servizi ferroviari.».*

(32) *Il presente comma, già modificato dall'art. 3, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72, poi sostituito dall'art. 6, comma 1, L.R. 8 luglio 2003, n. 33, è stato nuovamente così sostituito dall'art. 96, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge) e successivamente così modificato come indicato nella nota che precede. Vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 102, comma 1, della medesima legge. Il testo precedente era così formulato: «1. Sono di competenza della Regione, allo scopo di assicurarne l'esercizio unitario a livello regionale, tutte le funzioni amministrative relative ai servizi di trasporto pubblico ferroviari, marittimi ed aerei di cui al D.Lgs. n. 422/1997, nonché quelle relative ai servizi automobilistici che collegano tra loro, su autostrada, raccordo autostradale, strada di grande comunicazione o altra viabilità con analoghe caratteristiche o funzioni, i capoluoghi di provincia ed il comune di Piombino, in quanto centro dotato di infrastrutture per la mobilità marittima aventi rilevanza a livello regionale.».*

(33) *Comma così modificato dall'art. 6, comma 2, L.R. 8 luglio 2003, n. 33.*

---

##### Art. 11

##### *Funzioni della Provincia.*

1. Ad esclusione dei servizi di competenza regionale e comunale sono attribuite alla Provincia tutte le funzioni amministrative relative ai servizi:

- a) automobilistici;
- b) a guida vincolata e in sede propria diversi da quelli ferroviari;
- c) di navigazione interna.

2. Qualora i servizi si svolgano nell'ambito di due comuni limitrofi, la competenza è attribuita alla provincia quando colleghino tra loro i due capoluoghi, oppure uno dei due comuni con la stazione ferroviaria ubicata nel territorio dell'altro <sup>(34)</sup>.

3. Le funzioni attribuite ai sensi del presente articolo possono essere delegate dalla Provincia al Circondario ai sensi dell'art. 5 della legge regionale Toscana 19 luglio 1995, n. 77 (Sistema delle autonomie in Toscana: poteri amministrativi e norme generali di funzionamento) e dell'art. 5 della legge regionale Toscana 29 maggio 1997, n. 38 (Istituzione del Circondario dell'Empolese Val D'Elsa quale circoscrizione di decentramento amministrativo). In tal caso si prescinde dall'intesa di cui al citato art. 5 della L.R. n. 77 del 1995.

---

*(34) Il presente comma, già sostituito dall'art. 4, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72 e dall'art. 7, L.R. 8 luglio 2003, n. 33, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 97, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «2. Qualora i servizi interessino il territorio di più di una provincia, la competenza è attribuita alla provincia ove si svolge il percorso prevalente, purché nel suo territorio siano previste fermate. Le modifiche d'esercizio delle linee interprovinciali sono stabilite sentite le province interessate. Qualora i servizi si svolgano nell'ambito di due comuni limitrofi, la competenza è attribuita alla provincia quando colleghino tra loro i due capoluoghi, oppure uno dei due comuni con la stazione ferroviaria ubicata nel territorio dell'altro.».*

---

## **Art. 12**

### *Funzioni del Comune.*

1. Sono attribuite al comune tutte le funzioni amministrative relative ai servizi di trasporto pubblico che:

a) si svolgono interamente nell'ambito del comune stesso;

b) si svolgono nell'ambito di due comuni limitrofi, purché non colleghino tra loro i due capoluoghi, oppure uno dei due comuni con la stazione ferroviaria ubicata nel territorio dell'altro.

2. Nell'ipotesi di cui al comma 1, lettera b), la competenza sui servizi è attribuita al comune ove si svolge il percorso prevalente <sup>(35)</sup>.

---

*(35) Il presente articolo, già sostituito dall'art. 5, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72 è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 8, L.R. 8 luglio 2003, n. 33. Il testo precedente era così formulato: «Art. 12. Funzioni del Comune 1. Sono attribuite al Comune tutte le funzioni amministrative relative ai servizi di trasporto pubbliche che:*

*a) si svolgono interamente nell'ambito del Comune stesso,*

*b) concernono aree edificate in maniera continua anche se appartenenti a comuni diversi.*

2. Il Consiglio regionale stabilisce i criteri per l'individuazione, da parte della Provincia, del Comune competente nell'ipotesi in cui alla lettera b) del comma 1.

3. Fino all'adozione da parte del Consiglio regionale dell'atto di cui al comma 2, le funzioni relative ai servizi di cui alla lettera b) del comma 1 restano di competenza provinciale.».

---

## **TITOLO IV**

### **Esercizio delle funzioni**

## **Art. 13**

### *Servizi di trasporto pubblico programmati.*

1. I servizi programmati sono eserciti nelle seguenti forme:

- a) un affidamento a terzi, regolato da contratto di servizio, previo espletamento di procedure concorsuali;
- b) in economia, secondo quanto stabilito nello specifico regolamento comunale ai sensi dell'*art. 18, comma 1, del D.Lgs. n. 422 del 1997*;
- c) [in affidamento diretto, regolato da contratto di servizio, ad azienda speciale o consorzio, secondo i criteri e le modalità di cui all'*art. 16 e nei limiti di quanto stabilito all'art. 30]* <sup>(36)</sup>.

---

(36) Lettera abrogata dall'*art. 6, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72*.

---

#### **Art. 14**

##### *Servizi di trasporto pubblico autorizzati effettuati con autobus* <sup>(37)</sup>

1. Le aziende di trasporto in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa possono presentare, all'amministrazione competente ai sensi degli articoli 10, 11 e 12, domanda di autorizzazione per la realizzazione di servizi pubblici di trasporto effettuati con autobus.
2. La domanda di autorizzazione è redatta in conformità allo schema approvato da ciascuna amministrazione. Il dirigente della competente struttura regionale approva con proprio atto lo schema di cui al comma 1, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente articolo.
3. Alla domanda di autorizzazione sono allegati:
  - a) la planimetria con l'indicazione del percorso e delle fermate, specificando, per ciascuna fermata, se la medesima coincide o meno con fermate già esistenti;
  - b) il programma di esercizio del servizio;
  - c) le dichiarazioni concernenti il possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa per l'effettuazione del servizio;
  - d) l'indicazione degli autobus destinati allo svolgimento del servizio richiesto;
  - e) il sistema tariffario con l'indicazione dei titoli di viaggio e delle relative tariffe, nonché le eventuali prestazioni o servizi compresi nella stessa.
4. Nel caso di servizi pubblici di trasporto effettuati con autobus da esercire su tratte non interessate da servizi di trasporto pubblico programmati, l'amministrazione competente rilascia l'autorizzazione entro quindici giorni dalla data di ricevimento della domanda, previa:
  - a) verifica dei requisiti per l'effettuazione del servizio da parte dell'azienda richiedente;
  - b) acquisizione, per i nuovi percorsi e per le nuove fermate, del nulla osta ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio di cui all'*articolo 5, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753* (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto).
5. Nel caso di servizi pubblici di trasporto effettuati con autobus da esercire su tratte interessate da servizi di trasporto pubblico programmati, l'amministrazione competente verifica la compatibilità dei servizi da autorizzare con quelli in essere, e, in caso di esito negativo, la possibilità e le condizioni per la modifica del relativo contratto di servizio.
6. Qualora il servizio da autorizzare interessi servizi programmati affidati da altre amministrazioni, entro sette giorni dal ricevimento, l'amministrazione competente trasmette la relativa domanda agli altri soggetti interessati, che effettuano l'istruttoria di cui al comma 5 e comunicano, entro novanta giorni dal ricevimento, i relativi esiti alla stessa amministrazione competente.
7. L'amministrazione competente rilascia l'autorizzazione nel caso in cui i servizi risultino compatibili con quelli programmati e, ove non risultino compatibili, a condizione che:

- a) a seguito della modifica dei contratti relativi ai servizi programmati interessati, si realizzino economie della spesa pubblica;
- b) siano garantiti livelli e qualità di servizio non inferiori a quelli del servizio programmato;
- c) siano espletati positivamente gli adempimenti di cui al comma 4.

8. L'amministrazione competente provvede al rilascio dell'autorizzazione entro novanta giorni dalla data di ricevimento della domanda, previo espletamento dell'istruttoria di cui ai commi 5 e 6 e, ove necessario, acquisita la comunicazione relativa all'avvenuta modifica dei contratti di servizio da parte delle altre amministrazioni interessate. Il procedimento è sospeso fino all'acquisizione di tale comunicazione.

9. Ove si renda necessaria l'acquisizione del nulla osta di cui al comma 4, lettera b), il procedimento è sospeso fino all'acquisizione dello stesso.

10. Per l'effettuazione di servizi autorizzati non è consentito l'utilizzo di autobus oggetto di finanziamento pubblico, anche parziale, non ancora completamente ammortizzato.

11. All'autorizzazione sono allegati il percorso, il programma di esercizio, la targa ed il numero di telaio degli autobus destinati allo svolgimento del servizio e il sistema tariffario assentiti. Le eventuali modifiche degli stessi sono autorizzate dall'amministrazione competente nei termini e con le procedure di cui al presente articolo.

12. Nel caso in cui vengano meno i requisiti di cui al comma 3, lettera c), l'azienda cessa il servizio dandone immediata comunicazione all'amministrazione competente. L'amministrazione che ha rilasciato l'autorizzazione vigila, per quanto di competenza, sul permanere del possesso dei requisiti, provvedendo alla verifica degli stessi con cadenza almeno triennale.

13. Il disposto di cui ai commi 6 e 8 si applica anche nel caso di servizi che interessano il territorio di un'altra Regione, con percorso prevalente in Toscana.

---

*(37) Il presente articolo, già modificato dall'art. 7, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72, poi sostituito dall'art. 9, L.R. 8 luglio 2003, n. 33, è stato nuovamente così sostituito dall'art. 22, L.R. 3 dicembre 2012, n. 69. Il testo precedente era così formulato: «Art. 14. Servizi di trasporto pubblico autorizzati. 1. I servizi autorizzati sono effettuati da imprese di trasporto in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa. Non possono essere autorizzati servizi in concorrenza con i servizi programmati.*

*2. L'esercizio dei servizi autorizzati è disciplinato con regolamento [vedi, al riguardo, il regolamento approvato con D.P.G.R. 9 febbraio 2005, n. 29/R] dell'ente competente ai sensi degli articoli 10, 11 e 12; l'autorizzazione è rilasciata, su richiesta dell'impresa interessata, sulla base del programma di esercizio dei servizi. In attesa del regolamento l'autorizzazione è rilasciata nel rispetto del presente articolo.».*

---

## **Art. 15** *Contratto di servizio.*

1. I servizi programmati sono regolati da contratto di servizio, da stipulare nel rispetto di quanto stabilito dall'*articolo 19, D.Lgs. n. 422/1997*. La violazione dell'obbligo di applicazione dei contratti collettivi nazionali di lavoro autoferrotranvieri e ferroviari, di cui all'*articolo 19, comma 3, lettera l), D.Lgs. n. 422/1997*, nonché il mancato rispetto, all'atto del subentro, delle disposizioni di cui all'*articolo 18, comma 2*, costituiscono causa di risoluzione del contratto.

2. Il periodo di validità del contratto di servizio non può essere inferiore a tre anni né superiore a nove, nei casi di affidamento a seguito di espletamento di procedure concorsuali. Per i servizi ferroviari e per quelli a guida vincolata in sede propria il periodo di validità è determinato in misura non superiore a dodici anni.

3. Il contratto di servizio prevede l'obbligo del gestore uscente di trasferire al nuovo gestore, al termine del contratto, i beni di cui all'*articolo 16, comma 2, lettera c)*. Per tale trasferimento è corrisposto un prezzo ragguagliato al valore di mercato dei beni stessi. Nel caso in cui non si pervenga ad un accordo fra le parti sul corrispettivo, nelle more della definizione giudiziale della controversia sul loro valore, i beni sono messi immediatamente a disposizione del nuovo gestore dietro pagamento di un corrispettivo provvisorio determinato dall'ente competente, nonché dietro prestazione di idonee garanzie per il pagamento di un eventuale conguaglio. Per i beni di proprietà di terzi è garantito, ove non escluso dal contratto tra gestore e terzo, il subentro del nuovo gestore alle stesse condizioni, per tutta la durata del rapporto in atto.

4. Il contratto di servizio prevede inoltre l'obbligo di revisione nel caso in cui siano concessi finanziamenti per spese di investimento in corso di esecuzione del contratto medesimo.

5. Il contratto di servizio può essere stipulato:

a) senza oneri;

b) con oneri a carico del soggetto gestore del servizio;

c) con oneri a carico della pubblica amministrazione, determinati tenendo conto degli eventuali finanziamenti pubblici di cui all'articolo 20 <sup>(38)</sup>.

---

*(38) Il presente articolo, già modificato dall'art. 8, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72, è stato poi così sostituito dall'art. 10, L.R. 8 luglio 2003, n. 33. Il testo precedente era così formulato: «Art. 15. Contratto di servizio. 1. I servizi programmati, nel rispetto di quanto stabilito all'art. 19 del D.Lgs. n. 422 del 1997, sono regolati da contratti di servizio stipulati dalla Regione e dagli Enti locali nell'ambito delle rispettive competenze.*

*2. La Giunta regionale approva lo schema tipo del contratto di servizio, tenendo conto delle diverse modalità di esercizio.*

*3. Il periodo di validità del contratto di servizio non può essere inferiore a tre anni né superiore a nove, nei casi di affidamento a seguito di espletamento di procedure concorsuali. Ciò ad eccezione dei servizi subaffidati ai sensi dell'art. 17.*

*4. Il contratto di servizio può essere stipulato con oneri a carico del soggetto gestore del servizio, senza oneri, o con oneri a carico della pubblica amministrazione. In quest'ultimo caso, gli oneri sono comprensivi delle quote di ammortamento degli autoveicoli.».*

---

## **Art. 16**

### *Affidamento dei servizi <sup>(39)</sup>.*

1. La Regione e gli enti locali affidano i servizi programmati di trasporto pubblico locale utilizzando di preferenza il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa <sup>(40)</sup>.

2. [L'affidamento dei servizi avviene per lotti determinati preventivamente da parte dell'ente competente che individua inoltre, ai fini dell'articolo 18, comma 2, del D.Lgs. n. 422/1997, con riferimento a ciascun lotto:

a) il personale da trasferire;

b) la rete dei servizi minimi ed aggiuntivi e le relative risorse finanziarie;

c) gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali, essenziali per l'effettuazione del servizio;

d) la struttura tariffaria] <sup>(41)</sup>.

3. Sono classificabili beni essenziali:

a) il materiale rotabile ed i veicoli adibiti al trasporto;

b) le infrastrutture di via;

c) i depositi;

d) le officine, nel caso di servizi a guida vincolata e negli altri casi stabiliti con la definizione dei lotti di gara;

e) le aree destinate a servizi di stazione ferroviaria;

f) le autostazioni;

g) gli impianti di fermata.

4. L'individuazione dei beni essenziali è effettuata nell'ambito delle tipologie di cui al comma 3, in relazione alla situazione specifica di ciascun lotto, al fine di assicurare condizioni di effettiva concorrenza fra le imprese.

5. Il bando di gara prevede l'obbligo per l'aggiudicatario di acquisire i beni di cui al comma 2 lettera c). Il trasferimento avviene a titolo di proprietà o ad altro titolo, sulla base delle indicazioni del gestore uscente, espresse almeno dodici mesi prima della scadenza del contratto, su richiesta dell'ente competente.

6. La Giunta regionale approva, tenendo conto delle diverse modalità di esercizio, schemi tipo degli atti di gara e del contratto di servizio, che possono essere adottati, con i necessari adeguamenti, da parte degli enti locali.

7. La Giunta regionale individua altresì le clausole essenziali degli atti di gara e del contratto di servizio, inderogabili ai fini dell'attribuzione dei finanziamenti di cui all'articolo 6, comma 4, lettera a), al fine di garantire omogeneità di trattamento sul territorio regionale per quanto riguarda in particolare:

a) i livelli minimi di qualità del servizio;

b) [il rispetto degli obblighi di informazione nei confronti dell'osservatorio di cui all'articolo 21 per gli aspetti tecnici ed economici delle reti esercite] <sup>(42)</sup>;

c) le modalità di svolgimento delle gare, ivi compresi i requisiti di ammissione, gli elementi di valutazione e le previsioni concernenti il subappalto e la manutenzione dei beni mobili;

d) la gestione dei contratti di servizio;

e) l'impegno alla piena attuazione delle determinazioni definite ai sensi dell'articolo 18-bis, comma 2.

8. Gli enti di cui al comma 1 che decidono di mettere a gara in un unico lotto servizi di competenza di enti diversi, ricorrono alla stipula di convenzioni ai sensi dell'articolo 22.

9. Nel caso in cui l'affidamento dei servizi da realizzare su infrastruttura di trasporto costituisca oggetto di concessione di lavori pubblici, ai sensi della *legge 11 febbraio 1994, n. 109* (Legge-quadro in materia di lavori pubblici) e successive modifiche, le disposizioni della presente legge si applicano per quanto non in contrasto con la disciplina di cui alla medesima *L. n. 109/1994*.

10. Nel caso in cui l'infrastruttura di trasporto sia parzialmente realizzata tramite concessione di lavori pubblici, i servizi di trasporto afferenti l'infrastruttura e quelli correlati svolti con altre modalità, possono essere affidati attraverso la medesima concessione, al fine di garantire l'unitarietà della gestione. Per i servizi correlati il limite di cui al comma 2 può essere elevato fino a coincidere con la durata residua della concessione.

---

(39) Il presente articolo, già modificato dall'art. 9, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72 (che ha abrogato il comma 2), è stato poi così sostituito dall'art. 11, L.R. 8 luglio 2003, n. 33 e successivamente così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo precedente era così formulato: «Art. 16. Affidamento dei servizi. 1. La Regione e gli Enti locali, per l'affidamento tramite procedure concorsuali, ricorrono di preferenza alla procedura ristretta di cui (all'art. 12, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 158 (Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi), nonché al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, di cui all'art. 24, comma 1, lettera b) del medesimo decreto legislativo, con riferimento anche alla qualità dei servizi.

2. [In caso di affidamento diretto, gli Enti locali, nei limiti di quanto stabilito all'art. 30, stipulano con l'azienda o il consorzio uno o più contratti di servizio, anche in relazione alle caratteristiche dei servizi. Gli atti di approvazione dei contratti di servizio forniscono elementi di raffronto con costi unitari di produzione di servizi analoghi, motivando la scelta nel caso in cui questi siano inferiori. È comunque vietato l'ampliamento dei bacini di servizio delle aziende speciali e dei consorzi].».

(40) Comma così sostituito dall'art. 98, comma 1, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge). Il testo originario era così formulato: «1. La Regione e gli enti locali affidano i servizi programmati di trasporto pubblico locale utilizzando di preferenza le procedure ristrette di cui al D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 158 (Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi), nonché il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa di cui all'articolo 24, comma 1, lettera b), del medesimo D.Lgs. n. 158/1995.».

(41) Comma abrogato dall'art. 98, comma 2, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge).

(42) Lettera abrogata dall'art. 2, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

---

#### **Art. 16-bis**

*Soggetti ammessi a partecipare alle gare per l'affidamento dei servizi* <sup>(43)</sup>.



[1. Sono ammessi a partecipare alla gara, purché in possesso dei requisiti di cui all'articolo 16-ter, i seguenti soggetti:

a) le imprese individuali, anche artigiane, le società commerciali, le società cooperative;

b) i consorzi tra società cooperative di produzione e lavoro costituite a norma della *legge 25 giugno 1909, n. 422* (Costituzione di consorzi di cooperative per appalti di lavori pubblici) e successive modifiche, ed i consorzi tra imprese artigiane di cui alla *legge 8 agosto 1985, n. 443* (Legge-quadro per l'artigianato);

c) i consorzi stabili costituiti anche in forma di società consortili ai sensi dell'articolo 2615-ter del codice civile, tra imprese individuali, anche artigiane, società commerciali, società cooperative di produzione e lavoro, formati da non meno di tre consorziati che, con decisione assunta dai rispettivi organi deliberativi, abbiano stabilito di operare in modo congiunto nella fornitura di servizi di trasporto al pubblico per un periodo di tempo non inferiore a cinque anni, istituendo a tal fine una comune struttura di impresa;

d) le associazioni temporanee di concorrenti, costituite dai soggetti di cui alle lettere a), b) e c), che, prima della presentazione dell'offerta, abbiano conferito mandato collettivo speciale con rappresentanza ad una di esse, qualificata capogruppo, la quale esprima l'offerta in nome e per conto proprio e delle mandanti, di seguito indicate come "associazioni temporanee di imprese";

e) i consorzi di concorrenti, di cui all'articolo 2602 del codice civile, costituiti tra i soggetti di cui alle lettere a), b) e c) anche in forma di società consortili ai sensi dell'articolo 2615-ter del codice civile;

f) i soggetti che abbiano stipulato il contratto di Gruppo europeo di interesse economico (G.E.I.E.) ai sensi del *decreto legislativo 23 luglio 1991, n. 240* (Norme per l'applicazione del regolamento n. 85/2137/CEE relativo all'istituzione di un Gruppo europeo di interesse economico (G.E.I.E.), ai sensi dell'*articolo 17 della legge 29 dicembre 1990, n. 428*).

2. È fatto divieto ai concorrenti di partecipare alla gara in più di un'associazione temporanea di imprese o consorzio di cui al comma 1, lettere d) ed e), ovvero di partecipare alla gara anche in forma individuale qualora vi abbiano partecipato in associazione o consorzio. A tal fine, i consorzi di cui alle lettere b) e c) sono tenuti ad indicare, in sede di offerta, ferma restando la responsabilità solidale del consorzio, per quali consorziati il consorzio concorre; a questi ultimi è fatto divieto di partecipare, in qualsiasi altra forma, alla medesima gara.

3. È consentita la presentazione di offerte da parte dei soggetti di cui al comma 1, lettere d) ed e), anche se non ancora costituiti. In tal caso l'offerta deve essere sottoscritta da tutte le imprese che costituiranno le associazioni o i consorzi e contenere l'impegno che, in caso di aggiudicazione della gara, le stesse imprese conferiranno mandato collettivo speciale con rappresentanza ad una di esse, da indicare in sede di offerta e qualificata come capogruppo, la quale stipulerà il contratto in nome e per conto proprio e delle mandanti.

4. Fermo restando quanto stabilito al comma 3, non è consentita l'associazione anche in partecipazione o l'associazione temporanea di imprese, concomitante o successiva all'aggiudicazione della gara. È vietata altresì qualsiasi modificazione alla composizione delle associazioni temporanee di imprese e dei consorzi di cui al comma 1, lettere d) ed e), ed a quella risultante dall'impegno presentato in sede di offerta.

5. La violazione della disposizione di cui al comma 4 comporta l'annullamento dell'aggiudicazione o la nullità del contratto, nonché l'esclusione delle imprese dalle nuove gare relative ai medesimi appalti.

6. L'offerta delle imprese riunite in associazioni temporanee determina la loro responsabilità solidale nei confronti del soggetto aggiudicatore.

7. Il mandato conferito all'impresa capogruppo dalle altre imprese riunite deve risultare da scrittura privata autenticata; la procura relativa è conferita a chi legalmente rappresenta l'impresa capogruppo; il mandato è gratuito ed irrevocabile; la revoca del mandato per giusta causa non ha effetto nei confronti del soggetto aggiudicatore.

8. Al mandatario spetta la rappresentanza esclusiva, anche processuale, delle imprese mandanti nei confronti del soggetto aggiudicatore per tutte le operazioni e gli atti di qualsiasi natura dipendenti dall'appalto, anche dopo la conclusione del rapporto; fino alla estinzione di ogni rapporto il soggetto aggiudicatore, tuttavia, può far valere direttamente le responsabilità facenti capo alle imprese mandanti.

9. Il rapporto di mandato non determina di per sé organizzazione o associazione fra le imprese riunite, ognuna delle quali conserva la propria autonomia ai fini della gestione e degli adempimenti fiscali e degli oneri sociali.

10. In caso di fallimento dell'impresa mandataria ovvero, qualora si tratti di impresa individuale, in caso di morte, interdizione o inabilitazione del suo titolare, il soggetto aggiudicatore ha la facoltà di proseguire il rapporto di appalto con altra impresa che sia costituita mandataria nei modi previsti dai commi 7, 8 e 9, purché abbia i requisiti richiesti per la partecipazione alla gara, ovvero di recedere dall'appalto.

11. In caso di fallimento di una delle imprese mandanti ovvero, qualora si tratti di un'impresa individuale, in caso di morte, interdizione o inabilitazione del suo titolare, l'impresa capogruppo, ove non indichi altra impresa subentrante, in possesso dei prescritti requisiti di idoneità, è tenuta alla esecuzione dell'appalto direttamente o a mezzo delle altre imprese mandanti, purché siano rispettati i requisiti richiesti per la partecipazione alla gara.

12. Quando la gara sia aggiudicata ad un consorzio di cui al comma 1, lettere b), c) ed e) per il quale dal contratto consortile è previsto lo scioglimento in data anteriore a quella di cessazione del servizio messo a gara, la stipula del contratto di servizio è condizionata alla proroga del contratto consortile per tutto il periodo di durata del contratto di servizio, compreso l'eventuale periodo di proroga previsto nel capitolato speciale d'appalto.

13. Al fine della buona esecuzione del servizio, in conformità alla normativa comunitaria vigente, il bando di gara può stabilire l'obbligo, per i soggetti di cui al comma 1, lettere b), c), d), e) ed f), di costituire una società della tipologia individuata dalla Giunta regionale e di operare in modo unitario nello svolgimento del contratto di servizio, in caso di esito positivo della gara. L'offerta contiene l'impegno ad assolvere le predette condizioni <sup>(44)</sup>].

---

(43) Articolo aggiunto dall'art. 12, L.R. 8 luglio 2003, n. 33, poi così modificato come indicato nelle note che seguono e infine abrogato dall'art. 23, L.R. 14 luglio 2012, n. 35, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 48 della medesima legge).

(44) Il presente comma, già sostituito dall'art. 1, L.R. 29 dicembre 2003, n. 68, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 99, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «13. Il bando di gara può stabilire, ai sensi dell'articolo 33 della direttiva 93/38/CEE (Direttiva del Consiglio che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto, nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni), l'obbligo, per i soggetti di cui al comma 1, lettere, b), c), d), e) ed f), di costituire un consorzio in forma di società per azioni o a responsabilità limitata, con impegno ad operare in modo unitario nello svolgimento del contratto di servizio, ferma restando la responsabilità solidale dei soggetti partecipanti al consorzio nei confronti del soggetto aggiudicatore. In tal caso l'offerta contiene l'impegno a costituire un consorzio in forma di società per azioni o a responsabilità limitata, ovvero a costituire una società per azioni o una società a responsabilità limitata. Nel caso di consorzi di cui alle lettere b) e c), il consorzio, con le caratteristiche di cui al presente comma, è costituito fra tutti i singoli consorziati per conto dei quali il consorzio ha partecipato alla gara, senza che ciò escluda la responsabilità di quest'ultimo.».

#### **Art. 16-ter**

##### *Requisiti di partecipazione alle gare <sup>(45)</sup>.*

[1. La partecipazione alla gara è subordinata al possesso dei requisiti economico-finanziari e tecnico-organizzativi richiesti nel relativo bando, redatto in conformità a quanto disposto dall'articolo 18, comma 2, lettera a) del D.Lgs. n. 422/1997.

2. Per i soggetti di cui all'articolo 16-bis, comma 1, lettere d), e) ed f), i requisiti economico-finanziari e tecnico-organizzativi debbono essere posseduti dalla mandataria, o da una delle imprese consorziate o facenti parte del gruppo, nella misura minima del 50 per cento; la restante quota deve essere posseduta cumulativamente dalle mandanti, o dalle imprese consorziate o facenti parte del gruppo, ciascuna nella misura minima del 20 per cento <sup>(46)</sup>.

3. Per i consorzi di cui all'articolo 16-bis, comma 1, lettere b) e c), che partecipano alla gara per conto delle consorziate, i requisiti tecnico-organizzativi debbono essere posseduti cumulativamente dalle consorziate per le quali il consorzio concorre, da ciascuna nella misura minima del 20 per cento; i requisiti di capacità economico-finanziaria debbono essere posseduti in proprio dal consorzio, salvo quanto stabilito dal comma 4 per i consorzi costituiti da meno di cinque anni.

4. Per i consorzi stabili, di cui all'articolo 16-bis, comma 1, lettera c), che intendano eseguire direttamente il servizio, i requisiti economico-finanziari devono essere posseduti dal consorzio, e quelli tecnico-organizzativi possono essere posseduti dalle consorziate. Se il consorzio è costituito da meno di cinque anni, anche i requisiti economico-finanziari possono essere posseduti complessivamente dalle singole imprese consorziate.

5. I soggetti di cui ai commi 2 e 3, che possiedono la totalità dei requisiti nella percentuale ivi prescritta, possono associare al raggruppamento o indicare come consorziate esecutrici anche altre imprese in possesso di requisiti in misura inferiore al 20 per cento.

6. In sede di offerta le associazioni temporanee di imprese, i G.E.I.E. ed i consorzi di cui all'articolo 16-bis, comma 2, lettere b), c) ed e), debbono indicare le parti del servizio che saranno espletate dalle singole imprese facenti parte dell'associazione ovvero dalle singole consorziate partecipanti alla gara. Il servizio non può essere eseguito in misura superiore alla percentuale dei requisiti tecnico-organizzativi dichiarati ai fini della partecipazione].

---

(45) Articolo aggiunto dall'art. 13, L.R. 8 luglio 2003, n. 33, poi così modificato come indicato nella nota che segue e infine abrogato dall'art. 23, L.R. 14 luglio 2012, n. 35, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 48 della medesima legge).

(46) Comma così sostituito dall'art. 2, L.R. 29 dicembre 2003, n. 68. Il testo originario era così formulato: «2. Per i soggetti di cui all'articolo 16-bis, comma 1, lettere d), e) ed f), i requisiti economico-finanziari e tecnico-organizzativi debbono essere posseduti dalla mandataria, o da una delle imprese consorziate per le quali il consorzio concorre o facenti parte del gruppo, nella misura minima del 50 per cento; la restante quota deve essere posseduta cumulativamente dalle mandanti, o dalle imprese consorziate per le quali il consorzio concorre o facenti parte del gruppo, ciascuna nella misura minima del 20 per cento.».

---

### **Art. 17**

#### *Subaffidamento dei servizi di trasporto pubblico.*

1. Ai fini della presente legge costituisce "subaffidamento" il subappalto di una quota delle linee o della rete dei servizi di trasporto oggetto dell'appalto.

2. Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 18 della legge 19 marzo 1990, n. 55 (Nuove disposizioni per la prevenzione della delinquenza di tipo mafioso e di altre gravi forme di manifestazione di pericolosità sociale), il soggetto affidatario dei servizi può procedere al subaffidamento di quote di servizi, non superiore al 5 per cento di quelle oggetto di gara, identificate nell'ambito del bando, limitatamente alle percorrenze quantitativamente correlate agli incrementi di servizio proposti in sede di gara, da svolgersi in condizioni di domanda debole, con modalità specificamente previste dallo schema tipo di capitolato definito ai sensi dell'articolo 16.

3. Ulteriori incrementi di servizio in subaffidamento, rispetto a quanto definito al comma 2, per le gare successive alla prima, qualora si rendano necessari, comportando modifiche al capitolato speciale di appalto, saranno concertate ad un tavolo appositamente istituito dalla Giunta regionale.

4. Il soggetto affidatario dei servizi può inoltre, previa autorizzazione dell'ente affidante o concedente, subaffidare i servizi di trasporto pubblico oggetto del contratto di servizio per far fronte ad esigenze straordinarie e per un periodo massimo pari a sei mesi, rinnovabile una sola volta.

5. Fermo restando che il soggetto affidatario rimane unico responsabile del servizio nei confronti del soggetto affidante, il rapporto di subaffidamento, fra il soggetto affidatario ed il subaffidatario, è disciplinato da contratto, da stipulare nel rispetto delle condizioni previste nel contratto di servizio.

6. Limitatamente alla prima gara il soggetto affidatario può procedere al subaffidamento per quote di servizi, da svolgersi in condizioni di domanda debole identificate nel bando di gara, per percorrenze pari a quelle previste nei subaffidamenti, autorizzati dalla pubblica amministrazione, in atto alla data d'entrata in vigore della presente legge. In tal caso le quote di subaffidamento in atto concorrono al raggiungimento del limite di subaffidamento autorizzabile ai sensi del comma 2<sup>(47)</sup>.

---

(47) Articolo così sostituito dall'art. 14, L.R. 8 luglio 2003, n. 33. Il testo originario era così formulato: «Art. 17. Subaffidamento dei servizi di trasporto pubblico. 1. Il soggetto affidatario dei servizi, per esigenze straordinarie e per un periodo massimo pari a sei mesi, rinnovabile una sola volta, può subaffidare, per quote limitate, i servizi di trasporto pubblico oggetto di contratto di servizio, secondo le procedure concorsuali dettate dall'art. 16 e previa autorizzazione dell'Ente affidante o concedente.

2. Fermo restando che il soggetto affidatario rimane responsabile del servizio nei confronti dell'Ente competente, il rapporto di subaffidamento è regolato da contratto di servizio da stipulare tra l'azienda affidataria ed il soggetto subaffidatario.».

---

### **Art. 18**

#### *Subentro di impresa al precedente gestore.*

1. In tutti i casi di subentro di impresa ad altra che cessa dal servizio, non spetta alcun indennizzo al precedente gestore.

2. Nel caso di affidamento a terzi di cui all'art. 13; comma 1, lettera a), ove un'impresa subentri ad altra nella gestione del servizio, o anche di quota parte del medesimo, il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante è disciplinato

dall'art. 26, allegato A, del R.D. 8 gennaio 1931, n. 148, conservando al personale l'inquadramento contrattuale ed il trattamento economico originario, comprensivo degli eventuali contratti integrativi aziendali in essere, rinviando alla successiva contrattazione i processi di armonizzazione e riassorbimento, nonché gli aspetti concernenti l'organizzazione del lavoro.

2-bis. Al fine di non pregiudicare la necessaria continuità del servizio, il gestore uscente, entro i trenta giorni successivi dall'aggiudicazione definitiva, è tenuto a definire un accordo con il nuovo gestore per la modalità di quantificazione della quota ricavi da riconoscere a quest'ultimo con riguardo ai titoli di viaggio già emessi ed il cui utilizzo si realizza a partire dalla data d'inizio del nuovo affidamento. L'accordo considera il periodo di validità dei titoli, il ristoro dovuto al gestore uscente per l'attività di commercializzazione realizzata, le modalità di rilievo e contabilizzazione dei ricavi afferenti i suddetti titoli, le modalità di ritiro delle giacenze presso i rivenditori finali e le modalità di fornitura a queste ultime dei titoli del nuovo gestore e tempi e modi per la corresponsione della quota di ricavi da riconoscere al subentrante <sup>(48)</sup>.

2-ter. Il gestore uscente trasferisce nei termini concordati e, comunque, entro sessanta giorni dal subentro nei servizi, le quote di compensazione determinate <sup>(49)</sup>.

2-quater. Il saldo finale per cessazione del servizio è svincolato definitivamente dagli enti affidanti solo ad avvenuta comunicazione da parte del gestore uscente dell'effettivo trasferimento del valore di cui al comma 2-ter, accompagnato da nota di assenso del gestore subentrante <sup>(50)</sup>.

---

(48) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, L.R. 27 marzo 2015, n. 37, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto disposto dall'art. 40 della stessa legge).

(49) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 2, L.R. 27 marzo 2015, n. 37, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto disposto dall'art. 40 della stessa legge).

(50) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 3, L.R. 27 marzo 2015, n. 37, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto disposto dall'art. 40 della stessa legge).

---

#### **Art. 18-bis**

*Procedure per il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante.*

1. Gli enti affidanti, non appena reso noto l'atto con cui si determinano i lotti da mettere a gara, effettuano una ricognizione, per quantità e tipologia, del personale dei vari settori aziendali collegati al trasporto pubblico locale da attribuire a ciascun nuovo lotto. I risultati di tale ricognizione, che deve assicurare la piena tutela occupazionale, sono comunicati alle imprese ed alle organizzazioni sindacali di categoria, nonché alla Regione, al fine di verificare la congruenza tra il personale assegnato ai lotti e quello complessivamente impiegato nel settore.

2. Le imprese, nei trenta giorni successivi al ricevimento della comunicazione di cui al comma 1, sentite le rappresentanze sindacali unitarie o aziendali e i sindacati di categoria che hanno stipulato il contratto collettivo applicato nelle imprese interessate, indicano, con riferimento a ciascun lotto, il numero e le qualifiche del personale che si impegnano a trasferire al nuovo gestore. Tali documenti sono siglati, anche nell'ipotesi di mancato accordo del quale è dato atto, dalle rappresentanze sindacali sentite, e sono inviati all'ente affidante. Quest'ultimo, nel caso di accordo tra imprese e sindacati, verificata la congruità della proposta, la approva rendendola irrevocabile. In caso di mancato rispetto del termine sopraindicato, o in caso non si raggiunga un accordo, l'ente affidante, verificata nella seconda ipotesi la inconciliabilità delle rispettive posizioni, approva e rende definitiva la ricognizione di cui al comma 1, con conseguente obbligo per l'azienda di trasferire tutto il personale ivi indicato.

3. L'impegno all'assunzione del personale, come definito ai sensi del comma 2, è sancito, sulla base di espressa previsione del bando di gara, nel capitolato speciale d'appalto, nel rispetto di quanto stabilito dall'articolo 15, comma 1 <sup>(51)</sup>.

---

(51) Articolo aggiunto dall'art. 15, L.R. 8 luglio 2003, n. 33.

---

#### **Art. 19**

*Affidamento di servizi straordinari, sperimentali e per motivi di urgenza.*

1. Regione, province e comuni possono stipulare contratti di servizio di valore stimato inferiore alle soglie comunitarie con imprese in possesso dei requisiti previsti dalla normativa vigente:

a) per motivi straordinari ed a fini sperimentali, previo espletamento di procedura negoziata senza pubblicazione di bando, a cui sono invitate almeno tre imprese;

b) per motivi di urgenza debitamente documentati, anche a seguito di affidamento diretto.

2. I contratti di cui al comma 1 hanno validità non superiore a sei mesi e sono rinnovabili una sola volta <sup>(52)</sup>.

---

*(52) Il presente articolo, già modificato dall'art. 10, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72, è stato poi così sostituito dall'art. 16, L.R. 8 luglio 2003, n. 33. Il testo precedente era così formulato: «Art. 19. Esercizio straordinario e sperimentale. 1. Per motivi di straordinaria urgenza, nonché a fini sperimentali, Regione, Province e Comuni, tramite procedura negoziata senza pubblicazione di bando ai sensi dell'art. 13, comma 1, lettere b) e d) del D.Lgs. n. 158 del 1995, possono stipulare contratti provvisori con imprese in possesso dei requisiti di cui al D.M. n. 448 del 1991 (trasporti).*

*2. I contratti relativi ai servizi straordinari hanno validità non superiore a tre mesi e quelli relativi ai servizi sperimentali non superiore a sei. Entrambi sono rinnovabili una sola volta.*

*2-bis. I servizi straordinari e sperimentali possono essere altresì eserciti dai Comuni in regime di economia nei limiti temporali di cui al comma 2.».*

---

#### **Art. 19-bis**

##### *Disciplina tariffaria dei servizi programmati.*

1. La Giunta regionale istituisce, con propria deliberazione, un sistema tariffario integrato di livello regionale, per l'accesso ai servizi di ogni modalità di trasporto e per l'integrazione tra servizi urbani ed extraurbani.

2. La Giunta regionale definisce inoltre con deliberazione le procedure e le modalità per:

a) l'accessibilità ai titoli di viaggio da parte dell'utenza;

b) il recepimento nei capitolati e nei contratti di servizio dell'obbligo da parte dell'affidatario dell'utilizzo della struttura tariffaria regionale in aggiunta alla struttura tariffaria prevista dall'ente competente per lo specifico lotto;

c) la ripartizione degli introiti secondo il principio dell'effettivo utilizzo da parte dell'utenza;

d) la valutazione ed il controllo dei risultati delle politiche tariffarie e della redditività dei servizi.

3. La provincia definisce un sistema tariffario integrato per i servizi urbani ed extraurbani valido per i lotti in cui è suddivisa la rete provinciale dei servizi e ne prevede il recepimento nei relativi capitolati di gara e nei contratti di servizio unitamente ai criteri per la ripartizione degli introiti tra i gestori, secondo il principio dell'effettivo utilizzo da parte dell'utenza.

4. La Regione e le province, per i sistemi tariffari di competenza di cui ai commi 1 e 3, determinano:

a) le tabelle polimetriche unificate per i titoli aventi validità di percorso;

b) le tariffe da applicare per i titoli integrati di cui ai commi 1 e 3.

5. Fatto salvo quanto stabilito ai commi 1 e 3, gli enti competenti definiscono nei contratti di servizio il sistema tariffario e gli eventuali meccanismi di modificazione dello stesso. In ogni caso sono previsti biglietti di corsa semplice e biglietti di abbonamento mensile, aventi validità di percorso o a tempo su una determinata area. I biglietti di corsa semplice sono posti in vendita anche a bordo dei mezzi di trasporto, con eventuale maggiorazione del prezzo nel rispetto dell'importo massimo stabilito dagli enti competenti.

6. I titoli di cui al comma 5 sono validi per lo spostamento a cui si riferiscono, indipendentemente dal gestore che abbia provveduto al loro rilascio e le relative tariffe sono calcolate secondo l'itinerario di minore lunghezza; lo spostamento può essere effettuato anche su più linee, in sequenza tra loro.

7. Per i titoli aventi validità di percorso, le tabelle polimetriche sono approssimate per classi chilometriche differenziate in relazione alla distanza; le tariffe crescono in relazione alla distanza, mentre la tariffa chilometrica unitaria decresce.

8. Gli enti competenti possono istituire titoli di viaggio caratterizzati da prestazioni ridotte rispetto ai corrispondenti titoli ordinari, da riservare a particolari categorie di utenza. La percentuale di riduzione della tariffa di tali titoli è stabilita in proporzione alle minori prestazioni rispetto a quelle del corrispondente titolo ordinario.

9. Ulteriori titoli di viaggio rispetto a quelli stabiliti ai sensi del comma 5, anche combinati con altre prestazioni o servizi, possono essere posti in vendita dai soggetti gestori, a seguito della presentazione di domanda all'ente competente. La domanda individua il titolo di viaggio e le relative tariffe e si considera accolta qualora non si comunichi all'interessato un espresso provvedimento di diniego entro trenta giorni dalla data di ricevimento.

10. I titoli di viaggio di cui al presente articolo possono essere posti in vendita a favore di particolari categorie di utenza con sconti speciali, o rilasciati gratuitamente, previa stipula di apposita convenzione con i soggetti gestori, concernente il rimborso delle relative minori entrate.

11. La Giunta regionale, con propria deliberazione, può disporre l'impiego di determinati sistemi di riscossione automatizzata dei titoli di viaggio tramite l'utilizzo di specifiche carte multifunzione, assumendo a proprio carico gli eventuali maggiori oneri contrattuali <sup>(53)</sup>.

---

(53) Articolo aggiunto dall'art. 17, L.R. 8 luglio 2003, n. 33.

---

### **Art. 20** *Finanziamenti pubblici.*

1. I finanziamenti pubblici per gli interventi di cui all'articolo 5, comma 3 possono essere concessi:

- a) per i beni immobili e le infrastrutture, esclusivamente a favore degli enti territoriali;
- b) per i beni mobili e le tecnologie, anche a favore dei gestori del servizio.

2. Le risorse regionali destinate agli investimenti sono attribuite, nel rispetto degli indirizzi stabiliti nel programma regionale di cui all'articolo 5, con deliberazione della Giunta regionale <sup>(54)</sup>.

---

(54) Il presente comma, già modificato dall'art. 11, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72, è stato poi così sostituito dall'art. 18, L.R. 8 luglio 2003, n. 33. Il testo precedente era così formulato: «Art. 20. Accordi di programma per gli investimenti. 1. La Regione, sulla base degli indirizzi definiti dal programma regionale dei servizi, può promuovere ai sensi della L.R. n. 76/1996, anche su richiesta degli Enti locali interessati, accordi di programma finalizzati allo sviluppo del trasporto pubblico, al potenziamento delle modalità e dei mezzi a minor impatto sotto il profilo ambientale, in particolare ferroviari, alle infrastrutture complementari, alle infrastrutture per l'accessibilità, ai servizi di trasporto pubblico e all'interscambio fra le diverse modalità, nonché alla salvaguardia ambientale ed alla riduzione della congestione dei centri urbani.

2. L'erogazione delle risorse di cui al presente articolo avviene nel rispetto delle modalità e dei vincoli stabiliti dall'accordo di programma.».

---

### **Art. 20-bis** *Vincolo di destinazione e trasferimento dei beni acquisiti o ammodernati con finanziamenti pubblici.*

1. I beni, sia mobili che immobili, strumentali alla effettuazione dei servizi di trasporto pubblico acquisiti o ammodernati con finanziamenti concessi ai sensi dell'articolo 20, sono gravati dal vincolo di destinazione al trasporto pubblico locale. Tali beni non possono essere ceduti a terzi, né sottratti alla loro destinazione, se non alle condizioni di cui alla presente legge.

2. Il provvedimento di finanziamento individua lo specifico servizio a cui i beni sono destinati e la durata del vincolo. Per i beni mobili il vincolo è fissato in un periodo da otto a quaranta anni, in relazione alla natura del bene ed all'ammontare del finanziamento concesso; per i beni immobili il vincolo è perpetuo.

3. In relazione ai beni vincolati ai sensi del comma 1:

a) gli enti territoriali sono tenuti a porre i beni a disposizione del soggetto gestore del servizio a cui i beni medesimi sono destinati. Il bando di gara e il capitolato speciale d'appalto indicano i beni destinati al servizio e le condizioni economiche di utilizzo dei medesimi;

b) il gestore del servizio è tenuto a porre i beni strumentali alla effettuazione dei servizi a disposizione del subentrante, nelle forme e secondo le modalità definite nel provvedimento di finanziamento. A tal fine il bando di gara sancisce l'impegno all'acquisizione dei beni da parte del subentrante e determina le relative condizioni economiche, nei casi in cui manchi un valore di mercato. In caso di trasferimento dei beni in proprietà, il prezzo di vendita è determinato decurtando dal valore commerciale la parte di finanziamento non ancora ammortizzata, che costituisce finanziamento pubblico a favore del soggetto acquirente. Il nuovo gestore subentra al precedente nelle obbligazioni verso la pubblica amministrazione relative al bene trasferito ed è tenuto al rispetto dei vincoli di cui al presente articolo.

4. L'ente competente può altresì autorizzare la vendita di beni mobili ad altri soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale in Toscana, a condizione che questi li utilizzino per la gestione dei servizi medesimi e che si impegnino a subentrare nelle obbligazioni del cedente stabilite ai sensi del presente articolo. Contestualmente alla autorizzazione, è individuato lo specifico servizio a cui i beni sono destinati. Il prezzo di vendita dei beni è determinato ai sensi del comma 3, lettera b).

5. L'ente competente può autorizzare la vendita o il mutamento di destinazione d'uso dei beni vincolati che risultino non più necessari alla prestazione del servizio:

a) in caso di beni immobili, previo recupero di una percentuale sul prezzo di mercato, pari alla percentuale di finanziamento rispetto al prezzo di acquisto;

b) in caso di beni mobili, previo recupero dei finanziamenti erogati e non ancora ammortizzati.

6. In caso di beni di proprietà degli enti locali, l'autorizzazione è rilasciata dall'ente erogatore del beneficio.

7. I finanziamenti di cui al presente articolo sono concessi a condizione che i beneficiari costituiscano sugli immobili acquisiti un vincolo di destinazione al trasporto pubblico locale a favore del soggetto erogatore del beneficio, da registrare e trascrivere nei registri immobiliari a cura e spese dei beneficiari.

8. L'eventuale variante agli strumenti urbanistici comunali conseguente al vincolo di cui al comma 7 segue le procedure di cui all'*articolo 40, commi 3, 4, 5, 6 e 7, della L.R. n. 5/1995* <sup>(55)</sup>.

---

(55) Articolo aggiunto dall'art. 19, L.R. 8 luglio 2003, n. 33.

---

## **Art. 21**

### *Osservatorio per la mobilità e i trasporti.*

1. La Regione, nell'ambito del sistema informativo territoriale di cui all'*art. 4 della L.R. n. 5 del 1995*, istituisce l'Osservatorio per la mobilità ed i trasporti, al fine di:

a) supportare l'attività di pianificazione, di programmazione e di amministrazione sia propria che degli Enti locali;

b) favorire la verifica dell'azione della pubblica amministrazione da parte delle organizzazioni sindacali confederali, delle associazioni dei consumatori e delle aziende di trasporto.

2. L'Osservatorio assicura la raccolta, l'elaborazione e la diffusione dei dati relativi a:

a) la domanda di trasporto pubblico;

b) la qualità ed il livello dell'offerta dei servizi;

c) le caratteristiche di produzione dei servizi;

d) l'efficacia e l'efficienza delle aziende e dei servizi di trasporto pubblico;

- e) la sicurezza del sistema dei trasporti pubblici;
  - f) l'impatto sull'ambiente del sistema dei trasporti pubblici, con particolare riferimento a costi esterni dei servizi.
3. L'Osservatorio cura altresì la raccolta delle informazioni relative all'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi ed agli esiti delle medesime.
4. L'Osservatorio assicura la diffusione dei dati e delle informazioni raccolte almeno una volta l'anno.
- 

#### **Art. 22**

##### *Esercizio associato delle funzioni amministrative in materia di trasporti <sup>(56)</sup>.*

[1. Gli enti locali possono individuare forme associate di esercizio delle funzioni amministrative e dei servizi in materia di trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alle attività di:

a) espletamento delle procedure concorsuali per l'individuazione del gestore dei servizi di trasporto, nonché per la stipula e la gestione dei relativi contratti;

b) controllo, vigilanza e monitoraggio dei servizi di trasporto;

c) supporto alle attività di programmazione della mobilità, del servizio di trasporto pubblico e delle relative politiche tariffarie.

2. L'esercizio associato delle funzioni e dei servizi di cui al comma 1 avviene sulla base di apposite convenzioni che prevedono la costituzione di uffici comuni, oppure la delega di funzioni degli enti partecipanti all'accordo a favore di uno di essi, ovvero la costituzione di un consorzio, secondo il vigente ordinamento degli enti locali.

3. La Regione incentiva l'esercizio associato delle funzioni di cui al comma 1.

4. La Regione può stipulare accordi e convenzioni per l'esercizio coordinato delle funzioni proprie e di quelle degli enti locali].

---

(56) Articolo così sostituito dall'art. 20, L.R. 8 luglio 2003, n. 33, poi abrogato dall'art. 100, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge). Il testo originario era così formulato: «Art. 22. Modalità di esercizio di funzioni regionali amministrative e di controllo. 1. Il Consiglio regionale può determinare, con apposito atto, ulteriori specifiche modalità per l'esercizio di funzioni amministrative e di controllo di competenza regionale.».

---

#### **Art. 23**

##### *Obblighi dei gestori dei servizi di trasporto pubblico e sanzioni.*

1. Con regolamento regionale, distintamente per ciascuna modalità di trasporto <sup>(57)</sup>, sono stabiliti gli obblighi a cui devono attenersi a tutela dell'utenza i soggetti gestori dei servizi di cui agli articoli 13 e 14, relativamente a <sup>(58)</sup>:

a) l'adozione, la pubblicazione e la diffusione della carta aziendale dei servizi di trasporto, di cui all'articolo 26;

b) l'adozione delle misure atte a garantire l'informazione al passeggero a terra ed a bordo dei mezzi di trasporto;

c) la tenuta del diario di regolarità del servizio;

d) la tenuta del diario di bordo;

e) l'adozione delle misure atte a garantire la fruibilità del servizio di trasporto da parte dell'utenza;

f) le modalità per l'utilizzazione di autobus destinati al servizio di linea in servizi di noleggio con conducente;

g) l'apposizione sui mezzi del marchio identificativo regionale del settore dei trasporti pubblici locali approvato con deliberazione della Giunta regionale;



h) le modalità di gestione dei reclami inoltrati dall'utenza;

i) l'accesso, da parte del personale incaricato delle funzioni di vigilanza ai sensi dell'articolo 24, alle vetture, ai depositi, alle officine e, relativamente ai servizi programmati, alla documentazione relativa ai servizi effettuati in esecuzione dei contratti stipulati con la pubblica amministrazione, nonché le modalità di invio dei dati necessari allo svolgimento delle funzioni di vigilanza;

l) i criteri di produzione dei dati di soddisfazione dell'utenza relativamente ai servizi programmati;

m) le misure atte a garantire adeguate condizioni igieniche dei mezzi e dei locali funzionali all'espletamento del servizio, relativamente ai servizi autorizzati;

n) il rispetto del programma di esercizio assentito, relativamente ai servizi autorizzati;

n-bis) la trasmissione dei dati all'Osservatorio per la mobilità e i trasporti <sup>(59)</sup>;

n-ter) il rimborso del titolo di viaggio nel caso di ritardo superiore a trenta minuti o di annullamento della corsa <sup>(60)</sup>.

2. Il ritardo non superiore a trenta giorni nella pubblicazione e diffusione della carta aziendale dei servizi rispetto al termine prescritto comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 500,00 a euro 3.000,00. Il ritardo superiore a trenta giorni comporta omissione degli obblighi di pubblicazione e diffusione della carta aziendale dei servizi e dà luogo all'applicazione della sanzione amministrativa da euro 1.500,00 a euro 9.000,00. Nel caso di mancato rispetto dello schema di cui all'articolo 26 comma 2, si applica la sanzione amministrativa da euro 500,00 a euro 3.000,00.

3. L'omissione, la difformità o l'incompletezza delle informazioni al passeggero, di cui al comma 1, lettera b), comporta, con riferimento a ciascuna unità informativa individuata nel regolamento, l'applicazione della sanzione amministrativa:

a) da euro 500,00 a euro 3.000,00 in caso di omissione;

b) da euro 250,00 a euro 1.500,00 in caso di incompletezza;

c) da euro 150,00 a euro 900,00 in caso di difformità.

4. La omessa tenuta del diario della regolarità comporta l'adozione della sanzione amministrativa da euro 2.500,00 a euro 15.000,00. In caso di irregolare tenuta si applica la sanzione da euro 200,00 a euro 1.200,00.

5. La omessa adozione del diario di bordo comporta l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000,00 a euro 30.000,00. In caso di mancata tenuta a bordo del mezzo di trasporto si applica la sanzione amministrativa da euro 500,00 a euro 3.000,00; in caso di irregolare tenuta del diario si applica la sanzione amministrativa da euro 300,00 a euro 1.800,00.

6. La violazione degli obblighi di cui al comma 1, lettera e), comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 500,00 a euro 3.000,00.

7. La violazione degli obblighi di cui al comma 1, lettera f), e lettera i), comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 1.000,00 a euro 6.000,00.

8. La violazione degli obblighi di cui al comma 1 lettera g) comporta l'applicazione della sanzione amministrativa:

a) da euro 1.000,00 ad euro 6.000,00 in caso di omessa apposizione, con riferimento a ciascun mezzo di trasporto;

b) da euro 500,00 a euro 3.000,00 in caso di apposizione incompleta rispetto ai punti di apposizione individuati dal regolamento per ciascun mezzo.

9. La violazione degli obblighi di cui al comma 1, lettera h), comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 50,00 ad euro 300,00 per ogni mancata o ritardata risposta.

10. La violazione degli obblighi di cui al comma 1, lettera l), comporta l'applicazione amministrativa da euro 1.000,00 ad euro 6.000,00.

11. La violazione degli obblighi di cui al comma 1, lettera m), comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 250,00 ad euro 1.500,00.

12. La violazione degli obblighi di cui al comma 1, lettera n), comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 200,00 ad euro 1.200,00.

12-bis. La violazione degli obblighi di cui al comma 1, lettera n-bis) comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 2.000,00 a euro 12.000,00 per il mancato invio dei dati richiesti o per l'invio degli stessi con un ritardo superiore a quindici giorni. In caso di ritardo inferiore a quindici giorni si applica una sanzione amministrativa da euro 100,00 a euro 600,00 per ogni giorno di ritardo <sup>(61)</sup>.

12-ter. I gestori dei servizi di trasporto ferroviario, solidalmente con i gestori della rete, sono tenuti, ai sensi dell'*articolo 6 della legge 24 novembre 1981, n. 689* (Modifiche al sistema penale), ad assicurare l'attività di cui al comma 1, lettera b), relativamente alle misure atte a garantire l'informazione al passeggero a terra, e al comma 1, lettera m), relativamente alle condizioni igieniche dei locali funzionali all'espletamento del servizio <sup>(62)</sup>.

12-quater. La violazione degli obblighi di cui al comma 12-ter, comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 250,00 ad euro 1.500,00 <sup>(63)</sup>.

12-quinques. La violazione degli obblighi di cui al comma 1 lettera n-ter) comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 500,00 ad euro 3.000,00 <sup>(64)</sup> <sup>(65)</sup>.

---

(57) Vedi , per quanto riguarda il trasporto pubblico locale su ferro e suoi servizi sostitutivi, il regolamento approvato con D.P.G.R. 3 gennaio 2005, n. 8/R, per quanto riguarda il trasporto pubblico locale su gomma, il regolamento approvato con D.P.G.R. 3 gennaio 2005, n. 9/R e, per quanto riguarda il trasporto pubblico locale con mezzi a guida vincolata diversi da quelli ferroviari, il regolamento approvato con D.P.G.R. 4 dicembre 2012, n. 70/R.

(58) Alinea così sostituito dall'art. 3, L.R. 29 dicembre 2003, n. 68, poi così modificato dall'art. 23, L.R. 3 dicembre 2012, n. 69. Il testo originario era così formulato: «La Giunta regionale, distintamente per ciascuna modalità di trasporto, stabilisce con regolamento da approvare entro il 30 settembre 2003 gli obblighi a cui devono attenersi a tutela dell'utenza i soggetti gestori dei servizi, relativamente a:».

(59) Lettera aggiunta dall'art. 3, comma 1, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

(60) Lettera aggiunta dall'art. 3, comma 2, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

(61) Comma aggiunto dall'art. 3, comma 3, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

(62) Comma aggiunto dall'art. 3, comma 4, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

(63) Comma aggiunto dall'art. 3, comma 5, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

(64) Comma aggiunto dall'art. 3, comma 6, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

(65) Il presente articolo, già modificato dall'art. 12, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72, è stato poi così sostituito dall'art. 21, L.R. 8 luglio 2003, n. 33 e successivamente così modificato come indicato nelle note che precedono. Il testo precedente era così formulato: «Art. 23. Vigilanza. 1. Le funzioni relative alla vigilanza sui servizi sono esercitate, tramite proprio personale, dagli Enti competenti per i servizi stessi oltreché dalla Regione per la generalità dei servizi eserciti in Toscana, secondo le modalità stabilite dal Consiglio regionale contestualmente alla determinazione degli obblighi di cui all'art. 24.

2. Il personale di cui al comma 1 accerta e contesta le sanzioni amministrative previste a carico delle aziende secondo quanto previsto all'art. 24, ed ha accesso alle vetture, alle officine, ai depositi, agli uffici ed alle sedi aziendali.».

---

## Art. 24

### Vigilanza <sup>(66)</sup>.

1. Le funzioni relative alla vigilanza sui servizi di trasporto sono esercitate dagli enti competenti tramite proprio personale, munito di tessera di riconoscimento.

2. Le funzioni di vigilanza sono altresì esercitate, assicurando il necessario coordinamento tra enti, dalla Regione per la generalità dei servizi effettuati in Toscana, nonché dalle province per la generalità dei servizi effettuati in ambito provinciale.

3. La Regione esercita le funzioni di vigilanza di cui ai commi 1 e 2, anche avvalendosi del personale degli enti locali:

a) per i servizi di trasporto pubblico locale automobilistici, secondo quanto previsto nella convenzione di cui all'*articolo 85 della legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65* (Legge finanziaria per l'anno 2011);

b) per i servizi ferroviari e marittimi mediante stipula di convenzione nella quale sono individuati i relativi oneri a carico della Regione.

4. Il personale di cui al presente articolo accerta le violazioni e contesta le sanzioni amministrative di cui all'articolo 23.

*(66) Il presente articolo, già modificato dall'art. 13, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72, è stato poi così sostituito dall'art. 22, L.R. 8 luglio 2003, n. 33 e dall'art. 52, comma 1, L.R. 24 dicembre 2013, n. 77, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 73 della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «Art. 24. Vigilanza. 1. Le funzioni relative alla vigilanza sui servizi di trasporto sono esercitate dagli enti competenti tramite proprio personale munito di apposita tessera di riconoscimento.*

*2. Le funzioni di vigilanza sono altresì esercitate, assicurando il necessario coordinamento tra enti, dalla Regione per la generalità dei servizi effettuati in Toscana, nonché dalle province per la generalità dei servizi effettuati in ambito provinciale.*

*3. Il personale di cui al comma 1 accerta le violazioni e contesta le sanzioni amministrative di cui all'articolo 23.*

*4. Il personale regionale è incaricato delle funzioni di vigilanza di cui al comma 1 ai sensi dell'articolo 62 della legge regionale 17 marzo 2000, n. 26 (Riordino della legislazione regionale in materia di organizzazione e personale).».*

## **Art. 25**

### *Obblighi degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e sanzioni.*

1. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale sono tenuti a munirsi di idoneo e valido titolo di viaggio, a conservarlo per la durata del percorso e fino alla fermata di discesa, nonché ad esibirlo su richiesta del personale di vigilanza.

1-bis. Gli enti competenti possono, su richiesta delle aziende esercenti, prevedere l'obbligatorietà della vidimazione all'ingresso del veicolo anche degli abbonamenti. Di tale obbligo è data idonea informazione ai passeggeri ai sensi dell'articolo 23, comma 1, lettera b) <sup>(67)</sup>.

2. Con regolamento regionale sono definiti gli ulteriori obblighi a cui debbono attenersi gli utenti dei servizi di trasporto pubblico <sup>(68)</sup>.

3. L'inosservanza degli obblighi di cui al comma 1 comporta l'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie da euro 40,00 a euro 240,00 per i servizi di trasporto con accesso a tariffa urbana e da euro 60,00 a euro 360,00 per quelli con accesso a tariffa extraurbana, oltre al pagamento dell'importo relativo alla tariffa per il servizio usufruito <sup>(69)</sup>.

4. L'inosservanza degli obblighi di cui al comma 1-bis e al comma 2 comporta l'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie da euro 10,00 a euro 60,00 <sup>(70)</sup>.

4-bis. Gli utenti sprovvisti di titolo di viaggio provvedono, al momento dell'accertamento della violazione, al pagamento della tariffa relativa al servizio usufruito, ferma restando l'applicazione della sanzione di cui al comma 3. Qualora tale pagamento non venga effettuato, l'utente, se maggiorenne, è invitato a scendere alla fermata successiva, ove la stessa sia posta in area urbanizzata <sup>(71)</sup>.

4-ter. L'autista può richiedere all'utente l'esibizione del titolo di viaggio al momento della salita a bordo. Ove l'utente risulti sprovvisto del titolo e non provveda all'acquisto del medesimo è invitato a scendere dal mezzo <sup>(72)</sup>.

5. Gli utenti sprovvisti di titolo di viaggio che, entro quindici giorni successivi all'accertamento, presentino ai competenti uffici aziendali l'abbonamento personale regolarmente validato in data anteriore a quella dell'accertamento stesso, sono soggetti alle sanzioni di cui al comma 4 <sup>(73)</sup>.

6. Gli illeciti amministrativi commessi dagli utenti dei servizi di trasporto, ivi compresi quelli concernenti l'alterazione dei titoli di viaggio e l'uso di titoli di viaggio contraffatti o alterati, sono accertati e contestati, ai sensi della *legge regionale 28 dicembre 2000, n. 81* (Disposizioni in materia di sanzioni amministrative), dal personale delle aziende di trasporto a ciò espressamente incaricato, munito di apposito documento di riconoscimento rilasciato dall'azienda. I nominativi dei dipendenti incaricati del controllo sono comunicati all'ente competente.

6-bis. Per le attività di accertamento e contestazione di cui al comma 6 le aziende di trasporto possono altresì avvalersi, a proprie spese, di personale non dipendente munito di qualifica di guardia particolare giurata, secondo quanto previsto dal regolamento adottato con decreto del Ministro dell'interno 15 settembre 2009, n. 154 (Regolamento recante disposizioni per l'affidamento dei servizi di sicurezza sussidiaria nell'ambito dei porti, delle stazioni ferroviarie e dei relativi mezzi di trasporto e depositi, delle stazioni delle ferrovie metropolitane e dei relativi mezzi di trasporto e depositi, nonché nell'ambito delle linee di trasporto urbano, per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà, adottato ai sensi dell'*articolo 18, comma 2, del decreto-legge 27 luglio 2005, n. 144*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 31 luglio 2005, n. 155*). Tale personale è dotato di apposito documento di riconoscimento rilasciato dall'azienda, che attesti l'abilitazione all'esercizio dei compiti attribuiti. I nominativi dei soggetti incaricati del controllo sono comunicati all'ente competente <sup>(74)</sup>.

7. Restano ferme le competenze dei soggetti cui sono attribuiti poteri di accertamento e contestazione di illeciti amministrativi in base alle vigenti leggi.

8. Il pagamento delle somme dovute ai sensi dei commi 3, 4 e 5 può essere effettuato, nella misura minima rispettivamente indicata, direttamente nelle mani del personale incaricato del controllo all'atto della contestazione, o comunque nei quindici giorni successivi. Resta ferma la possibilità di pagamento in misura ridotta ai sensi dell'*articolo 8 della L.R. 81/2000* <sup>(75)</sup>.

9. Qualora non sia effettuato il pagamento ai sensi del comma 8, il dipendente incaricato del controllo che ha accertato la violazione inoltra il rapporto completo di processo verbale di accertamento a prova delle eseguite notificazioni, al direttore dell'azienda di trasporto pubblica o privata, da cui il medesimo dipende, o, in caso di servizi gestiti in economia, al responsabile del competente servizio dell'ente. Ai sensi dell'*articolo 10 della L.R. n. 81/2000* il soggetto destinatario del rapporto è competente ad emettere l'ordinanza-ingiunzione al termine di procedure conformi alle disposizioni di cui al medesimo articolo.

10. L'ordinanza-ingiunzione, anche se emanata da azienda di trasporto privata, è notificata agli interessati a mezzo posta, tramite ufficiale giudiziario o messo comunale. A tal fine, all'azienda di trasporto pubblica o privata è consentito l'accesso telematico per la consultazione, limitatamente ai soggetti interessati, delle banche dati anagrafiche della Regione Toscana <sup>(76)</sup>.

11. Il recupero coattivo delle sanzioni amministrative avviene preferibilmente tramite la formazione di ruoli esattoriali, con le modalità e nei termini previsti dal *D.Lgs. 26 febbraio 1999, n. 46* (Riordino della disciplina della riscossione mediante ruolo, a norma dell'*articolo 1 della legge 28 settembre 1998, n. 337*), in quanto applicabile alle entrate non tributarie.

12. I proventi delle sanzioni amministrative di cui al presente articolo sono devoluti interamente alle aziende di trasporto <sup>(77)</sup>.

---

(67) Comma aggiunto dall'art. 25, comma 1, L.R. 29 dicembre 2014, n. 86, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 77, comma 1, della medesima legge), la cui applicabilità decorre dal 1° gennaio 2015.

(68) Comma così sostituito dall'art. 4, L.R. 29 dicembre 2003, n. 68. Il testo originario era così formulato: «2. La Giunta regionale stabilisce con regolamento, da approvare entro il 30 settembre 2003, gli ulteriori obblighi a cui debbono attenersi gli utenti dei servizi di trasporto pubblico.».

(69) Comma così sostituito dall'art. 25, comma 2, L.R. 29 dicembre 2014, n. 86, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 77, comma 1, della medesima legge), la cui applicabilità decorre dal 1° gennaio 2015. Il testo precedente era così formulato: «3. L'inosservanza degli obblighi di cui al comma 1 comporta l'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie da euro 40,00 a euro 240,00, oltre al pagamento dell'importo relativo alla tariffa per il servizio usufruito.».

(70) Comma così modificato dall'art. 25, comma 3, L.R. 29 dicembre 2014, n. 86, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 77, comma 1, della medesima legge), la cui applicabilità decorre dal 1° gennaio 2015.

(71) Comma aggiunto dall'art. 25, comma 4, L.R. 29 dicembre 2014, n. 86, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 77, comma 1, della medesima legge), la cui applicabilità decorre dal 1° gennaio 2015.

(72) Comma aggiunto dall'art. 25, comma 5, L.R. 29 dicembre 2014, n. 86, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 77, comma 1, della medesima legge), la cui applicabilità decorre dal 1° gennaio 2015.

(73) Comma dapprima sostituito dall'art. 4, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55 e poi così modificato dall'art. 25, comma 6, L.R. 29 dicembre 2014, n. 86, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 77, comma 1, della medesima legge), la cui applicabilità decorre dal 1° gennaio 2015. Il testo precedente era così formulato: «5. Gli utenti sprovvisti di titolo di viaggio che, entro i cinque giorni successivi all'accertamento, presentino ai competenti uffici aziendali l'abbonamento personale regolarmente validato in data anteriore a quella dell'accertamento, sono soggetti a sanzione amministrativa pecuniaria compresa tra euro 6,00 e euro 36,00, in luogo della sanzione di cui al comma 3.».

(74) Comma aggiunto dall'art. 25, comma 7, L.R. 29 dicembre 2014, n. 86, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 77, comma 1, della medesima legge), la cui applicabilità decorre dal 1° gennaio 2015.

(75) Comma così sostituito dall'art. 25, comma 8, L.R. 29 dicembre 2014, n. 86, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 77, comma 1, della medesima legge), la cui applicabilità decorre dal 1° gennaio 2015. Il testo precedente era così formulato: «8. Il pagamento delle somme dovute per le violazioni di cui ai commi 3 e 4 può essere effettuato, nella misura minima rispettivamente indicata, direttamente nelle mani del personale incaricato del controllo all'atto della contestazione, o comunque nei cinque giorni successivi. Resta ferma la possibilità di pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 8 della L.R. n. 81/2000.».

(76) Comma così modificato dall'art. 25, comma 9, L.R. 29 dicembre 2014, n. 86, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 77, comma 1, della medesima legge), la cui applicabilità decorre dal 1° gennaio 2015.

(77) Articolo così sostituito dall'art. 23, L.R. 8 luglio 2003, n. 33, poi così modificato come indicato nelle note che precedono. Il testo originario era così formulato: «Art. 25. Sanzioni a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e procedure per la loro applicazione. 1. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale sono tenuti a munirsi di idoneo e valido titolo di viaggio, a conservarlo per la durata del percorso ed alla fermata di discesa, nonché ad esibirlo a richiesta del personale di vigilanza.

2. Il Consiglio regionale stabilisce, con deliberazione, gli ulteriori obblighi a cui debbono attenersi gli utenti dei servizi di trasporto pubblico.

3. L'inosservanza degli obblighi di cui al comma 1 comporta sanzioni amministrative pecuniarie comprese tra lire 40.000 a lire 400.000.

4. L'inosservanza degli obblighi di cui al comma 2 comporta sanzioni amministrative pecuniarie comprese tra lire 5.000 e lire 50.000.

5. Le violazioni amministrative previste a carico degli utenti dei servizi di trasporto sono accertate e contestate, ai sensi della L. 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale), dal personale delle aziende di trasporto a ciò espressamente incaricato. A tal fine ogni azienda segnala all'Ente competente all'esercizio delle funzioni amministrative relative ai servizi eserciti, i nomi dei propri dipendenti incaricati del controllo predetto. Essi debbono essere muniti di apposito documento di riconoscimento rilasciato dall'azienda. Restano ferme le competenze dei soggetti cui sono attribuiti poteri di accertamento e contestazione di illeciti amministrativi in base alle vigenti leggi.

6. Il pagamento in misura ridotta della sanzione prevista per la violazione commessa può essere effettuato, unitamente alle spese postali e di notifica, presso l'ufficio dell'azienda che ha accertato l'infrazione o mediante accreditamento in conto corrente, secondo le modalità stabilite dall'azienda medesima. Le aziende di trasporto possono inoltre stabilire che il pagamento possa essere effettuato, al momento della contestazione, al personale delle aziende incaricato della vigilanza.

7. Qualora non sia effettuato il pagamento in misura ridotta, l'agente che ha accertato l'inadempimento deve inoltrare il rapporto completo di processo verbale di accertamento a prova delle eseguite notificazioni, al direttore dell'azienda di trasporto pubblica o privata da cui il medesimo dipendente, o, in caso di servizi gestiti in economia, al responsabile del competente servizio dell'Ente. Ai sensi dell'art. 18 della legge n. 689 del 1981, il soggetto destinatario del rapporto è competente ad emettere l'ordinanza-ingiunzione al termine di procedure conformi a disposizioni di cui ai commi 1 e 2 del medesimo articolo, che regolano la partecipazione degli interessati al procedimento per l'emissione dell'ordinanza-ingiunzione.

8. L'ordinanza-ingiunzione, anche se emanata da azienda di trasporto privata è notificata agli interessati a mezzo posta, tramite ufficiale giudiziario o messo comunale.

9. I proventi delle sanzioni amministrative applicate agli utenti dei servizi di trasporto, sia nel caso di riscossione a seguito di pagamento in misura ridotta che di ordinanza-ingiunzione, sono devoluti interamente all'azienda di trasporto.».

## Art. 26

### Carta dei servizi ed informazione all'utenza <sup>(78)</sup>.

1. La Regione promuove lo sviluppo dell'informazione all'utenza e di sistemi innovativi per il pagamento dei titoli di viaggio.

2. I soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico sono tenuti ad adottare la Carta dei servizi dei trasporti sulla base dello schema approvato con deliberazione della Giunta regionale <sup>(79)</sup>.

(78) Vedi, anche, la Delib.C.R. 19 dicembre 2001, n. 246.

(79) Comma così sostituito dall'art. 24, L.R. 8 luglio 2003, n. 33, poi così modificato dall'art. 101, L.R. 29 dicembre 2010, n. 65, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 139 della stessa legge). Il testo originario era così formulato: «2. I soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico sono tenuti ad adottare la Carta dei servizi dei trasporti, sulla base dello schema adottato dal Consiglio regionale, su proposta della Giunta da presentare entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge.».

## Art. 26-bis

### Attribuzione del gettone di presenza ai componenti ed ai membri della segreteria del comitato di verifica e monitoraggio per l'attuazione della delega di cui all'articolo 8 del D.Lgs. 422/1997 <sup>(80)</sup>.

1. Ai componenti del comitato di verifica e monitoraggio per l'attuazione della delega di cui all'*articolo 8 del D.Lgs. 422/1997* è attribuito un gettone di presenza di euro 30,00 per ogni giornata di effettiva partecipazione alle sedute dello stesso comitato.
2. Ai membri della segreteria del comitato di cui al comma 1 è attribuito un gettone di presenza di euro 20,00 per ogni giornata di effettiva assistenza alle sedute dello stesso comitato.
3. Ai componenti ed ai membri della segreteria di cui ai commi 1 e 2 competono i rimborsi delle spese di missione, rispettivamente, per la partecipazione alle sedute del comitato e per l'assistenza alle stesse. Per i componenti del comitato ed i membri della segreteria non dipendenti della Regione i rimborsi sono determinati con riferimento alle norme in vigore per i dirigenti regionali.

---

*(80) Il presente articolo, aggiunto dall'art. 25, L.R. 8 luglio 2003, n. 33, poi modificato dall'art. 61, L.R. 27 luglio 2007, n. 40, è stato successivamente così sostituito dall'art. 24, L.R. 14 luglio 2012, n. 35, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 48 della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «Art. 26-bis. Attribuzione di compensi e indennità di presenza ai componenti ed ai membri della segreteria dei comitati di verifica e monitoraggio previsti dagli accordi di programma per l'attuazione delle deleghe di cui agli articoli 8 e 9 del D.Lgs. n. 422/1997. 1. A ciascun componente del comitato di verifica e monitoraggio previsto all'articolo 10 dell'accordo di programma per l'attuazione della delega di cui all'articolo 8 del D.Lgs. n. 422/1997 è attribuito, al lordo delle trattenute di legge, un compenso annuo pari ad euro 2.375,00 ed una indennità di presenza per la partecipazione ad ogni seduta del comitato, pari ad euro 190,00.*

*2. A ciascun componente del comitato di verifica e monitoraggio previsto all'articolo 5 dell'accordo di programma per l'attuazione della delega di cui all'articolo 9 del D.Lgs. n. 422/1997 è attribuito, al lordo delle trattenute di legge, un compenso annuo pari ad euro 2.375,00 ed una indennità di presenza per la partecipazione ad ogni seduta del comitato, pari ad euro 190,00.*

*3. Ai membri della segreteria dei comitati di cui ai commi 1 e 2 è attribuito, al lordo delle trattenute di legge, un compenso annuo pari ad euro 712,00 ed una indennità di presenza per la partecipazione ad ogni seduta del comitato, pari ad euro 71,00.*

*4. Ai componenti del comitato di cui al comma 1 ed ai membri della segreteria del comitato medesimo, competono i rimborsi delle spese di trasferta determinati con riferimento alle norme in vigore per i dirigenti regionali. I rimborsi spettano qualora il soggetto interessato sia residente o presti servizio in un comune distante almeno dieci chilometri dal comune ove la riunione si svolge.*

*5. I rimborsi delle spese di trasferta previsti al comma 4 spettano altresì ai componenti del comitato di cui al comma 2 nominati in rappresentanza della Regione ed ai membri della segreteria del comitato medesimo.*

*6. I compensi, le indennità ed i rimborsi spese di cui al presente articolo sono attribuiti a decorrere dalla data di insediamento dei comitati.».*

---

## **Art. 27**

### *Norma finanziaria.*

1. Agli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge, quantificati in euro 391.723.462,64 per il 2003, euro 391.040.222,08 per il 2004 e euro 391.040.222,08 per il 2005, si fa fronte con le risorse iscritte nella U.P.B. 322 "Servizi di trasporto pubblico - spese correnti" per euro 391.646.462,64 nel 2003, euro 391.000.222,08 nel 2004 e euro 391.000.222,08 nel 2005 incrementate di euro 77.000,00 nel 2003, di euro 40.000,00 nel 2004 e di euro 40.000,00 nel 2005 mediante la seguente variazione al bilancio pluriennale a legislazione vigente 2003/2005:

anno 2003:

- in diminuzione U.P.B. 741 "Fondi", euro 77.000,00;
- in aumento U.P.B. 322 "Servizi di trasporto pubblico - spese correnti", euro 77.000,00;

anni 2004 e 2005:

- in diminuzione U.P.B. 741 "Fondi", euro 40.000,00;
- in aumento U.P.B. 322 "Servizi di trasporto pubblico - spese correnti", euro 40.000,00;

2. Per gli esercizi successivi si fa fronte con legge di bilancio <sup>(81)</sup>.

2-bis. Per il finanziamento dell'articolo 24, comma 3, lettera b), è autorizzata la spesa di euro 170.000,00 a valere sulle risorse iscritte all'UPB 322 "Servizi di trasporto pubblico - spese correnti" del bilancio di previsione 2014 <sup>(82)</sup>.

2-ter. Agli oneri per gli esercizi successivi si fa fronte con legge di bilancio <sup>(83)</sup>.

---

(81) Articolo così sostituito dall'art. 26, L.R. 8 luglio 2003, n. 33. Il testo originario era così formulato: «Art. 27. Norma finanziaria. 1. La legge di bilancio stabilisce per ciascun anno gli stanziamenti che occorrono per far fronte agli oneri di cui alla presente legge.

2. [Il presente comma, che si omette, apporta variazioni al bilancio di previsione per il 1998, approvato con L.R. 23 gennaio 1998, n. 5].

3. Per gli esercizi 1999 e seguenti si provvederà con le relative leggi di bilancio.

4. La Regione nel Programma regionale dei servizi di trasporto pubblico definisce le modalità ed i tempi di erogazione delle spese di esercizio al fine di garantire gli obblighi contrattuali.».

(82) Comma aggiunto dall'art. 53, comma 1, L.R. 24 dicembre 2013, n. 77, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 73 della medesima legge).

(83) Comma aggiunto dall'art. 53, comma 2, L.R. 24 dicembre 2013, n. 77, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 73 della medesima legge).

---

## **Art. 28**

### *Interventi sostitutivi.*

[1. In caso di mancata approvazione del Programma provinciale dei servizi entro i termini stabiliti dal Programma regionale dei servizi, il Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione della Giunta medesima, diffida la Provincia ad approvare il Programma provinciale entro l'ulteriore termine di tre mesi. Trascorso inutilmente il termine assegnato, la Giunta regionale si sostituisce alla Provincia inadempiente. Le risorse finanziarie eventualmente occorrenti sono detratte da quelle messe a disposizione per l'esercizio dei servizi di competenza della Provincia] <sup>(84)</sup>.

---

(84) Articolo abrogato dall'art. 31, comma 1, lettera a), L.R. 8 luglio 2003, n. 33.

---

## **TITOLO V**

### **Norme transitorie**

## **Art. 29**

### *Effettuazione delle prime gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico <sup>(85)</sup>.*

1. Le prime gare espletate ai sensi della presente legge per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico sono svolte in assenza del programma regionale dei servizi di trasporto pubblico di cui all'articolo 5 e del programma provinciale dei servizi di trasporto pubblico di cui all'articolo 8, sulla base delle determinazioni assunte in sede di conferenza dei servizi, recepite con Delib.C.R. 23 dicembre 2002, n. 205 nonché nel rispetto delle clausole essenziali del bando, del capitolato e del contratto di servizio, indicati con delibera della Giunta regionale ai sensi dell'articolo 16, comma 7.

2. Ai fini delle gare di cui al comma 1, l'individuazione dei servizi, la dimensione dei lotti e la disciplina tariffaria sono determinate dalla Regione, dalle province e dai comuni per i servizi di rispettiva competenza.

3. L'erogazione delle risorse regionali relative ai servizi di trasporto pubblico è sospesa qualora l'ente competente non provveda ad avviare le procedure concorsuali tramite l'emanazione del bando per l'affidamento dei servizi entro il 31 ottobre 2003. L'erogazione riprende all'atto della pubblicazione del bando di gara.

4. L'erogazione delle risorse regionali relative ai servizi di trasporto pubblico è sospesa qualora l'aggiudicazione dei servizi a seguito di espletamento di procedura di gara non avvenga entro il 1° gennaio 2004. L'erogazione riprende dalla data di aggiudicazione dei servizi <sup>(86)</sup>.

5. La Giunta regionale può stabilire la proroga dell'erogazione delle risorse regionali per un massimo di dodici mesi a decorrere dal termine di cui al comma 4, qualora l'aggiudicazione dei servizi sia ritardata per cause indipendenti dalla stazione appaltante <sup>(87)</sup> <sup>(88)</sup>.

---

(85) Con Delib.G.R. 8 novembre 2004, n. 1110 è stata disposta una proroga dell'erogazione delle risorse regionali per il trasporto pubblico fino al 31 dicembre 2004.

(86) Comma così sostituito dall'art. 5, comma 1, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55. Il testo precedente era così formulato: «4. L'erogazione delle risorse regionali relative ai servizi di trasporto pubblico è sospesa qualora l'affidamento dei servizi a seguito di espletamento di procedura di gara non avvenga entro il 1° gennaio 2004. L'erogazione riprende dalla data di affidamento dei servizi.».

(87) Comma così sostituito dall'art. 5, comma 2, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55. Il testo precedente era così formulato: «5. La Giunta regionale può stabilire la proroga dell'erogazione delle risorse regionali per un massimo di nove mesi a decorrere dal 1° gennaio 2004, qualora l'affidamento dei servizi sia ritardato per cause indipendenti dalla stazione appaltante.» Con Delib.G.R. 26 gennaio 2004, n. 33 è stata stabilita una proroga dell'erogazione delle risorse regionali per il trasporto pubblico per un periodo massimo di nove mesi a decorrere dal 1° gennaio 2004 e quindi fino al 30 settembre 2004, così come previsto dal presente comma, nella versione precedente, ai fini di garantire la continuità del servizio con le attuali gestioni.

(88) Il presente articolo, già modificato dall'art. 14, commi 1 e 2, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72, è stato poi così sostituito dall'art. 27, L.R. 8 luglio 2003, n. 33 e successivamente così modificato come indicato nelle note che precedono. Il testo precedente era così formulato: «Art. 29. Uscita delle Province dalla proprietà delle aziende di trasporto pubblico. 1. Le province, entro il 31 dicembre 2000, recedono dai consorzi ed escono dalla proprietà delle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico.

2. Il Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione della Giunta medesima, in caso di mancata osservanza di quanto previsto dal comma 1, diffida la Provincia a recedere dal Consorzio o ad uscire dalla proprietà delle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico, entro l'ulteriore termine di 3 mesi. Trascorso inutilmente il termine assegnato, il Presidente nomina un commissario ad acta ai sensi della legge regionale 16 giugno 1994, n. 45.

3. Fino al momento dell'uscita delle Province dalle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico e ferma restando la competenza provinciale in ordine alla stipula dei contratti di servizio e ad ogni successivo adempimento, le procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi provinciali sono espletate dalla Regione.».

---

### Art. 30

*Trasferimento beni mobili ed immobili strumentali alla effettuazione dei servizi di trasporto pubblico in occasione delle prime gare.*

1. L'ente affidante comunica i lotti da mettere a gara ai gestori del servizio, i quali, entro trenta giorni dalla comunicazione, indicano i beni mobili e immobili strumentali allo svolgimento del servizio oggetto dell'appalto che sono disposti a cedere all'impresa subentrante, con l'indicazione del relativo prezzo.

2. L'ente affidante, previa verifica della strumentalità dei beni rispetto al servizio oggetto dell'appalto e della congruità del prezzo, stipula con gli stessi gestori convenzioni con le quali questi ultimi si impegnano alla vendita, o alla cessione ad altro titolo, dei beni suddetti e l'amministrazione si impegna all'acquisto, o all'acquisizione ad altro titolo, per conto del soggetto subentrante da nominare non appena conosciuti gli esiti della gara. In tali convenzioni sono stabilite le condizioni della cessione dei beni, ivi compreso il prezzo degli stessi. In caso di beni di proprietà di terzi utilizzati dal gestore del servizio, la convenzione è stipulata da tutti i soggetti interessati.

3. L'impegno all'acquisizione dei beni di cui ai commi 1 e 2, espressamente previsto nel bando di gara, è inserito in apposita clausola del capitolato speciale d'appalto, e come tale accettato dall'affidatario.

4. Per i beni acquisiti con finanziamenti pubblici erogati anteriormente al 30 giugno 2003, il prezzo di vendita di cui al comma 2 è determinato decurtando dal valore commerciale la parte di finanziamento non ancora ammortizzata, che costituisce finanziamento pubblico a favore del soggetto acquirente. In caso di cessione ad altro titolo si procede con il medesimo criterio. Sono fatte salve le diverse condizioni stabilite dagli specifici provvedimenti di programmazione o di assegnazione dei contributi.

5. Per i beni di cui al comma 4 che non vengano ceduti ai sensi del presente articolo, l'ente concedente procede al recupero dei finanziamenti nella misura e con le modalità previste dalla disciplina vigente al momento della loro concessione <sup>(89)</sup>.

---

(89) Il presente articolo, già modificato dall'art. 15, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72 (che ha abrogato i commi 2, 3 e 4), è stato poi così sostituito dall'art. 28, L.R. 8 luglio 2003, n. 33. Il testo precedente era così formulato: «Art. 30. Trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi. 1. La Regione nell'ambito del Programma regionale dei servizi di trasporto pubblico prevede agevolazioni ed incentivi economici per favorire la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in S.p.A., ovvero in cooperative anche tra dipendenti, il frazionamento aziendale, la esternalizzazione di attività aziendali, nonché lo sviluppo dell'imprenditoria minore.

2. [Per le società derivanti dalla totale trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in S.p.A. o in cooperative tra dipendenti, gli Enti locali, nelle rispettive competenze, possono procedere all'affidamento diretto per un periodo massimo di cinque anni dal momento della trasformazione. Gli enti locali possono altresì procedere all'affidamento diretto, per un periodo massimo di due anni, nel caso di cooperative tra dipendenti o di società per azioni a prevalente capitale pubblico esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge].

3. [Per le società per azioni o cooperative derivanti dal frazionamento delle aziende speciali e dei consorzi per una quota superiore al 50% dei servizi di trasporto pubblico locale di cui all'art. 2, comma 1, prodotti al momento del frazionamento, gli enti locali, nelle rispettive competenze, possono procedere all'affidamento diretto



per un periodo massimo di tre anni. Ove il frazionamento interessi una quota inferiore al 50% e comunque superiore al 10%, gli Enti locali possono procedere all'affidamento diretto per un periodo massimo di due anni].

4. [Nel caso in cui, al 31 dicembre 1999, non si sia realizzata la totale trasformazione di cui al comma 2, gli Enti locali competenti provvedono alla revisione dei contratti di servizio in essere al fine di affidare tramite procedure concorsuali, ogni anno, almeno il 10% dei servizi gestiti nell'anno precedente dalle suddette aziende. In caso di mancata osservanza di quanto disposto dal presente comma, si applicano i poteri sostitutivi di cui all'art. 28].

5. In caso di trasformazione dell'azienda speciale o del consorzio in S.p.A. e ferma restando la competenza comunale in ordine alla stipula dei contratti di servizio e ad ogni successivo adempimento, le procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi di competenza comunale sono effettuate dalla Provincia territorialmente competente fino a che il Comune risulti azionista di maggioranza della medesima S.p.A.».

---

### Art. 31

#### Proroga delle concessioni. Disciplina sanzionatoria.

1. Le concessioni e gli altri atti di affidamento dei servizi di cui all'articolo 5 della legge regionale 28 febbraio 1984, n. 14 (Delega delle funzioni amministrative in materia di trasporti), possono essere prorogati fino al 31 dicembre 2003.

2. Fino all'entrata in vigore del regolamento previsto dall'articolo 23 si applicano le disposizioni di cui alla Delib.C.R. 9 febbraio 1999, n. 34.

3. Fino all'entrata in vigore del regolamento previsto dall'articolo 25, comma 2, si applicano le disposizioni di cui alla Delib.C.R. 19 dicembre 2001, n. 245<sup>(90)</sup>.

---

(90) Il presente articolo, già sostituito dall'art. 16, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 29, L.R. 8 luglio 2003, n. 33. Il testo precedente era così formulato: «Art. 31. Proroga degli atti di affidamento, nonché delle disposizioni concernenti sanzioni e tariffe. 1. Le concessioni e gli altri atti di affidamento dei servizi ordinari di cui all'art. 5 della L.R. n. 14/1984, in scadenza entro il 31 dicembre 1999, possono essere prorogati fino ad un termine non successivo al 31 dicembre 2003. La Regione, le province e i comuni, ognuno per i servizi di propria competenza, stipulano, entro il 31 dicembre 2000, i relativi contratti di servizio per il periodo 2001/2003, anche in deroga alla durata minima prevista all'art. 15, comma 3. Fino alla stipula dei contratti di servizio sopraindicati può provvedersi sulla base di specifici accordi fra ciascun Ente competente e ciascuna azienda sulla base dello schema tipo dell'accordo di servizio definito con Delib.C.R. 23 aprile 1998, n. 99 aggiornato e integrato dalla Giunta regionale al fine di prevedere idonee misure per una rilevazione dell'utenza dei servizi.

2. Possono essere altresì prorogate al 31 dicembre 2003 le concessioni dei servizi di cui all'art. 5 della legge regionale 28 febbraio 1984, n. 14 (Delega delle funzioni amministrative in materia di trasporti) diversi da quelli ordinari, in scadenza entro il 31 dicembre 1999.

3. La Provincia, sulla base delle risorse regionali ad essa assegnate, individua, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, le risorse da assegnare ad ogni Comune.

4. Fino alla approvazione da parte del Consiglio regionale degli atti di cui agli artt. 24 e 25, si applicano le disposizioni di cui alla L.R. 18 maggio 1983, n. 33 (Disciplina tariffaria del trasporto pubblico locale e determinazione delle tariffe minime) concernente le sanzioni a carico delle aziende di trasporto e degli utenti dei servizi.

5. Fino all'approvazione del programma regionale dei servizi di trasporto pubblico, per i servizi di competenza regionale, e del programma provinciale dei servizi di trasporto pubblico, per i servizi di competenza provinciale e comunale, si applicano le disposizioni di cui alla L.R. n. 33/1983 concernenti la definizione della disciplina tariffaria.».

---

### Art. 32

#### Attribuzione delle funzioni amministrative. Termine di decorrenza.

1. L'attribuzione delle funzioni amministrative alla Regione ed agli enti locali, di cui agli articoli 10 comma 1, 11 comma 2, e 12 della presente legge, decorre a partire dal sessantesimo giorno successivo alla data di pubblicazione della deliberazione della Giunta regionale di cui all'articolo 6, comma 6<sup>(91)</sup>.

---

(91) Il presente articolo, già modificato dall'art. 17, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72, è stato poi così sostituito dall'art. 30, L.R. 8 luglio 2003, n. 33. Il testo precedente era così formulato: «Art. 32. Decorrenza dei servizi autorizzati. 1. I servizi di trasporto pubblico di cui all'art. 14 possono essere autorizzati solo successivamente alla approvazione da parte del Consiglio regionale dei criteri di cui al medesimo articolo.».

---

### Art. 33

#### Abrogazione di norme.

1. Fatti salvi gli atti in corso alla data di entrata in vigore della presente legge i quali si concludono a norma della disciplina previgente, sono abrogate le seguenti leggi regionali e loro modificazioni e integrazioni:

- *L.R. 5 giugno 1972, n. 12* (Norme per l'esercizio delle funzioni trasferite o delegate alla Regione con *D.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5* in materia di tramvie e linee automobilistiche di interesse regionale, navigazione e porti lacuali) <sup>(92)</sup>;

- *L.R. 18 maggio 1983, n. 33* (Disciplina tariffaria del trasporto pubblico locale e determinazione delle tariffe minime) ad eccezione dell'art. 16 e del comma 1 dell'art. 17-ter inserito con *L.R. n. 58 del 1995* <sup>(93)</sup>;

- *L.R. 3 gennaio 1984, n. 1* (Norme per la determinazione e la concessione di contributi di esercizio per i servizi di trasporto locale);

- *L.R. 28 febbraio 1984, n. 14* (Delega delle funzioni amministrative in materia di trasporti) ad eccezione dell'art. 36 comma 3;

- *L.R. 8 marzo 1990, n. 11* (Interventi regionali per la realizzazione ed il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico locale nei centri storici con aree pedonali o zone di traffico limitato);

- *L.R. 11 agosto 1993, n. 53* (Provvedimenti urgenti per il trasporto pubblico locale).

---

(92) La data della legge è stata così corretta con avviso di rettifica pubblicato nel *B.U. 5 novembre 1998, n. 36*.

(93) L'art. 1, *L.R. 13 aprile 1995, n. 58*, ha inserito un articolo nella *L.R. 18 maggio 1983, n. 33*, indicandolo erroneamente come art. 17-bis; poiché l'art. 17-bis era già stato introdotto dall'art. 4, *L.R. 11 marzo 1992, n. 7*, quello aggiunto dall'art. 1 della suddetta *L.R. n. 58 del 1995* deve intendersi come art. 17-ter.

**Regione Toscana - Legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65 recante: "Legge finanziaria per l'anno 2011".**

(Bollettino Ufficiale n. 54, parte prima, del 31.12.2010)

(...)

**CAPO II - Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale. Modifiche alla legge regionale 31 luglio 1998, n. 42 (Norme per il trasporto pubblico locale)****SEZIONE I - Disposizioni urgenti per l'anno 2011****Art. 82 - Disposizioni urgenti per il trasporto pubblico locale**

1. Gli enti locali titolari di contratti per il servizio di trasporto pubblico locale su gomma scaduti o in scadenza entro il termine di decorrenza dell'affidamento ad un unico soggetto gestore di cui all'articolo 90 (41), provvedono a garantire la continuità del servizio in applicazione dell'articolo 5, comma 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 e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70. Resta ferma la facoltà di bandire specifica gara con scadenza dell'affidamento del servizio al 31 dicembre 2011 (41), con possibilità di proroga fino a sei mesi.

1 bis. Nelle more dell'espletamento della procedura concorsuale per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma al gestore unico di cui all'articolo 90 e fino al subentro dello stesso, gli enti locali competenti provvedono, nei limiti degli stanziamenti di bilancio, a garantire la continuità del servizio reiterando, anche oltre il primo biennio, i provvedimenti di emergenza emanati ai sensi del comma 1. (104) (108)

2. Per l'anno 2011 le risorse regionali destinate ai servizi di trasporto pubblico locale sono ripartite tra gli enti locali, con deliberazione della Giunta regionale, nel rispetto delle quote percentuali risultanti dagli esiti della conferenza dei servizi minimi di cui all'articolo 6 della legge regionale 31 luglio 1998, n. 42 (Norme per il trasporto pubblico locale) tenutasi in data 11 aprile 2005, previa decurtazione:

a) di una quota pari al 2,5 per cento da calcolare sull'ammontare complessivo, da ripartire tra gli enti locali secondo quanto stabilito al comma 5;

b) di una ulteriore quota pari allo 0,8 per cento dell'ammontare complessivo, da destinare al funzionamento dell'ufficio unico di cui all'articolo 86.

3. Nell'ambito della deliberazione di riparto di cui al comma 2, la Giunta regionale provvede altresì all'individuazione dei criteri e delle prescrizioni, che costituiscono condizione per l'erogazione delle risorse, a cui le province, di concerto con i comuni, devono attenersi nella ridefinizione della rete e dei livelli quantitativi dei servizi di trasporto, con particolare riferimento ai criteri per l'integrazione della rete dei servizi ferroviari, a guida vincolata e in sede propria e su gomma.

4. Dalla ripartizione di cui al comma 2, sono escluse le risorse destinate ai progetti di riorganizzazione e valorizzazione dei servizi nell'ambito dei piani urbani della mobilità che siano state oggetto di accordo stipulato entro il 31 dicembre 2010.

5. Le risorse decurtate dall'ammontare complessivo ai sensi del comma 2, lettera a) e le risorse derivanti dalla mancata sottoscrizione degli accordi di cui al comma 4, sono attribuite agli enti locali, secondo le modalità ed i tempi stabiliti con deliberazione della Giunta regionale, in relazione ai lotti in cui le compensazioni per la produzione del servizio siano uguali o non superiori del 5 per cento rispetto alle compensazioni standard di produzione del servizio definite dalla Giunta regionale.

**SEZIONE II - Riforma del trasporto pubblico locale****Art. 83 - Esercizio associato delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale**

1. La presente sezione detta disposizioni per l'esercizio associato delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale su gomma concernenti:

a) l'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto relative ai contratti scaduti e in scadenza negli anni 2011, 2012 e 2013;

b) la gestione, il controllo, la vigilanza ed il monitoraggio dei contratti stipulati ai sensi della lettera a).

2. Per i contratti di cui al comma 1, lettera a), con scadenza successiva al 1° gennaio 2012, l'affidamento del servizio al gestore decorre dalla data di scadenza degli stessi.

**Art. 84 - Ambito territoriale ottimale del servizio di trasporto pubblico locale**

1. A decorrere dal 1° gennaio 2012 è istituito l'ambito territoriale ottimale per lo svolgimento delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale coincidente con l'intera circoscrizione territoriale regionale (90).

1 bis. L'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma avviene sulla base di un unico lotto di gara, fatta salva la possibilità degli enti locali di prevedere ulteriori lotti per i servizi di cui all'articolo 88, comma 3, e per quelli che non siano oggetto della convenzione di cui all'articolo 85. (91)

1 ter. L'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro avviene sulla base di uno o più lotti, anche integrati con quello di cui al comma 1 bis, individuati con deliberazione della Giunta regionale, tenendo conto delle caratteristiche dei servizi e delle condizioni di economicità, efficacia ed efficienza della loro organizzazione. (92)

**Art. 84 bis - Investimenti per il trasporto ferroviario regionale (93)**

1. La Giunta regionale, per potenziare ed ammodernare il servizio ferroviario regionale, può acquisire materiale rotabile, anche avvalendosi a tale fine, per l'espletamento delle procedure di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE), dei soggetti gestori del servizio.
2. Ai fini di cui al comma 1 la Giunta stipula con i soggetti gestori apposita convenzione che prevede l'acquisizione del materiale rotabile direttamente al patrimonio regionale.

**Art. 85 - Convenzione per l'esercizio associato delle funzioni**

1. L'esercizio associato delle funzioni di cui all'articolo 83 è regolato da apposita convenzione stipulata tra la Regione, le province ed i comuni.
2. La convenzione di cui al comma 1, è stipulata entro il 31 gennaio 2011 sulla base dello schema tipo approvato dalla Giunta regionale, previo confronto con gli enti locali.
3. Lo schema tipo di convenzione prevede la delega alla Regione delle funzioni amministrative di cui all'articolo 83 **(42)**, comma 1, da parte delle province e dei comuni.

**Art. 86 - Ufficio unico per l'esercizio associato delle funzioni (43)**

1. La Regione, avvalendosi di personale proprio e di personale trasferito dalle province previo accordo con gli enti di provenienza **(109)**, costituisce un ufficio unico per lo svolgimento delle seguenti attività, con riferimento alle funzioni di cui all'articolo 83, comma 1:
  - a) supporto alla programmazione della mobilità e dei servizi di trasporto marittimi, ferroviari, a guida vincolata e in sede propria e su gomma integrati fra loro, nonché delle relative politiche tariffarie;
  - b) istruttoria tecnica a supporto della conferenza di cui all'articolo 6 della l.r. 42/1998;
  - c) espletamento delle procedure concorsuali;
  - d) gestione del contratto di servizio;
  - e) controllo, vigilanza e monitoraggio;
  - f) gestione banche dati;
  - g) supporto tecnico alla pianificazione territoriale per la simulazione degli effetti sul traffico delle previsioni insediative e degli altri interventi rilevanti per l'assetto delle reti del trasporto pubblico e privato;
  - h) segreteria della conferenza permanente di cui all'articolo 87.
2. L'ufficio unico relaziona trimestralmente alla conferenza permanente di cui all'articolo 87 in merito alla propria attività.
3. La Giunta regionale definisce l'organizzazione ed indirizza l'attività dell'ufficio unico, sulla base delle proposte formulate dalla conferenza permanente di cui all'articolo 87.

**Art. 86 bis - Trasferimento di personale (110)**

1. Ai sensi dell'articolo 86, il personale delle amministrazioni provinciali che svolge funzioni in materia di trasporto pubblico locale (TPL) è trasferito nel ruolo organico della Giunta regionale a far data dal 1° gennaio 2015 nel numero massimo di dodici unità, previa intesa tra la Regione, l'Unione province d'Italia (UPI) e le province interessate in ordine alle modalità per l'individuazione ed il trasferimento del personale medesimo da concludersi entro il 30 novembre 2014.
2. Allo scadere della validità della convenzione di cui all'articolo 85, l'eventuale diversa attribuzione delle funzioni di cui all'articolo 83, comma 1, qualora tale attribuzione non sia già stata definita in attuazione della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni), determina la conseguente allocazione del personale trasferito ai sensi dell'articolo 86, comma 1.
3. Al personale di cui al comma 1 è riconosciuta a tutti gli effetti la continuità del rapporto di lavoro e l'anzianità maturata presso le amministrazioni di provenienza.
4. All'atto di inquadramento nel ruolo organico della Giunta regionale l'importo complessivo del trattamento fisso e continuativo in godimento presso le amministrazioni provinciali determina l'attribuzione al dipendente della corrispondente posizione di sviluppo economico nella categoria di inquadramento ovvero, in mancanza di corrispondenza, della posizione di sviluppo economico immediatamente inferiore.
5. A decorrere dal 1° gennaio 2015, le risorse necessarie per le retribuzioni già spettanti presso gli enti di provenienza al personale trasferito nel ruolo organico della Giunta regionale sono finanziate con le risorse regionali di cui alla UPB 322 "Servizi di trasporto pubblico – spese correnti" per la gestione delle funzioni relative ai servizi di TPL, determinando un corrispondente minor trasferimento dalla predetta UPB alle province di cui al comma 1. Le risorse necessarie per le retribuzioni confluiscono nella competente UPB del bilancio regionale per annualità intere per l'anno 2015 e successivi.
6. Nell'ambito delle risorse di cui al comma 5, a decorrere dal 1° gennaio 2015, le risorse delle amministrazioni provinciali destinate alle politiche di sviluppo delle risorse umane e alla produttività di cui ai contratti collettivi nazionali di lavoro 1° aprile 1999 (Contratto collettivo nazionale di lavoro "CCNL" relativo al quadriennio normativo 1998-2001 ed al biennio economico 1998-1999 del personale del comparto delle Regioni e delle Autonomie locali) e 23 dicembre 1999 (CCNL relativo al quadriennio normativo 1998-2001 ed al biennio economico 1998-1999 del personale dell'area della dirigenza del comparto delle Regioni e delle Autonomie locali), confluiscono per l'intero importo tra le risorse della Regione Toscana destinate alle medesime finalità. Le relative amministrazioni provinciali riducono le risorse anzidette di rispettiva competenza presenti nei relativi fondi del medesimo importo complessivo.

7. La spesa relativa al trattamento economico complessivo del personale trasferito non comporta un aumento della spesa di personale della Regione Toscana ai fini dell'applicazione dell'articolo 1, comma 557, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato "legge finanziaria 2007"). La somma corrispondente non può essere e utilizzata da ciascuna delle province interessate ai fini dell'applicazione dell'articolo 1, comma 557, della l. 296/2006.

#### Art. 87 - Conferenza permanente per la programmazione e verifica delle attività dell'ufficio unico **(44)**

1. Per la programmazione e la verifica delle attività dell'ufficio di cui all'articolo 86, al fine di assicurare la collaborazione tra la Regione e gli enti locali, è istituita un'apposita conferenza permanente. La conferenza ha la stessa durata della convenzione stipulata per l'esercizio associato delle funzioni. **(45)**

2. La conferenza permanente è composta dal Presidente della Giunta regionale o da un suo delegato, che la presiede, dai presidenti delle province, dai sindaci dei comuni capoluogo di provincia, nonché da un sindaco in rappresentanza degli altri comuni di ciascuna provincia nominato **(46)** dal Consiglio delle autonomie locali (CAL). Alle sedute della conferenza partecipa, con funzioni di assistenza e senza diritto di voto, il responsabile dell'ufficio di cui all'articolo 86.

2 bis. Le nomine di competenza del CAL di cui al comma 2, sono effettuate entro trenta giorni dalla sottoscrizione della convenzione di cui all'articolo 85. Decorso inutilmente tale termine, la conferenza permanente è validamente costituita con la sola presenza degli altri membri, fatta salva la possibilità di successive integrazioni. **(47)**

3. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale determina con propria deliberazione le modalità di funzionamento della conferenza permanente.

4. Ai componenti della conferenza permanente non compete alcuna indennità di carica o di presenza.

#### Art. 88 - Risorse da destinare al trasporto pubblico locale

1. Entro il 31 gennaio 2011 la Giunta regionale con propria deliberazione individua:

- a) le tipologie di rete cui far riferimento per la determinazione dei costi e dei ricavi standard di cui alla lettera b);
- b) i costi standard di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale unitari per tipologia di rete ed i ricavi standard degli stessi.

2. Entro il 28 febbraio 2011 e comunque successivamente alla stipula della convenzione di cui all'articolo 85, è effettuata la conferenza regionale ai sensi dell'articolo 6 della l.r. 42/1998 come modificato dalla presente legge. La conferenza, sulla base delle determinazioni di cui al comma 1, provvede:

- a) al riparto delle risorse da destinare ai servizi di cui alla lettera b), nel rispetto dei criteri previsti dall'articolo 89 e tenuto conto di quanto stabilito al comma 3;
- b) all'individuazione della rete dei servizi di trasporto pubblico locale, compatibile con le risorse definite ai sensi dell'articolo 89, suddivisa per tipologie di rete e per competenza;
- c) approvazione dei criteri di premialità in favore degli enti locali che abbiano destinato risorse per la realizzazione dei servizi aggiuntivi. **(48)**

3. Nell'ambito della conferenza è fatta salva la possibilità di attribuire risorse agli enti locali **(49)** per la realizzazione di singoli servizi in area a domanda debole tramite l'integrazione con servizi sociali e scolastici, oppure tramite affidamento a soggetti esercenti servizi di trasporto pubblico non di linea di taxi ed autonoleggio da rimessa.

4. Le risorse che, nell'ambito della conferenza di cui al comma 2, risultino attribuite agli enti locali aderenti alla convenzione, rimangono allocate nel bilancio regionale per il finanziamento dei servizi oggetto di delega ai sensi dell'articolo 85, comma 3.

#### Art. 89 - Criteri per l'attribuzione delle risorse

1. La proposta approvata dalla Giunta regionale ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della l.r. 42/1998 come modificato dalla presente legge è formulata, per quanto riguarda la lettera a) del comma medesimo, sulla base dei seguenti criteri:

- a) una quota pari all'80 per cento delle risorse regionali destinate al trasporto pubblico locale è attribuita agli enti competenti a copertura dei servizi minimi;
- b) la restante quota delle risorse regionali destinate al trasporto pubblico locale, pari al 20 per cento, è attribuita agli enti competenti che hanno aderito alla convenzione di cui all'articolo 85 in misura proporzionale a quanto ad essi attribuito ai sensi della lettera a), come quota aggiuntiva per l'ampliamento della rete dei servizi minimi. **(50)**

1 bis. La delibera di cui al comma 1 propone altresì i criteri di premialità in favore degli enti locali che abbiano destinato risorse per la realizzazione dei servizi aggiuntivi. **(51)**

#### Art. 90 - Affidamento del servizio

1. Entro il 31 marzo 2011, l'ufficio di cui all'articolo 86 avvia le procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma ad un unico soggetto gestore, a partire dal 1° gennaio 2012. L'affidamento ha durata di nove anni ed ha ad oggetto i servizi relativi ai contratti scaduti e in scadenza negli anni 2011, 2012 e 2013.

2. La gara per l'affidamento dei servizi di cui al comma 1 può avere ad oggetto anche i servizi regionali di trasporto pubblico su ferro relativi ad uno o più lotti di cui all'articolo 84, comma 1 ter. In tal caso l'affidamento dei servizi avviene dalla data di scadenza del contratto relativo ai servizi su ferro ed il nuovo contratto ha durata fino al nono anno successivo a detta scadenza. **(94)**

3. Qualora nell'ambito della gara di cui al presente articolo si richieda agli offerenti la realizzazione di investimenti finalizzati al

miglioramento del servizio, la durata del contratto dovrà essere proporzionata ai tempi di recupero degli investimenti stessi, anche in deroga ai limiti di durata di cui ai commi 1 e 2.

Art. 91 - Norma transitoria

1. La gara per l'affidamento dei servizi di cui all'articolo 90 è svolta in assenza del programma regionale dei servizi di trasporto di cui all'articolo 5 della l.r. 42/1998 e dei programmi provinciali dei servizi di trasporto pubblico di cui all'articolo 8 della stessa legge, sulla base delle determinazioni assunte nella conferenza dei servizi di cui all'articolo 6 della l.r. 42/1998.

- 41. Parole così sostituite con l.r. 29 giugno 2011, n. 25, art. 8.
- 42. Parole così sostituite con l.r. 29 giugno 2011, n. 25, art. 9.
- 43. Rubrica così sostituita con l.r. 29 giugno 2011, n. 25, art. 10.
- 44. Parole così sostituite con l.r. 29 giugno 2011, n. 25, art. 11.
- 45. Periodo aggiunto con l.r. 29 giugno 2011, n. 25, art. 11.
- 46. Parola così sostituita con l.r. 29 giugno 2011, n. 25, art. 11.
- 47. Comma inserito con l.r. 29 giugno 2011, n. 25, art. 11.
- 48. Lettera così sostituita con l.r. 29 giugno 2011, n. 25, art. 12.
- 49. Parole così sostituite con l.r. 29 giugno 2011, n. 25, art. 12.
- 50. Comma così sostituito con l.r. 29 giugno 2011, n. 25, art. 13.
- 51. Comma aggiunto con l.r. 29 giugno 2011, n. 25, art. 13.
- 90. Parole soppresse con l.r. 14 luglio 2012, n. 35, art. 2.
- 91. Comma inserito con l.r. 14 luglio 2012, n. 35, art. 2.
- 92. Comma inserito con l.r. 14 luglio 2012, n. 35, art. 2.
- 93. Articolo inserito con l.r. 14 luglio 2012, n. 35, art. 3.
- 94. Comma così sostituito con l.r. 14 luglio 2012, n. 35, art. 4.
- 104. Comma inserito con l.r. 26 novembre 2012, n. 64, art. 2.
- 108. La Corte costituzionale ha dichiarato, con sentenza n. 2 del 13 gennaio 2014, l'illegittimità costituzionale dell'art. 2, della l.r. 24 novembre 2012, n. 64.
- 109. Parole così sostituite con l.r. 4 agosto 2014, n. 46, art. 7.
- 110. Articolo inserito con l.r. 4 agosto 2014, n. 46, art. 8.

(...)

**Regione Campania – Legge 28 marzo 2002, n. 3 recante: “Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania”.**

(1) Pubblicata nel B.U. Campania 8 aprile 2002, n. 19.

(2) Vedi, anche, la Delib.G.R. 6 dicembre 2002, n. 5899.

(3) In attuazione della presente legge vedi il Reg. reg. 16 marzo 2012, n. 3 e il Reg. reg. 11 agosto 2014, n. 6.

---

**TITOLO I****Norme generali****Art. 1**

*Oggetto.*

1. La presente legge disciplina, ai sensi del *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59, del decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400, del capo VII, tit. 3°, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112*, il sistema di trasporto pubblico locale ed i sistemi di mobilità nella Regione Campania

**Art. 2**

*Contenuti e finalità.*

1. La presente legge si propone le seguenti finalità:

a) assicurare la migliore accessibilità e fruibilità del territorio regionale, anche in funzione delle relazioni con le regioni contermini e dei collegamenti con il territorio nazionale e dell'Unione Europea e con i paesi del Mediterraneo;

b) realizzare, sostenere e sviluppare un sistema integrato ed equilibrato di mobilità in cui le diverse modalità di trasporto vengono utilizzate nell'ambito dei propri campi di convenienza tecnico-economica, integrando le singole modalità di trasporto sia nello spazio mediante nodi di interscambio, sia nel tempo mediante integrazione degli orari.

c) favorire lo sviluppo del sistema dei trasporti della regione, il riequilibrio della ripartizione modale attraverso il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico, contribuendo così alla riduzione della congestione, dell'inquinamento e dell'incidentalità;

d) incentivare, nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, il superamento degli assetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità mediante l'espletamento di procedure concorsuali per la scelta del gestore, in modo da acquisire una maggiore efficacia, efficienza e qualità, intese sia come più adeguata risposta alla domanda di mobilità, sia come più favorevole rapporto tra i costi e i benefici nella produzione dei servizi;

e) ottimizzare gli investimenti nelle infrastrutture e nei mezzi di trasporto;

f) raggiungere una maggiore qualità ambientale, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti ed il rumore derivanti dalle attività di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e migliorando la sicurezza della circolazione, in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie in materia;

g) favorire lo sviluppo di modelli organizzativi e finanziari congruenti con i programmi di intervento e di politica dei trasporti di interesse regionale e locale;

h) favorire l'organizzazione del trasporto merci, seguendo criteri di economicità e funzionalità riferiti alle esigenze di sviluppo delle attività produttive e commerciali;

i) promuovere e operare la diffusione della cultura della mobilità sostenibile, incentivando lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione tecnologica e gestionale applicata ai trasporti sia collettivi sia individuali;

l) promuovere la concertazione con l'Unione Europea, lo Stato e gli Enti locali, nelle sedi appositamente istituite, al fine di favorire la loro partecipazione ai processi decisionali;

m) individuare i livelli di governo del trasporto pubblico mediante il conferimento agli Enti locali di tutte le funzioni che non richiedono l'esercizio unitario su base regionale, nel rispetto dei principi di sussidiarietà, adeguatezza, responsabilità ed unicità dell'Amministrazione;

n) promuovere la separazione tra le funzioni di amministrazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico.

---

### **Art. 3**

#### *Sistema dei servizi di trasporto pubblico.*

1. Il sistema dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale attiene all'insieme delle reti e dei servizi di trasporto pubblico non riservati alla competenza statale e si articola in:

- a) rete ferroviaria nazionale;
- b) rete ferroviaria regionale;
- c) reti ferroviarie urbane e metropolitane in sede propria;
- d) rete e impianti autofiltranviari;
- e) nodi e infrastrutture di scambio urbani ed extraurbani per la gestione della mobilità;
- f) impianti di trasporto a fune;
- g) impianti fluviali, lacuali, portuali, aeroportuali ed eliportuali;
- h) impianti e reti non convenzionali non ricompresi nelle categorie precedenti;
- i) servizi ferroviari regionali e locali e sistemi innovativi ad essi strettamente connessi;
- l) servizi autofiltranviari;
- m) servizi ferroviari urbani effettuati mediante linee di metropolitane in sede propria;
- n) servizi di trasporto a fune;
- o) servizi aerei ed elicotteristici, lacuali e fluviali;
- p) servizi marittimi;
- q) servizi effettuati con sistemi non convenzionali non ricompresi nelle categorie precedenti.

2. I servizi di trasporto pubblico si distinguono in relazione all'ambito territoriale di competenza in:

a) urbani, che sono svolti nell'ambito del territorio di un comune, anche se attraversano una parte marginale e circoscritta del territorio di comuni limitrofi, e che collegano tra l'altro il centro urbano con lo scalo ferroviario, con l'aeroporto o con il porto, situati anche nel territorio di comuni limitrofi;

b) extraurbani, che collegano comuni diversi nella stessa provincia anche se attraversano una parte marginale e circoscritta del territorio di una provincia limitrofa;

c) interprovinciali, che collegano il territorio di due o più province nell'ambito del territorio regionale;



d) interregionali, che collegano il territorio della Regione con il territorio di una o più Regioni limitrofe.

3. In relazione alla finalità, i servizi di trasporto si distinguono in:

a) servizi pubblici di linea, effettuati con una delle modalità elencate al comma 1 ed adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone, bagagli e pacchi, aventi lo scopo di collegare due o più località ed effettuati con itinerario, orari e tariffe prestabiliti e con offerta indifferenziata al pubblico, anche se questo sia costituito da una particolare categoria di persone.

Ogni singolo itinerario determina una distinta linea; i servizi pubblici di linea si distinguono in:

1) regolari, quando sono rivolti a tutte le categorie di utenti, l'orario e l'itinerario sono individuati, eventualmente anche in una articolazione variabile; la frequenza e la tariffa sono predeterminate;

2) speciali, quando sono riservati a categorie specifiche di utenti;

3) a chiamata, quando sono effettuati in zone a bassa densità abitativa con l'utilizzazione di idonee tecnologie e sono espletati con l'effettuazione di percorrenze di base su percorsi fissi e percorrenze a chiamata su percorsi variabili;

4) servizi in territori a domanda debole, ai sensi dell'*art. 14, comma 4, del decreto legislativo n. 422/1997*;

5) sperimentali, quando sono effettuati con sistemi innovativi di trasporto e con sistemi che introducono l'utilizzazione di tecnologie avanzate;

6) di gran turismo, quando hanno finalità esclusivamente turistiche con tariffa remunerativa del costo.

b) servizi pubblici non di linea che provvedono al trasporto collettivo o individuale di persone svolgendo una funzione complementare e integrativa dei trasporti pubblici di linea, ai sensi della *legge 15 gennaio 1992, n. 21*, e comprendono servizi di taxi con autovettura, motocarozzetta, natante, e veicolo a trazione animale, servizi di noleggio con conducente e autovettura, motocarozzetta, natante e veicolo a trazione animale ed ogni altro tipo.

---

#### **Art. 4**

##### *Servizi di trasporto pubblico non di linea.*

1. Ai sensi del *decreto legislativo 22 settembre 1998, n. 345*, e della *legge 15 gennaio 1992, n. 21*, i comuni esercitano tutte le funzioni amministrative relative ai servizi di trasporto pubblico non di linea di persone.

2. Per l'esercizio delle funzioni amministrative ad essi delegate in materia di servizi pubblici non di linea i comuni adottano regolamenti, ai sensi dell'*art. 4, comma 3, della legge 15 gennaio 1992, n. 21*.

3. La Giunta regionale, ai sensi dell'*art. 4, secondo comma, della legge 15 gennaio 1992, n.21*, sentita la Commissione consiliare competente, determina i criteri cui i comuni devono attenersi nel redigere i regolamenti di cui al comma precedente.

4. La Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente, determina con apposito regolamento i criteri di svolgimento dei servizi marittimi non di linea.

5. È istituito presso le Camere di Commercio, ai sensi dell'*art. 6, comma 1, legge 15 gennaio 1992, n. 21*, il ruolo dei conducenti dei veicoli o natanti adibiti al servizio di trasporto pubblico non di linea. La Giunta regionale individua i requisiti di iscrizione e il Servizio trasporti regionale provvede all'accertamento della relativa veridicità.

6. È istituita presso la Giunta regionale la Commissione consultiva regionale con compiti di verifica e proposta sullo svolgimento dei servizi di trasporto non di linea di persone e sull'applicazione dei relativi regolamenti comunali. La Giunta regionale ne determina la composizione, ai sensi dell'*articolo 4, quarto comma, della legge 15 gennaio 1992, n.21*.

---

#### **Art. 5**

##### *Servizi di linea minimi, aggiuntivi e autorizzati.*

1. I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità ed i cui costi sono a carico del bilancio della Regione entro i limiti degli stanziamenti annuali del bilancio regionale, sono servizi di linea definiti tenendo conto dei criteri di cui all'*articolo 16, del decreto legislativo n. 422/1997* <sup>(4)</sup>. Detti servizi minimi devono garantire anche le linee di trasporto a domanda debole.

2. Gli enti locali possono istituire, d'intesa con la Regione, ai fini della compatibilità di rete, ai sensi dell'*art. 16, comma 3, del decreto legislativo n. 422/1997*, servizi di trasporto di linea aggiuntivi a quelli definiti minimi con oneri a carico dei rispettivi bilanci.

3. I servizi autorizzati sono i servizi di linea residuali per i quali non sussistono obblighi di servizio, ai sensi dell'*articolo 17 del decreto legislativo n. 422/1997*, e che possono essere esercitati da imprese di trasporto in possesso dei requisiti previsti e autorizzate dall'ente competente, ai sensi dell'*art. 39*

---

(4) Periodo così modificato dall'*art. 15, comma 2, L.R. 19 gennaio 2009, n. 1*.

---

## TITOLO II

### Competenze e deleghe

#### Art. 6

##### *Funzioni della Regione.*

1. Alla Regione competono le funzioni ed i compiti di programmazione e vigilanza in conformità della *legge n. 59/1997*, del *D.Lgs. n. 422/1997*, del *D.Lgs. n. 112/1998* e del *D.Lgs. n. 400/1999*, dell'*articolo 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138* convertito, con modificazioni, dalla *legge 14 settembre 2011, n. 148* e per l'attuazione delle finalità di cui all'*art. 2* della presente legge. Svolge, inoltre, le funzioni amministrative in materia di <sup>(5)</sup>:

a) reti, infrastrutture e servizi ferroviari regionali e locali;

b) reti, impianti e servizi autofiltranviari e non convenzionali <sup>(6)</sup>;

c) reti, impianti e servizi marittimi, ivi compresi i porti di rilievo regionale e interregionale, reti, impianti e servizi fluviali, aerei ed elicotteristici, individuati con delibera di Giunta regionale da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge;

c-bis) organizzazione dello svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale in attuazione dell'*articolo 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 14 settembre 2011, n. 148* <sup>(7)</sup>.

2. [L'Assessorato ai Trasporti si dota di una struttura tecnica finalizzata all'analisi in linea tecnica ed economica dei progetti inerenti le infrastrutture, gli impianti delle ferrovie e degli altri sistemi di trasporto pubblico locale di interesse regionale, nonché l'esame e le approvazioni del materiale ferroviario e filotranviario] <sup>(8)</sup>.

---

(5) Alinea così modificato dall'*art. 1, comma 94, lettera a), punto 1), L.R. 6 maggio 2013, n. 5*.

(6) Lettera così modificata dall'*art. 1, comma 94, lettera a), punto 2), L.R. 6 maggio 2013, n. 5*.

(7) Lettera aggiunta dall'*art. 1, comma 94, lettera a), punto 3), L.R. 6 maggio 2013, n. 5*.

(8) Comma abrogato dall'*art. 1, comma 174, L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 1, comma 240, della medesima legge*)*.

---

#### Art. 7

##### *Tariffe e titoli di viaggio.*

1. La Regione, al fine di garantire l'integrazione e l'uniformità fra i diversi sistemi e modi di trasporto, con il supporto dell'agenzia regionale della mobilità, determina i criteri che regolano il sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale, definisce la politica tariffaria e le sue modalità di applicazione, stabilisce le diverse tipologie di titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari

massimi, definisce le azioni di promozione del trasporto pubblico, fondate su incentivi anche tariffari e sulla diffusione dell'informazione. Per i servizi aggiuntivi di cui all'articolo 5, comma 2, il livello tariffario da adottare per ogni titolo di viaggio è demandato, previa intesa con la Regione, agli enti locali competenti per la stipulazione dei relativi contratti di servizio <sup>(9)</sup>.

2. Gli enti locali possono individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità, con oneri a carico dei propri bilanci.

3. La Regione, sentite la Consulta regionale e la Commissione consiliare competente, definisce con apposito provvedimento i beneficiari, le condizioni e le modalità con le quali assegnare risorse finanziarie per concorrere al finanziamento delle agevolazioni tariffarie per categorie sociali deboli e quelle di cui al comma precedente <sup>(10)</sup> <sup>(11)</sup>.

4. È vietato il rilascio di titoli di viaggio gratuiti.

---

(9) Comma così modificato dall'art. 1 comma 115, lettera a), punti 1) e 2), *L.R. 7 agosto 2014, n. 16*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).

(10) Comma così modificato dall'art. 1 comma 115, lettera a), punto 3), *L.R. 7 agosto 2014, n. 16*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).

(11) Vedi, anche, *l'art. 7, comma 1, L.R. 26 luglio 2002, n. 15*.

---

#### **Art. 8**

##### *Funzioni delle province <sup>(12)</sup>.*

1. Alla Provincia competono le funzioni e i compiti di programmazione espressamente riservate alla Regione, ai sensi dell'art. 6, e non espressamente delegate ai comuni capoluogo di Provincia, ai sensi dell'art. 9, in materia di <sup>(13)</sup>:

a) reti, impianti e servizi autofiltranviari e non convenzionali urbani ed extraurbani;

b) nodi e infrastrutture di scambio per la gestione della mobilità;

c) reti, impianti e servizi autofiltranviari e non convenzionali interprovinciali che collegano due province della Regione Campania;

d) servizi e impianti di trasporto a fune;

e) servizi lacuali.

2. [I servizi autofiltranviari e i servizi non convenzionali interprovinciali, che collegano più province della Regione, sono amministrati dalla Provincia nella quale si svolge la parte prevalente del servizio o, comunque, risulti prevalente l'interesse economico del trasporto, individuata d'intesa tra le due province interessate, ovvero, in mancanza d'intesa, dalla Regione] <sup>(14)</sup>.

3. [Le funzioni e i compiti riguardanti i servizi di linea di cui all'art. 3, comma 3, n. 4) sono trasferite alle province che le esercitano, ai sensi dell'art. 16, comma 4] <sup>(15)</sup>.

4. [La Regione, su proposta delle province, può delegare a comuni, o Consorzi di comuni, Comunità montane e Comunità isolate le funzioni connesse ai servizi minimi che si svolgono interamente nel territorio di questi ultimi e quelle previste dal comma 3 del presente articolo] <sup>(16)</sup>.

5. La regione Campania riacquisisce le funzioni, in materia di trasporti, ed i poteri delegati alle Province che al 31 dicembre 2009 risultano inadempienti in materia di programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, così come previsto dall'articolo 14, capo II, del *decreto legislativo n. 422/1997*, ed in coerenza al comma 1 dell'articolo 16 e dell'articolo 32 della presente legge <sup>(17)</sup>.

6. Agli oneri finanziari derivanti dall'applicazione del comma 5 si provvede mediante apposito prelievo sulla UPB 1.57.101 aumentata di euro 5.000.000,00 <sup>(18)</sup>.

---

(12) Vedi, anche, la Delib.G.R. 28 dicembre 2004, n. 2431.

(13) Alinea così modificato dall'art. 1, comma 94, lettera b), L.R. 6 maggio 2013, n. 5.

(14) Comma abrogato dall'art. 1, comma 115, lettera b), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).

(15) Comma abrogato dall'art. 1, comma 115, lettera b), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).

(16) Comma abrogato dall'art. 1, comma 115, lettera b), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).

(17) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 80, L.R. 21 gennaio 2010, n. 2, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto disposto dall'art. 1, comma 97, della stessa legge).

(18) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 80, L.R. 21 gennaio 2010, n. 2, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto disposto dall'art. 1, comma 97, della stessa legge).

---

### **Art. 9**

#### *Funzioni dei comuni Capoluogo di Provincia e delle Città metropolitane* <sup>(19)</sup>.

1. Ai comuni capoluogo di Provincia competono le funzioni e i compiti di programmazione in materia di <sup>(20)</sup>:

- a) reti, impianti e servizi urbani autofilotranviari e non convenzionali;
- b) reti e servizi ferroviari urbani effettuati mediante linee di metropolitane in sede propria;
- c) nodi e infrastrutture di scambio urbani per la gestione della mobilità;
- d) impianti e servizi di trasporto a fune che si svolgono interamente nell'ambito comunale.

2. I comuni Capoluogo di Provincia svolgono le attività di programmazione relative ai bacini metropolitani di cui al successivo art. 16, comma 5, ove istituiti, in accordo con la Provincia competente <sup>(21)</sup>.

3. Le città metropolitane, laddove costituite, svolgono le attività di programmazione relative alle reti e ai servizi ricompresi nel loro territorio <sup>(22)</sup>.

---

(19) Vedi, anche, la Delib.G.R. 28 dicembre 2004, n. 2431.

(20) Alinea così modificato dall'art. 1, comma 94, lettera b), L.R. 6 maggio 2013, n. 5.

(21) Comma così modificato dall'art. 1, comma 94, lettera b), L.R. 6 maggio 2013, n. 5.

(22) Comma così modificato dall'art. 1, comma 94, lettera b), L.R. 6 maggio 2013, n. 5.

---

### **Art. 10**

#### *Funzioni dei comuni e delle comunità montane e isolate.*

1. I comuni, le Comunità montane e isolate, ai sensi dell'art. 16, comma 3, del decreto legislativo n. 422/1997, possono istituire servizi di trasporto aggiuntivi compatibili con la rete regionale dei servizi minimi, con oneri a carico dei rispettivi bilanci e con l'eventuale contributo finanziario della Provincia, previo parere favorevole della Giunta regionale e della Provincia competente, che ne verificano la compatibilità e la coerenza rispetto alle reti, impianti e servizi di loro competenza. Se la Giunta regionale e la Provincia non si pronunciano entro 60 giorni dalla richiesta, il parere si intende favorevolmente espresso.

**Art. 11**

*Mobilità del personale e trasferimento dei beni agli enti locali* <sup>(23)</sup>.

[1. Il trasferimento agli enti locali del personale e dei beni necessari per l'esercizio delle funzioni attribuite dalla presente legge e precedentemente esercitate dalla Regione è regolato dalle norme regionali di attuazione del *decreto legislativo n. 112/1998*].

---

*(23) Articolo abrogato dall'art. 1, comma 115, lettera c), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).*

---

**TITOLO III****Pianificazione e programmazione dei trasporti****Art. 12**

*I indirizzi e soggetti della pianificazione.*

1. La pianificazione dei trasporti in Campania è il risultato di un processo decisionale cui contribuiscono, nel rispetto delle reciproche competenze e del principio di sussidiarietà, l'Unione Europea, lo Stato, la Regione, le province, i comuni, le Città metropolitane (laddove istituite), le Comunità montane e isolate ed altri soggetti pubblici e privati.

2. La Regione partecipa:

a) alla pianificazione e programmazione comunitaria dei trasporti, in via prioritaria, nell'ambito del Comitato delle Regioni dell'Unione Europea;

b) alla pianificazione e programmazione nazionale dei trasporti, in via prioritaria, nell'ambito della Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le Regioni e le province autonome e mediante altre forme di concertazione con lo Stato e le altre regioni;

c) alla pianificazione e programmazione regionale nell'ambito del Consiglio delle autonomie locali.

3. La Regione si raccorda con le altre regioni al fine di promuovere una pianificazione coordinata dei trasporti finalizzata allo sviluppo sociale ed economico.

**Art. 13**

*Pianificazione degli investimenti e pianificazione dei servizi per la mobilità.*

1. La pianificazione regionale dei trasporti si distingue in pianificazione degli investimenti e pianificazione dei servizi per la mobilità.

2. La pianificazione degli investimenti, di cui ai successivi articoli 14 e 15, riguarda le scelte che incidono sulla struttura del sistema regionale e locale dei trasporti e, in particolare, gli investimenti finalizzati alla realizzazione di infrastrutture, impianti e veicoli per il trasporto di persone e di merci.

3. La pianificazione dei servizi per la mobilità di cui ai successivi articoli 16, 17 e 18, riguarda la gestione del sistema dei trasporti, l'utilizzo ottimale delle risorse infrastrutturali, umane ed organizzative disponibili al fine di soddisfare la domanda di mobilità.

4. La pianificazione degli investimenti e la pianificazione dei servizi per la mobilità sono coordinate sulla base di obiettivi comuni a carattere generale.

5. La pianificazione dei servizi per la mobilità, ancorché orientata agli stessi obiettivi generali della pianificazione degli investimenti, viene definita ed attuata indipendentemente dallo stato di avanzamento del processo di pianificazione degli investimenti di cui al successivo articolo 14.

**Art. 14**

*Articolazione del processo di pianificazione degli investimenti.*

1. Il processo di pianificazione degli investimenti si articola in una successione di documenti diversi per grado di dettaglio, di operatività e di coerenza, adottati nell'ambito delle proprie competenze territoriali dalla Regione e dagli enti locali, come segue:

a) *Piani generali dei trasporti*: contengono le linee strategiche per la configurazione del sistema dei trasporti e le scelte generali per il riassetto organizzativo ed economico del settore. Il piano è coordinato con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e dei trasporti di lungo periodo, alla stessa scala territoriale ed a scala territoriale maggiore. Il Piano generale dei trasporti della Regione Campania è denominato "Piano regionale dei trasporti". I Piani generali dei trasporti delle singole province sono denominati "Piani provinciali dei trasporti". I Piani generali dei trasporti dei comuni, o di comuni associati, sono denominati "Piani urbani della mobilità" - P.U.M. -;

b) *Piani di settore*: contengono, in conformità alle linee strategiche contenute nei piani generali, gli interventi relativi al trasporto pubblico e privato, di persone e di merci, su strada, su ferro, via mare, aereo e elicotteristico sull'intero territorio di competenza dell'ente che ne cura la redazione. I programmi sono coordinati con gli analoghi piani di settore a scala nazionale. I Piani di settore possono avere contenuti integrativi rispetto ai Piani generali e possono essere approvati anche in assenza degli stessi;

c) *Studi di fattibilità*: riguardano un singolo intervento o un insieme organico e coordinato di interventi e contengono le verifiche funzionali, tecniche, amministrative, economiche, commerciali, finanziarie ed ambientali necessarie alla sua realizzazione. Gli Studi di fattibilità possono avere contenuti integrativi rispetto ai Piani generali e ai Piani di settore e possono essere approvati anche in loro assenza.

---

#### Art. 15

##### *Processo di pianificazione degli investimenti.*

1. Il Piano regionale dei trasporti è adottato, sentito il Consiglio delle autonomie locali e tenuto conto dei piani generali approvati e trasmessi dagli enti locali, ogni cinque anni su proposta della Giunta regionale e approvazione del Consiglio regionale. La Giunta regionale è tenuta a presentare la propria proposta almeno sei mesi prima della scadenza del piano vigente. Se il Consiglio regionale non si esprime entro sei mesi dalla data di scadenza del piano vigente, il piano regionale proposto dalla Giunta vige quale piano regionale transitorio fino all'approvazione del nuovo Piano dei Trasporti da parte del Consiglio stesso.

2. La Giunta regionale è tenuta a presentare al Consiglio regionale la proposta del nuovo Piano regionale dei Trasporti entro otto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. Se il Consiglio regionale non approva il Piano regionale dei Trasporti entro sei mesi dalla data di presentazione della proposta, il Piano regionale dei Trasporti proposto dalla Giunta vige quale Piano regionale transitorio fino all'approvazione del nuovo Piano dei Trasporti da parte del Consiglio stesso.

3. I Piani di settore di competenza della Regione sono approvati dalla Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente.

4. I Piani provinciali dei trasporti sono adottati ogni cinque anni dalle singole province, sulla base di linee guida elaborate dalla Giunta regionale ed in coerenza al Piano regionale dei Trasporti, e trasmessi alla Giunta regionale per il visto di conformità. Se la Giunta regionale non si pronuncia entro 90 giorni dalla trasmissione di un piano provinciale, il visto si intende rilasciato.

5. I Piani di settore di competenza delle province sono approvati dalle province; se tali Piani di settore sono innovativi ed integrativi rispetto al piano provinciale dei trasporti, o sono redatti in assenza dello stesso, le province devono acquisire il parere favorevole della Giunta regionale che ne verifica la coerenza rispetto alle reti, impianti e servizi di propria competenza. Se la Giunta regionale non si pronuncia entro 60 giorni dalla richiesta, il parere si intende favorevolmente espresso.

6. I Piani urbani della mobilità sono adottati ogni cinque anni da singoli comuni o dai comuni associati, in coerenza al Piano regionale ed al Piano provinciale dei Trasporti e trasmessi alla Provincia e alla Giunta regionale per il visto di conformità. Se la Giunta regionale e la Provincia non si pronunciano entro 90 giorni dalla trasmissione di un piano urbano della mobilità, il visto si intende rilasciato.

7. I Piani di settore di competenza di singoli comuni o di comuni associati sono da loro approvati; se tali Piani di settore sono innovativi ed integrativi rispetto al piano urbano della mobilità, o sono redatti in assenza dello stesso, i singoli comuni o i comuni associati devono acquisire il parere favorevole della Giunta regionale e della Provincia competente che ne verificano la compatibilità e la coerenza rispetto alle reti, impianti e servizi di loro competenza. Se la Giunta regionale e la Provincia non si pronunciano entro 60 giorni dalla richiesta, il parere si intende favorevolmente espresso.

8. Gli studi di fattibilità sono approvati dall'ente pubblico competente, Regione o enti locali, secondo le rispettive funzioni; possono essere redatti da altri soggetti pubblici o privati e presentati per l'approvazione alla Regione o agli enti locali che ne verificano la compatibilità e la coerenza rispetto alle reti, impianti e servizi di loro competenza.

9. In caso di accertata inadempienza degli enti competenti nell'adozione degli atti di pianificazione e programmazione, nonché nell'adozione di tutti i documenti del processo di pianificazione degli investimenti, sono attivati i poteri sostitutivi regionali.

10. L'intero processo di pianificazione degli investimenti può essere definito in una conferenza dei servizi allo scopo istituita, il cui procedimento, ai fini della validazione, sarà definito con apposito regolamento.

#### **Art. 16**

##### *Articolazione del processo di pianificazione dei servizi di mobilità per il trasporto pubblico.*

1. La Giunta regionale approva le linee direttive del trasporto pubblico, redatte con il supporto dell'Agenzia per la mobilità e sentiti la Commissione consiliare competente e il Consiglio delle Autonomie locali.

2. Le linee direttive orientano in particolare la programmazione triennale dei servizi minimi e contengono:

a) la definizione dei principi e dei criteri per la loro determinazione;

b) la definizione dei criteri per la ripartizione delle risorse da trasferire agli Enti locali;

c) la definizione della dimensione minima delle unità di gestione da affidare mediante procedura di affidamento concorsuale ai sensi del successivo art. 32 comma 7.

3. Le linee direttive orientano la programmazione dei servizi di mobilità in modo che essi siano qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, con riferimento sia ai criteri definiti dagli *articoli 14 e 16 del decreto legislativo n. 422/1997*, sia:

a) ai documenti di pianificazione degli investimenti della Regione e degli enti locali;

b) alla definizione di obiettivi di ripartizione modale per ogni bacino di traffico definito, ai sensi del successivo comma 4, tenuto conto delle caratteristiche del territorio da servire e delle caratteristiche infrastrutturali esistenti;

c) al miglioramento del livello medio regionale dei servizi minimi definiti nel precedente triennio;

d) alla definizione di standard di qualità e quantità coerenti con l'obiettivo della mobilità sostenibile;

e) alla garanzia di standard di servizio con modalità o combinazione di modalità più efficienti in relazione alle caratteristiche della domanda;

f) all'ammontare complessivo delle risorse regionali attribuibili agli obblighi di servizio pubblico;

g) alle integrazioni funzionali, tariffarie e organizzative della mobilità;

h) alla promozione di soluzioni a minore impatto ambientale, in particolare per le aree urbane e le zone più sensibili, coerenti con gli obblighi assunti a livello nazionale e internazionale per la riduzione dei consumi energetici e dell'inquinamento ambientale;

i) ai parametri territoriali e di popolazione;

j) agli esiti della consultazione con gli enti locali, con le organizzazioni sindacali e con le associazioni imprenditoriali di categoria e dei consumatori;

k) alla promozione di soluzioni che migliorino la sicurezza dell'intero sistema di trasporto individuale e collettivo e favoriscano l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto;

l) allo sviluppo di servizi in territori a domanda debole;

m) alla eliminazione delle barriere e allo sviluppo della mobilità dei soggetti disabili.

4. [La pianificazione dei servizi per la mobilità di competenza delle province si articola per bacini di traffico. Si intende per bacino di traffico un ambito territoriale risultante dall'insieme di più comuni, caratterizzato da una domanda di mobilità i cui luoghi di origine-destinazione sono prevalentemente all'interno dei suoi confini e che dunque può essere soddisfatta con una rete funzionale autonoma e con un sistema integrato di servizi. Nell'ambito dell'esercizio delle funzioni di pianificazione dei servizi per la mobilità, le province elaborano e trasmettono alla Regione proposte relative alla programmazione triennale dei servizi minimi ferroviari di competenza della Regione] <sup>(24)</sup>.

5. [Ciascuna Provincia, in concorso con i comuni interessati, individua i bacini per la pianificazione dei servizi per la mobilità intercomunale. In particolare, con il Comune capoluogo di Provincia, ciascuna Provincia può individuare bacini di traffico di area metropolitana] <sup>(25)</sup>.

6. [Nell'ambito dell'esercizio delle funzioni di pianificazione dei servizi per la mobilità, per far fronte agli adempimenti previsti all'*art. 14, comma 4, del decreto legislativo n. 422/1997*, ciascuna Provincia, in concorso con gli altri enti locali interessati e in coerenza alle linee direttive di cui al comma 1 del presente articolo, può individuare differenti modalità di espletamento dei servizi di linea di cui all'*art. 3, comma 3, n. 4*), da affidare, attraverso procedure concorsuali e contratto di servizio, alle imprese che hanno i requisiti di idoneità morale e quelli necessari per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Nei comuni montani o nei territori in cui non vi è offerta dei servizi predetti, possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti di idoneità morale e professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone] <sup>(26)</sup>.

---

(24) Comma abrogato dall'*art. 1, comma 94, lettera c), L.R. 6 maggio 2013, n. 5*.

(25) Comma abrogato dall'*art. 1, comma 94, lettera c), L.R. 6 maggio 2013, n. 5*.

(26) Comma abrogato dall'*art. 1, comma 94, lettera c), L.R. 6 maggio 2013, n. 5*.

---

## Art. 17

### *La programmazione triennale dei servizi minimi.*

1. Nell'ambito del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità di cui al precedente articolo 16, ai fini di definire il livello e individuare la rete dei servizi minimi, con il supporto dell'Agenzia regionale per la mobilità sostenibile, di cui al successivo articolo 21, la Regione, per i servizi di propria competenza, le province, i comuni Capoluogo di Provincia e, ove esistenti, le città metropolitane per i servizi di loro competenza, o gli altri Enti locali, ai sensi dell'*art. 8, comma 4*, tutti nel rispetto delle indicazioni contenute nelle linee direttive di cui al precedente art. 16, in coerenza all'*art. 16 comma 1 e 2 del decreto legislativo n. 422/1997*, sentito il Consiglio delle autonomie locali, sentite le organizzazioni sindacali più rappresentative, le associazioni di categoria e le associazioni dei consumatori, approvano programmi triennali di trasporto pubblico locale contenenti <sup>(27)</sup>:

- a) l'organizzazione dei servizi minimi di propria competenza;
- b) le proposte di integrazione modale e tariffaria per i servizi di propria competenza;
- c) le risorse da destinare all'esercizio;
- d) le risorse da destinare agli investimenti in infrastrutture, impianti e veicoli;
- e) le modalità di determinazione delle tariffe per i servizi di propria competenza;
- f) la modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio di propria competenza;
- g) il sistema di monitoraggio della qualità e quantità dei servizi.

2. In base ai contenuti delle linee direttive di cui all'*art. 16, comma 1*, e dei programmi triennali di cui al precedente comma 1, la Giunta regionale, sentito il Consiglio delle Autonomie Locali, individua con proprio atto la rete dei servizi minimi del territorio



regionale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità all'*art. 16, comma 1, del decreto legislativo n. 422/1997*.

3. La programmazione triennale e l'individuazione della rete dei servizi minimi di cui al comma 2 possono essere realizzate indipendentemente dall'approvazione dei piani generali dei trasporti e dei piani di settore di cui all'*art. 14*.

4. In caso di accertata inadempienza degli enti competenti nell'adozione degli atti di programmazione triennale nonché nell'adozione di tutti i documenti del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità, entro 6 mesi dalla scadenza del triennio o, in prima applicazione della presente legge, entro 6 mesi dall'approvazione delle linee direttive regionali, sono attivati i poteri sostitutivi regionali.

---

*(27) Alinea così modificato dall'art. 1, comma 94, lettera d), L.R. 6 maggio 2013, n. 5.*

---

#### **Art. 18**

*Articolazione del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità per il trasporto stradale individuale.*

1. I documenti del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità per il trasporto individuale sono:

a) Piano generale del traffico per la viabilità extraurbana, ai sensi dell'*art. 36, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - "Codice della strada"*, di competenza delle province.

b) Piano urbano del traffico, ai sensi dell'*art. 36 del decreto legislativo n. 285/1992 "Codice della strada"*.

---

#### **Art. 19**

*Partecipazione dei cittadini al processo di pianificazione.*

1. Al fine di favorire la massima partecipazione dei cittadini, delle organizzazioni sindacali, delle associazioni imprenditoriali e di tutti gli altri soggetti privati e pubblici interessati al sistema di trasporto regionale e locale, gli Enti Locali sono tenuti a redigere, per ciascun piano, un "programma di partecipazione".

---

#### **Art. 20**

*Accordi di programma con lo Stato e con le altre regioni.*

1. Al fine di coordinare le politiche regionali e statali in materia di trasporto pubblico e mobilità, il Presidente della Giunta regionale, ai sensi dell'*art. 15 del decreto legislativo n. 422/1997*, stipula accordi di programma con lo Stato e con le altre regioni.

---

### **TITOLO IV**

#### **Agenzie e consulta per la mobilità**

#### **Art. 21**

*Agenzia regionale per la mobilità sostenibile.*

1. È istituita l'Agenzia campana per la mobilità sostenibile, denominata ACaM, ente dotato di personalità giuridica pubblica, nonché di autonomia gestionale, amministrativa, contabile, tecnica.

---

#### **Art. 22**

*Funzioni dell'ACaM.*

1. All'ACaM sono demandate le funzioni di supporto alla Regione e, ove richiesto, agli Enti Locali nelle seguenti materie:

a) gestione del processo di pianificazione degli investimenti e monitoraggio del sistema dei trasporti mediante il Centro studi;

- b) gestione del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità e di progettazione e programmazione dei servizi minimi e aggiuntivi, integrati fra loro e con la mobilità privata;
  - c) gestione delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi di competenza della Regione e, ove richiesto, degli Enti Locali;
  - d) stipula degli accordi di programma e redazione dei contratti di servizio;
  - e) controllo, vigilanza e monitoraggio dello svolgimento dei servizi e verifica del rispetto della parità e dell'uguaglianza di trattamento degli utenti;
  - f) definizione e gestione della politica tariffaria.
2. L'ACaM realizza e gestisce una banca dati del sistema della mobilità, del sistema della qualità dei servizi, del sistema di informazione alla clientela, e predispone una relazione annuale sull'andamento dei servizi di trasporto da trasmettere all'Assessorato ai Trasporti ed alla Commissione consiliare competente.
3. Per lo svolgimento dei compiti di informazione e analisi della domanda e degli altri propri compiti istituzionali, gli Enti locali trasmettono all'Agenzia i dati necessari forniti dalle imprese esercenti relativi ai servizi di trasporto pubblico, secondo le modalità specificate nei contratti di servizio. Per tale attività l'Agenzia può avvalersi di una struttura di monitoraggio, anche esterna, cui può essere conferito il diritto all'accesso ai dati delle imprese e aziende che gestiscono i servizi di trasporto. I dati raccolti dall'Agenzia sono trasmessi alle Organizzazioni Sindacali, imprenditoriali e dei consumatori e sono oggetto di confronto tra le Organizzazioni e la Regione per la definizione del successivo programma triennale dei trasporti.

---

**Art. 23**  
*Organi.*

1. Sono organi dell'ACaM il Direttore generale, il Collegio dei revisori.

---

**Art. 24**  
*Il Direttore generale <sup>(28)</sup>.*

1. Il Direttore generale dell'ACaM è nominato dal Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione di Giunta regionale, su proposta dell'Assessore ai trasporti e sentita la Commissione consiliare competente.
2. Il rapporto di lavoro del Direttore generale è regolato da contratto di diritto privato e decade alla scadenza della Giunta regionale; resta in carica per l'ordinaria amministrazione fino alla nomina del nuovo Direttore generale. Il suo emolumento è definito dalla Giunta regionale su proposta dell'Assessore. L'incarico è incompatibile con altre attività professionali. Nel contratto sono individuate le condizioni e le modalità attraverso le quali il Presidente della Giunta regionale su proposta dell'Assessore ai Trasporti, previa deliberazione di Giunta regionale, può revocare l'incarico del Direttore generale.
3. Il Direttore generale ha la rappresentanza legale dell'agenzia ed esercita tutti i poteri di direzione e gestione in coerenza con gli indirizzi della Giunta regionale.
4. Il Direttore provvede in particolare ai seguenti compiti:
- a) adozione del regolamento, approvato dalla Giunta regionale, che disciplina il funzionamento dell'agenzia e ne specifica le funzioni;
  - b) direzione della struttura;
  - c) predisposizione del bilancio di previsione e del conto consuntivo;
  - d) gestione delle dotazioni finanziarie e strumentali, verifica del loro utilizzo, gestione del patrimonio e del personale;
  - e) verifica e assicurazione del livello di qualità dei servizi, ispezione e controllo interno;

- f) redazione di una relazione annuale sull'attività svolta e sui risultati conseguiti, da inviare alla Giunta regionale;
- g) stipula dei contratti e delle convenzioni nonché di tutti gli altri atti necessari e obbligatori;
- h) cura delle relazioni sindacali.

5. Al Direttore generale si applicano, in materia di revoca, incompatibilità e ineleggibilità, nonché prorogatio, le norme di cui alla *legge regionale 7 agosto 1996, n. 17*.

---

(28) Vedi, anche, la *Delib.G.R. 16 dicembre 2008, n. 1995*.

---

#### **Art. 25** *Collegio dei revisori.*

1. Presso l'ACaM è istituito il Collegio dei revisori dei conti.
2. Il Collegio dei revisori dei conti è composto da cinque membri, dei quali tre effettivi e due supplenti, iscritti al registro dei revisori ufficiali, di cui uno svolge le funzioni di presidente. Il collegio è costituito, con proprio atto, dal Presidente del Consiglio regionale. Il collegio dura in carica tre anni e, in ogni caso, non oltre la durata della legislatura. I revisori restano, comunque, in carica fino alla nomina del nuovo Collegio.
3. Il Collegio dei revisori dei conti esercita la vigilanza sulla regolarità contabile e finanziaria della gestione dell'ACaM ed attesta la corrispondenza del conto consuntivo alle risultanze della gestione, con apposito atto. I revisori dei conti hanno anche, disgiuntamente, diritto di accesso agli atti e ai documenti della agenzia.
4. La Giunta regionale determina l'indennità spettante al presidente e ai componenti il collegio, effettivi e supplenti, all'atto della nomina del collegio stesso.
5. Ai componenti del collegio si applicano, in materia di revoca incompatibilità e ineleggibilità, nonché prorogatio, le norme di cui agli articoli 4, 9 e 12 della *legge regionale n. 17/1996*.
6. La nomina del Collegio dei revisori dei conti, in sostituzione di quelli decaduti o revocati, dimissionati o deceduti, deve essere effettuata entro sessanta giorni dalla data della decadenza, della revoca, delle dimissioni o del decesso.

---

#### **Art. 26** *Controllo.*

1. Le funzioni di controllo sull'ACaM sono esercitate dalla Giunta regionale; sono sottoposti a controllo preventivo della Giunta regionale i seguenti atti:
  - a) il bilancio di previsione annuale e poliennale;
  - b) gli impegni di spesa poliennale;
  - c) il conto consuntivo;
  - d) il programma annuale di attività;
  - e) il regolamento;
  - f) la dotazione organica;
  - g) la relazione annuale sull'attività svolta.

2. Gli atti di cui al precedente comma 1, devono essere inviati alla Giunta regionale ed alle Commissioni consiliari permanenti corredati del parere del collegio dei revisori.
3. Gli atti non soggetti al controllo preventivo della Giunta regionale sono efficaci trascorsi dieci giorni dalla pubblicazione nell'albo della sede dell'ACaM.
4. Nei casi di inadempienza sono attivati i poteri sostitutivi regionali.

---

#### **Art. 27**

##### *Funzionamento e organico.*

1. Il Direttore generale entro 60 giorni dalla sua nomina redige e propone il regolamento dell'ACaM.
2. Il regolamento è approvato dalla Giunta regionale <sup>(29)</sup>, sentita la Commissione consiliare competente, e disciplina il funzionamento dell'ACaM ed in particolare ne specifica le funzioni, ne definisce l'organizzazione, la dotazione organica, le modalità di reclutamento del personale, le modalità di funzionamento dell'Osservatorio di cui al successivo comma 4, nonché le modalità per la definizione di rapporti con soggetti esterni di cui al successivo comma 5, oltre che con soggetti aventi specifiche professionalità, presenti tra il personale di enti locali o aziende di trasporto pubblico. La struttura dell'ACaM deve essere, comunque, improntata a principi di alta professionalità, snellezza, funzionalità.
3. Per svolgere, ove richiesto, le funzioni di supporto alle province, in alternativa alla Agenzia territoriale per la mobilità sostenibile di cui al successivo articolo 28, l'ACaM può essere articolata su base provinciale.
4. All'interno dell'ACaM viene costituito un Osservatorio regionale responsabile del monitoraggio e dell'analisi di tutti gli aspetti connessi alla mobilità di passeggeri e merci nel territorio della Regione Campania. Una sezione specifica dell'Osservatorio è dedicata al lavoro, con la funzione di monitorare l'evoluzione occupazionale del settore e analizzare tutte le tematiche relative alla attività lavorativa, dalla applicazione dei contratti agli aggiornamenti e alla formazione del personale, nonché alla mobilità sia all'interno del settore che verso altri settori pubblici e privati, e di promuovere un'indagine triennale sul diritto alla mobilità a livello regionale. Altra sezione speciale dell'Osservatorio, denominata Centro Studi, viene dedicata allo studio, alla ricerca e alla formazione in tema di trasporto e di logistica.
5. Per l'esercizio dei suoi compiti di progettazione, studio e ricerca l'ACaM può stipulare con esperti contratti di diritto privato e di collaborazione coordinata e continuativa. Può, altresì, stipulare convenzioni con società, enti qualificati e Università per l'espletamento di particolari servizi e partecipare a consorzi e società con finalità di ricerca e formazione.
6. Per il funzionamento e la gestione dell'ACaM, la Regione destina annualmente il 2% del fondo regionale dei trasporti <sup>(30)</sup>.

---

(29) Vedi, al riguardo, il regolamento approvato con D.P.G.R. 7 novembre 2003, n. 740.

(30) Comma così modificato dall'art. 1 comma 115, lettera d), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).

---

#### **Art. 28**

##### *Agenzie territoriali per la mobilità sostenibile <sup>(31)</sup>.*

- [1. Le province e i comuni Capoluogo di Provincia possono istituire, con l'eventuale cofinanziamento della Regione, per ciascun ambito territoriale provinciale o metropolitano, una agenzia per la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico locale di loro competenza.
2. L'agenzia è costituita nei modi e nelle forme stabilite dagli enti locali, ai sensi del titolo V del *decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267*. Le province e i comuni capoluogo di Provincia possono identificare modalità congiunte di organizzazione e gestione delle agenzie territoriali per la mobilità sostenibile al fine di favorire l'integrazione e il miglioramento dei servizi di propria reciproca competenza.
3. Alle agenzie territoriali sono demandate le funzioni di supporto agli Enti locali nelle seguenti materie:

- a) gestione del processo di pianificazione degli investimenti;
- b) gestione della pianificazione dei servizi per la mobilità e di progettazione e programmazione dei servizi minimi e aggiuntivi, integrati fra loro e con la mobilità privata;
- c) gestione delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi di competenza degli enti locali;
- d) di stipula degli accordi di programma e redazione dei contratti di servizio;
- e) controllo vigilanza e monitoraggio dello svolgimento dei servizi e verifica del rispetto della parità e dell'uguaglianza di trattamento degli utenti;
- f) ogni altra funzione loro assegnata dagli enti locali, compatibilmente con le norme previste dalla presente legge.

4. Ove non sia costituita l'agenzia territoriale, le province e i comuni Capoluogo di Provincia, d'intesa con la Regione, possono ricorrere al supporto dell'ACaM].

---

*(31) Articolo abrogato dall'art. 1, comma 115, lettera e), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).*

---

#### **Art. 29**

##### *La Consulta regionale per la mobilità.*

1. La Consulta è istituita con deliberazione della Giunta regionale su proposta dell'Assessore ai trasporti, sentito il parere della Commissione consiliare competente; è presieduta dall'Assessore ai trasporti. Con apposito regolamento, da emanarsi entro 120 giorni dalla entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale determina la composizione della Consulta, di cui, comunque, fanno parte le associazioni degli enti locali di cui all'art. 270 del decreto legislativo n. 267/2000 e ne definisce i compiti e il funzionamento.
2. La Consulta assicura la partecipazione degli utenti, delle parti sociali, delle Associazioni di categoria del settore del trasporto di persone e merci e delle comunità locali al processo di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto e di mobilità.

---

### **TITOLO V**

#### **L'organizzazione dei servizi**

#### **Art. 30**

##### *I contratti di servizio.*

1. I contratti di servizio, previsti dall'art. 19 del decreto legislativo n. 422/1997, regolano l'esercizio di tutti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale; sono stipulati dalla Regione <sup>(32)</sup>.
2. Nel dare attuazione all'art. 19 del decreto legislativo n. 422/1997, i contratti di servizio assicurano, tra l'altro, la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e sono stipulati prima dell'inizio della loro validità. Per i servizi ferroviari i contratti di servizio sono stipulati sette mesi prima dell'inizio del loro periodo di validità, al fine di consentire la definizione degli orari nazionali.
3. Ai sensi dell'art. 19 del decreto legislativo n. 422/1997, i contratti di servizio, per i quali non è assicurata al momento della loro stipula la corrispondenza fra gli importi di cui alla lettera l) del successivo comma 8 e le risorse effettivamente disponibili, sono nulli.
4. [Nei contratti di servizio stipulati da soggetti diversi dalla Regione, sono nulle le eventuali clausole che prevedono o producono oneri a carico della Regione in misura superiore a quelli previsti per i servizi minimi definiti secondo le modalità dettate dalla presente legge] <sup>(33)</sup>.

5. I contratti di servizio pubblico devono rispettare gli *articoli 2 e 3 del regolamento CEE n. 1191/69* e successive modifiche e il regolamento CEE n. 1839/91 e successive modifiche ed avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio.

[6. La durata dei contratti di servizio è:

- a) fino a sei anni, con opzione di rinnovo per altri tre anni, per i servizi di trasporto autofilotrannviari;
- b) fino a sei anni, con opzione di rinnovo per altri tre anni, per i servizi di trasporto marittimo;
- c) fino a nove anni, per i servizi di trasporto ferroviario regionale;
- d) fino a nove anni, per i servizi di trasporto ferroviario metropolitano in sede propria;
- e) fino a quattro anni, con opzione di rinnovo per altri due anni, per tutte le altre modalità di trasporto] <sup>(34)</sup>.

7. Al termine del primo periodo contrattuale, per i servizi di cui alle lettere a), b), e), l'ente affidante può esercitare l'opzione di rinnovo del contratto secondo le modalità definite all'interno del contratto stesso.

8. Allo scopo di rendere omogenee le relazioni contrattuali, i contratti di servizio specificano i seguenti contenuti minimi, in coerenza al contratto tipo elaborato e presentato dalla Regione:

- a) l'oggetto del contratto;
- b) il periodo di durata del contratto, comunque non superiore a quanto stabilito dal comma 6;
- c) le modalità di esercizio dell'opzione di rinnovo del contratto che possono essere esercitate dall'ente affidante;
- d) le caratteristiche dei servizi offerti ed il relativo programma analitico di esercizio;
- e) le modalità di erogazione dei servizi che prevedono l'utilizzazione di veicoli della categoria M1 di cui all'*articolo 47 del decreto legislativo n. 285/1992*;
- f) le modalità di modifica della specifica dei servizi, con particolare riferimento alla possibilità di modificazione delle linee e degli orari anche durante il periodo di vigenza contrattuale;
- g) le tariffe del servizio e, ove ritenuto necessario, le modalità per le eventuali modifiche e relativi limiti, nonché l'obbligo di aderire alle strutture per l'integrazione tariffaria, ove esistente;
- h) i fattori di qualità e comfort e gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di regolarità e puntualità, velocità commerciale, affidabilità del servizio, informazione agli utenti, rispetto dell'ambiente, età dei veicoli, manutenzione, comfort e pulizia dei veicoli e delle fermate, sicurezza, comportamento del personale e rispetto della carta dei servizi predisposta in coerenza agli standard minimi previsti dalla Regione Campania;
- i) gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella produzione del servizio conformemente alle indicazioni dei programmi triennali;
- j) la definizione di eventuali piani di investimento per lo sviluppo ed il potenziamento delle reti e degli impianti;
- k) i vincoli a carico dell'ente pubblico affidante, relativi al rilascio di autorizzazioni relativi ad altri servizi in concorrenza nello stesso territorio;
- l) l'importo eventualmente dovuto dall'ente affidante all'impresa di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto, le compensazioni economiche dovute a fronte degli obblighi di servizio e di eventuali agevolazioni tariffarie, nonché i tempi e le relative modalità di pagamento;
- m) i casi di revisione degli importi di cui alla lettera l) e i limiti percentuali entro cui può essere prevista la revisione;
- n) le modalità di modificazione e di risoluzione del contratto in essere;

o) le garanzie che l'impresa affidataria deve prestare;

p) l'obbligo dell'affidatario di utilizzare personale qualificato e mezzi idonei a garantire la sicurezza del servizio e di prevedere un piano di progressivo adeguamento dei mezzi di trasporto alla normativa di accessibilità di cui al *D.P.R. n. 503/1996* e successive modifiche ed integrazioni;

q) i sistemi utilizzati per il rilevamento dell'utenza;

r) l'obbligo di fornire, su supporto cartaceo ed informatico, i dati necessari per il monitoraggio qualitativo e quantitativo del servizio;

s) l'obbligo dell'affidatario di dotarsi di un responsabile di esercizio ai sensi del successivo art. 31, comma 2, e di un responsabile della qualità, ai sensi della normativa vigente sulla certificazione della qualità;

t) la ridefinizione dei rapporti, con riferimento ai lavoratori dipendenti e al capitale investito, dal soggetto esercente il servizio di trasporto pubblico, in caso di forti discontinuità nella quantità dei servizi richiesti nel periodo di validità del contratto di servizio;

u) l'obbligo dell'applicazione, per le singole tipologie del comparto dei trasporti, dei rispettivi contratti collettivi di lavoro, così come sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni imprenditoriali di categoria;

v) l'obbligo di conseguire la sicurezza negli ambienti di lavoro;

w) l'indicazione dei beni funzionali e strumentali allo svolgimento del servizio, ai sensi dell'art. 36 e le modalità con cui l'ente affidante può identificarne di nuovi;

x) le modalità di trasferimento del personale in caso di subentro di impresa, le modalità di trasferimento dei beni e dell'esercizio del diritto di prelazione in caso di subentro di impresa e i relativi criteri di valutazione economica previsti dal successivo art. 36;

y) l'obbligo di tenere la contabilità separata, ai sensi dell'*articolo 1, comma 5, del regolamento CEE n. 1191/69*, come modificato dall'*articolo 1 del regolamento CEE n. 1893/91*, e la contabilità analitica di costi e ricavi per ciascun contratto di servizio;

z) le modalità di svolgimento delle funzioni di vigilanza e di controllo anche della qualità da parte dell'ente affidante;

aa) le sanzioni e le penali in caso di mancato rispetto degli impegni assunti e gli incentivi potenziali da erogare per il perseguimento degli obiettivi concordati;

bb) le procedure da osservare in caso di controversia.

---

(32) Comma così modificato dall'art. 1, comma 115, lettera f), punto 1), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).

(33) Comma abrogato dall'art. 1, comma 115, lettera f), punto 2), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).

(34) Comma abrogato dall'art. 1, comma 115, lettera f), punto 2), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).

---

### **Art. 31**

#### *Regolarità d'esercizio.*

1. La vigilanza sulla regolarità dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è svolta dalla Regione, con il supporto dell'ACaM, dalle province e dai comuni Capoluogo di Provincia nell'ambito dei Comitati di indirizzo e monitoraggio dei servizi di TPL di cui all'*articolo 1, comma 90 della legge regionale n. 5/2013*. Per regolarità si intende il rispetto degli obblighi di esercizio, di trasporto e tariffario e delle altre condizioni o vincoli determinati in sede di affidamento. Entro 180 giorni dalla entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale approverà il regolamento dei servizi ispettivi previsti dal presente comma <sup>(35)</sup>.

2. L'impresa affidataria di servizi di trasporto pubblico regionale e locale deve dotarsi di un responsabile di esercizio che risponda della regolarità e sicurezza nello svolgimento dei servizi nei confronti dell'ente preposto alla vigilanza dei medesimi.
3. Gli orari dei servizi, predisposti secondo il programma di esercizio definito dall'ente affidante, così come specificato nel disciplinare di gara, debbono essere preventivamente sottoposti all'approvazione dell'ente affidante, il quale ne verifica la conformità rispetto agli obblighi derivanti dal contratto di servizio. Eventuali osservazioni e rilievi sono comunicati all'impresa affidataria entro e non oltre 30 giorni dalla data di ricezione degli orari stessi. Trascorso tale termine gli orari si intendono approvati. Salvo casi di forza maggiore, ogni variazione di orario deve essere preventivamente resa nota agli utenti attraverso opportune forme di comunicazione.
4. La localizzazione delle fermate è stabilita in sede di affidamento del servizio e inserita nel contratto di servizio, avuto riguardo agli interessi generali degli utenti e nel rispetto delle norme di circolazione. Le tabelle di fermata debbono riportare gli orari di transito dei servizi per le varie destinazioni.
5. I veicoli adibiti al servizio di trasporto pubblico di linea non possono essere usati per altro scopo se non previa autorizzazione dell'ente affidante.
6. In caso di interruzione del servizio di trasporto pubblico per cause ascrivibili all'impresa affidataria, l'ente affidante adotta i provvedimenti indispensabili per assicurare il tempestivo ripristino del servizio pubblico, anche in danno, e avvalendosi degli impianti e materiali del gestore.

---

*(35) Comma così modificato dall'art. 1 comma 115, lettera g), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).*

---

#### **Art. 31-bis**

*Verifica regolarità e qualità servizi di TPL <sup>(36)</sup>.*

1. La Regione e gli enti locali interessati nell'ambito dei Comitati di indirizzo e di monitoraggio di cui all'*articolo 1, comma 90 della legge regionale n. 5/2013*, con il supporto di ACaM, esercitano la vigilanza ed effettuano controlli per l'accertamento della regolarità e qualità dei servizi di trasporto pubblico.
2. Allo scopo di effettuare la vigilanza di cui al comma 1 sono acquisiti presso le aziende affidatarie dati e informazioni tecnico-economici, anche mediante ispezioni e verifiche. L'individuazione dei dati e delle informazioni, nonché delle modalità e dei termini relativi alle ispezioni ed alle verifiche sono disciplinati con atto di Giunta regionale.
3. Le imprese trasmettono, ai sensi dell'articolo 1, comma 301, numero 7, della *legge 24 dicembre 2012, n. 228* (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato), per via telematica, all'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL, di cui all'*articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244* (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato) alla Regione e all'AcaM, i dati economici e trasportistici richiesti rispettando le scadenze previste.
4. Alle aziende che non rispondono nei termini alle richieste di informazioni e di dati o che forniscono informazioni o dati non veritieri o inesatti o incompleti, previa diffida e fissazione di un congruo termine, la Regione, sentiti i Comitati di indirizzo e di monitoraggio di cui all'*articolo 1, comma 5, della legge regionale n. 5/2013*, sospende, in tutto o in parte, in relazione alla gravità dell'inadempimento, l'erogazione dei corrispettivi per tutta la durata dell'inadempimento, secondo le modalità e i termini disciplinati con atto di Giunta regionale, oggetto di recepimento nei contratti di servizio.
5. La Giunta regionale, su proposta dell'Assessore competente in materia di trasporti, disciplina la costituzione del nucleo ispettivo regionale per la verifica degli standard di efficienza, qualità e regolarità di esercizio contenuti nei contratti di servizio sottoscritti dalle aziende esercenti il trasporto pubblico regionale e locale. I componenti del nucleo ispettivo sono individuati tra il personale regionale e di altri enti pubblici in possesso di adeguata esperienza e professionalità.
6. Gli oneri economici per lo svolgimento delle attività di cui al comma 5 nonché per la vigilanza ed il controllo dei servizi di TPL trovano copertura nei singoli programmi della Missione 10 del bilancio regionale. Dall'attuazione della presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica regionale.

---

*(36) Articolo aggiunto dall'art. 1, comma 115, lettera h), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).*

---



**Art. 32***Procedure per l'affidamento dei servizi.*

1. Le procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono improntate ai seguenti principi:

a) separazione tra la funzione di pianificazione, amministrazione e controllo e la gestione dei servizi e delle reti di trasporto pubblico regionale e locale;

b) separazione fra la gestione delle reti e la gestione dei servizi, secondo i principi della direttiva CEE n. 440/91;

c) predisposizione dei bandi di gara dei servizi di trasporto pubblico in modo da minimizzare i rischi che le imprese aggiudicatrici godano di sussidi incrociati fra le attività oggetto di contribuzione pubbliche e le attività da loro svolte in altri mercati contigui al trasporto pubblico e aperti alla concorrenza.

2. Ai fini dell'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario, la Giunta regionale, con apposito regolamento da emanarsi entro 180 giorni dall'entrata in vigore della legge, disciplina la gestione delle infrastrutture ferroviarie ad essa conferite.

3. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di favorire la concorrenza nella gestione, la Regione e gli Enti locali, in base alla rispettiva competenza, stipulano i contratti di servizio con le imprese aggiudicatrici, a seguito dell'espletamento di procedure concorsuali in conformità alla normativa comunitaria e nazionale degli appalti pubblici di servizi.

4. Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente.

5. Sono esclusi dalla partecipazione alle gare i soggetti indicati dall'*art. 18 comma 2 lettera a) del decreto legislativo n. 422/1997*.

6. L'aggiudicazione dei servizi avviene sulla base dei criteri previsti dal *decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158*, e dall'*articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo n. 422/1997*. La scelta dei soggetti è effettuata attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento.

7. Le procedure di affidamento concorsuale riguardano unità di gestione che sono contraddistinte da una dimensione della percorrenza superiore ad un minimo adeguato al conseguimento di economie di scala e al miglioramento dell'efficienza, e che sono corrispondenti ad un sistema di reti e di servizi autonomo e integrato. Se l'affidamento riguarda modalità diverse di trasporto, i servizi possono essere messi a gara separatamente, salvaguardando la maggiore possibilità di integrazione modale.

8. [L'eventuale risparmio, conseguito da ribassi d'asta, rispetto alle risorse assegnate alle province o ai comuni capoluogo di provincia, rimane a disposizione dell'ente locale con vincolo di destinazione alla funzione dell'esercizio del trasporto pubblico di linea]<sup>(37)</sup>.

9. Le imprese affidatarie dei servizi minimi e aggiuntivi di trasporto pubblico devono adottare un regime di contabilità separata tra tali attività e quelle svolte in altri mercati contigui al servizio pubblico e aperti alla concorrenza, o operare attraverso società distinte in relazione alla diverse attività.

---

(37) Comma abrogato dall'*art. 1, comma 115, lettera i), L.R. 7 agosto 2014, n. 16*, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'*art. 1, comma 240, della medesima legge*).

**Art. 33***Sub affidamento dei servizi.*

1. È consentito, nei limiti previsti dalla normativa vigente, il subaffidamento dei servizi di trasporto, previa autorizzazione dell'ente pubblico affidante. Con apposito regolamento la Regione, entro 120 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, stabilisce le modalità e i criteri di rilascio e revoca delle autorizzazioni, in coerenza ai seguenti principi:

a) l'affidatario è comunque responsabile dell'attuazione del contratto di servizio nei confronti dell'ente pubblico affidante;

b) l'impresa subaffidataria deve possedere i requisiti di idoneità morale e professionale e quelli necessari per l'esercizio delle attività di trasporto di persone; è tenuta a rispettare tutte le norme vigenti in materia di trasporto di persone e ad applicare il contratto nazionale collettivo di categoria;

c) in caso di decadenza o revoca dell'affidamento decade contestualmente il subaffidamento, senza il riconoscimento di alcun importo a titolo di indennizzo da parte dell'ente pubblico affidante;

d) il subaffidamento deve riguardare servizi di trasporto marginali, non superiori ad una quota percentuale massima dei servizi previsti in contratto che verrà definita nel regolamento di cui sopra;

e) se l'aggiudicazione dei servizi in sub affidamento avviene mediante procedure concorsuali, l'affidamento avviene in coerenza alle indicazioni del comma 6 del precedente articolo 32;

f) in caso di trasferimento dei lavoratori dall'impresa affidataria a quella subaffidataria si applicano le disposizioni dell'articolo 37, comma 1<sup>(38)</sup>.

2. È consentito il subaffidamento di servizi complementari, previa autorizzazione dell'ente pubblico affidante. Con apposito regolamento la Regione, entro 120 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, stabilisce le modalità e i criteri di rilascio e revoca delle autorizzazioni.

3. Fino all'entrata in vigore dei regolamenti di cui ai commi precedenti, è vietato il subaffidamento dei servizi.

---

(38) In attuazione del presente comma vedi il Reg. reg. 22 luglio 2011, n. 4.

---

#### **Art. 34**

##### *Sanzioni e decadenza.*

1. L'affidatario del servizio è tenuto all'osservanza di tutti gli obblighi derivanti dall'aggiudicazione della gara e dalla sottoscrizione del contratto di servizio.

2. L'ente affidante applica le sanzioni e le penali in presenza delle infrazioni relative agli obblighi specificamente previsti nel contratto di servizio.

3. L'impresa affidataria decade dall'affidamento, con conseguente risoluzione del contratto di servizio:

a) se vengono meno i requisiti di idoneità morale, finanziaria, e professionale previsti dalla legislazione nazionale e comunitaria;

b) per gravi irregolarità o mancanze in materia di sicurezza del servizio;

c) in presenza di irregolarità specificamente previste nel contratto di servizio;

d) per grave violazione delle prescrizioni dettate dall'ente responsabile dell'attività di vigilanza e controllo sul servizio;

e) per gravi irregolarità per quanto attiene alla tutela giuridica, normativa e contrattuale dei lavoratori dipendenti;

f) in tutti gli altri casi previsti dal contratto e dalla normativa vigente.

4. In caso di decadenza dall'affidamento è escluso qualsiasi indennizzo a favore dell'impresa affidataria del servizio, la quale dovrà risarcire l'ente affidante in relazione agli eventuali maggiori oneri che lo stesso dovesse sostenere per il riaffidamento del servizio al nuovo gestore ed in relazione agli ulteriori danni subiti.

5. Qualsiasi trasformazione societaria o altra variazione di natura giuridica dell'impresa affidataria, ovvero sostituzione da parte della stessa di altri a sé nella gestione anche parziale del servizio, in costanza dell'affidamento, deve essere tempestivamente comunicata all'ente affidante.

6. Le imprese affidatarie dei servizi hanno l'obbligo di consentire al personale, incaricato dai soggetti cui compete l'esercizio dell'attività di vigilanza, il libero accesso ai veicoli, agli impianti ed alla documentazione amministrativa contabile, secondo quanto previsto dai rispettivi contratti di servizio.

7. Il personale di cui al comma 6 accerta e contesta le violazioni a carico delle aziende secondo quanto previsto nei rispettivi contratti di servizio.

---

**Art. 35***Revoca.*

1. L'ente affidante ha facoltà di revocare l'affidamento con atto motivato, con conseguente risoluzione del contratto di servizio:

- a) in caso di modifiche o revisione sostanziale dell'organizzazione dei servizi o di parte di essi;
- b) nei casi in cui siano sorte nuove e preponderanti esigenze di interesse pubblico;
- c) qualora il servizio di trasporto risulti inadeguato, per estensione o intensità, alle sopravvenute esigenze dell'utenza;
- d) in tutti gli altri casi previsti dal contratto e dalla normativa vigente.

2. Il contratto di servizio può prevedere, in caso di revoca dell'affidamento, procedure di arbitrato, anche conciliativo; nell'ipotesi di revoca parziale può essere previsto, alternativamente, il prolungamento dell'affidamento anche oltre i termini di cui all'art. 30 al fine di preservare l'equilibrio economico del contratto.

---

**Art. 36***Subentro di impresa.*

1. In caso di subentro di un'impresa, al gestore che cessa dal servizio non spetta alcun indennizzo, così come in caso di mancato rinnovo del contratto di servizio alla scadenza, di decadenza del gestore dell'affidamento, di risoluzione contrattuale per qualsiasi causa imputabile all'affidatario.

2. In caso di subentro di nuova impresa il soggetto non più affidatario deve trasferire al soggetto subentrante i beni acquistati con fondi pubblici identificati dall'ente affidante come funzionali all'effettuazione del servizio, secondo le modalità e i criteri di valutazione economica dei beni indicati nel contratto di servizio stesso. Per l'acquisto dal precedente gestore di altri beni strumentali senza vincolo di destinazione l'aggiudicatario gode del diritto di prelazione, da esercitarsi secondo le modalità stabilite nel contratto di servizio.

---

**Art. 37***Trasferimento del personale dipendente.*

1. In caso di subentro di nuova impresa, si effettua il trasferimento del personale dipendente dall'impresa cessante all'impresa subentrante, in coerenza alle indicazioni dell'*art. 18 comma 2 lettera e) del decreto legislativo n. 422/1997* e conservando al personale l'inquadramento contrattuale ed il trattamento economico acquisito, comprensivo degli eventuali contratti integrativi aziendali in essere.

2. I criteri e le procedure di cui al comma 1) sono applicati anche nel caso in cui, a seguito dell'espletamento delle procedure concorsuali, il servizio sia affidato al soggetto precedentemente affidatari.

---

**Art. 38***Tutela degli utenti e Carta dei servizi.*

1. Ai fini della valorizzazione e promozione della qualità dei servizi pubblici di trasporto e per la tutela degli interessi dei cittadini, la Regione istituisce lo strumento operativo della Carta dei servizi, da adottarsi dalle aziende ed imprese entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge. Con apposito provvedimento la Giunta regionale definisce il contenuto minimo standard della carta dei

servizi al fine di permettere la comparazione tra i vari gestori, di perseguire obiettivi di miglioramento, di attivare forme di incentivazione <sup>(39)</sup>.

---

*(39) Comma così modificato dall'art. 1, comma 115, lettera l), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).*

---

### **Art. 39**

#### *Servizi di trasporto pubblico autorizzati.*

1. I servizi di trasporto pubblico autorizzati, di cui all'art. 5, devono essere assentiti dalla Giunta regionale, ai sensi dell'art. 6 o dagli enti locali competenti, ai sensi degli articoli 8, 9, 10, previo parere favorevole della Regione.
2. L'autorizzazione è rilasciata, nel rispetto del regolamento di cui al comma 3, a seguito di presentazione di apposita istanza, su richiesta delle imprese di trasporto in possesso dei requisiti di idoneità morale e professionale e di quelli previsti dalla normativa nazionale vigente per l'esercizio di servizi di trasporto di linea e non di linea <sup>(40)</sup>.
3. Con apposito regolamento regionale <sup>(41)</sup>, entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono stabilite la durata; le modalità e i requisiti di rilascio e revoca delle autorizzazioni, sulla base del principio di coerenza, compatibilità e non sovrapposizione con la rete dei servizi minimi e aggiuntivi <sup>(42)</sup>.

---

*(40) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 115, lettera m), punto 1), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge). Il testo originario era così formulato: «2. L'autorizzazione ha durata triennale e viene rilasciata alle imprese in possesso dei requisiti di idoneità morale e professionale e quelli previsti dalla normativa nazionale vigente per l'esercizio di servizi di trasporto di linea e non di linea.».*

*(41) Vedi, al riguardo, il regolamento approvato con D.P.G.R. 21 febbraio 2003, n. 80.*

*(42) Comma così modificato dall'art. 1, comma 115, lettera m), punti 2) e 3), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).*

---

### **Art. 40**

#### *Controllo e sanzioni a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico <sup>(43)</sup>.*

1. Gli utenti dei servizi del trasporto pubblico regionale e locale in qualsiasi modalità esercitati sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, a convalidarlo all'inizio del viaggio in conformità alle apposite prescrizione previste dal gestore, a conservarlo per la durata del percorso nonché ad esibirlo, su richiesta, agli agenti accertatori.
2. Per i titoli di viaggio connessi a tariffazione elettronica nonché per i titoli di viaggio specificatamente individuati dalla Regione, la convalida deve essere effettuata, in conformità alle apposite prescrizioni previste dalla Regione, anche in occasione di ogni singolo accesso ai mezzi di trasporto utilizzati.
3. L'inosservanza dell'obbligo previsto al comma 1 comporta per i trasporti urbani:
  - a) il pagamento della tariffa ordinaria di corsa semplice;
  - b) la sanzione amministrativa pari a cento volte l'importo del titolo di viaggio di corsa semplice oltre le spese di notificazione.
4. L'inosservanza dell'obbligo previsto dal comma 1 per i trasporti extraurbani comporta:
  - a) il pagamento della tariffa ordinaria calcolata dal capolinea di partenza per il percorso già effettuato e che, dichiaratamente, il viaggiatore intende ancora effettuare;
  - b) la sanzione amministrativa pari a cento volte la tariffa ordinaria di corsa semplice di cui alla lettera a), oltre la spesa di notificazione.

5. Le sanzioni di cui ai commi 3 e 4 si applicano anche quando l'utente, titolare di abbonamento personale cartaceo o elettronico non sia in grado di esibirlo all'agente accertatore, a meno di quanto previsto al comma 6.

6. Se l'utente presenta il documento di viaggio entro i successivi cinque giorni, purché il documento non risulti regolarizzato successivamente all'accertamento della violazione, si applica una sanzione fissa pecuniaria di importo pari a euro 6,00.

7. Alla violazione degli obblighi di cui al comma 2 si applica una sanzione pecuniaria nella misura fissa di importo pari a euro 6,00.

8. Per le violazioni previste ai commi 3 e 4 è ammesso il pagamento in misura ridotta di una somma pari alla terza parte della sanzione, oltre alle spese del procedimento, entro il termine di sessanta giorni dalla contestazione immediata o, se questa non vi è stata, dalla notificazione degli estremi della violazione. Tale somma è ridotta del trenta per cento se il pagamento è effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione.

9. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie sono introitati dalle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico e sono iscritti nei bilanci di esercizio come proventi del traffico, con obbligo di rendicontazione separata rispetto a quella dei proventi ordinari. L'azienda esercente è tenuta a conservare per almeno tre anni la documentazione probatoria.

10. Il personale incaricato dalle aziende di trasporto, con qualifica di agente di polizia amministrativa attribuita dalla Regione secondo quanto previsto al comma 11, accerta e contesta ogni violazione punita con sanzione amministrativa pecuniaria in materia di trasporto pubblico locale.

11. La Regione attribuisce la qualifica di agente di polizia amministrativa al personale di cui al comma 10 in possesso dei seguenti requisiti:

a) non aver subito condanna a pena detentiva per delitto non colposo e non essere stato sottoposto a misura di prevenzione, come da dichiarazione sostitutiva redatta ai sensi del *decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445* (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa);

b) godere dei diritti civili e politici;

c) aver frequentato con esito favorevole un corso di idoneità di cui al comma 12.

12. I corsi di idoneità, con esame finale, sono organizzati annualmente dalle aziende di trasporto con le modalità stabilite con apposito provvedimento della Giunta regionale. Dall'attuazione della presente disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

13. La Giunta regionale definisce i criteri e le modalità per l'organizzazione del corso di cui al comma 12.

14. L'ordinanza-ingiunzione di cui all'*articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689* (Modifiche al sistema penale) è emessa dal responsabile dell'azienda di trasporto.

15. Nell'ambito del trasporto pubblico regionale e locale, a bordo dei mezzi e nei locali di esercizio, al fine di garantire maggiore sicurezza all'utenza i gestori dei servizi di trasporto pubblico possono affidare le attività di controllo, prevenzione, contestazione e accertamento sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista una sanzione amministrativa, anche a guardie particolari giurate o a personale con la stessa qualifica appartenente a istituti di vigilanza privati, nominati ed autorizzati secondo le modalità previste dalle vigenti leggi in materia di pubblica sicurezza.

16. Le Aziende esercenti il servizio di trasporto pubblico trasmettono alla Regione entro il 31 marzo di ogni anno le risultanze degli accertamenti compiuti nell'anno precedente, nonché il rapporto, espresso in valore percentuale, tra i controlli effettuati sui mezzi di trasporto ed i chilometri effettivamente percorsi, ed inoltre una relazione su tutti gli eventi che hanno comportato l'intervento delle forze di polizia.

17. È fatto obbligo alle Aziende esercenti il servizio di trasporto pubblico di informare i propri utenti sulle sanzioni amministrative previste e sulle modalità di pagamento.

---

(43) Articolo così sostituito dall'art. 1, comma 115, lettera n), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge). Il testo originario era così formulato: «Art. 40. Sanzioni a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico. 1. Le condizioni di trasporto sono stabilite dalle imprese affidatarie con apposito regolamento di servizio, nel rispetto della normativa applicabile e devono

*essere permanentemente rese note ai cittadini in forma adeguata. Il regolamento è comunicato all'ente affidante ed entra in vigore dopo 30 giorni dall'inoltro, fatti salvi eventuali rilievi dell'ente stesso, che ne verifica la congruità rispetto al contenuto del contratto di servizio.*

*2. Le sanzioni amministrative pecuniarie a carico dei viaggiatori per mancanza o per irregolarità di titolo di viaggio e le relative norme di applicazione sono definite dalla legge regionale 13 agosto 1998, n.13.».*

---

## TITOLO VI

### Interventi finanziari

#### Art. 41

##### *Fondo regionale trasporti.*

1. Le risorse finanziarie relative agli oneri derivanti dalla presente legge, trasferite dallo Stato alla Regione, confluiscono annualmente in un apposito capitolo del bilancio regionale, denominato Fondo regionale trasporti. Il Fondo regionale trasporti, oltre che dalle risorse precedenti, è alimentato da risorse proprie regionali ed il suo ammontare è determinato nella legge di bilancio. Il Fondo regionale trasporti è adeguato annualmente al tasso d'inflazione programmata ed evidenzia separatamente le risorse destinate al finanziamento dei servizi e quelle destinate al finanziamento degli investimenti.

Rientrano nel Fondo regionale trasporti gli oneri inerenti i servizi minimi, gli investimenti relativi allo sviluppo e miglioramento del trasporto pubblico regionale e locale, la costituzione e gestione dell'ACaM, e la copertura delle spese dirette della Regione relative ad interventi quali la realizzazione di infrastrutture, impianti e sistemi tecnologici, l'acquisto diretto di beni e servizi, l'esecuzione di studi, ricerche, progetti.

2. Le province e i comuni Capoluogo di Provincia o gli altri enti locali istituiscono appositi fondi dei trasporti <sup>(44)</sup>.

---

*(44) Comma così modificato dall'art. 1, comma 115, lettera o), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge).*

---

#### Art. 42

##### *Intelligent Transport System della Campania - ITSC <sup>(45)</sup>.*

1. Per assicurare la realizzazione di un sistema integrato d'infrastrutture tecnologiche applicato a tutti i comparti della mobilità della Regione, trasporto collettivo, trasporto individuale e trasporto merci, e a tutte le modalità di trasporto su gomma, ferro e mare, ai sensi dell'*articolo 8 del decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179* (Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese), convertito, con modificazioni, dalla *legge 17 dicembre 2012, n. 221*, nonché del decreto 1° febbraio 2013, n. 67411 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia), la Regione Campania, con il supporto tecnico dell'Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile (ACaM), realizza il progetto Intelligent Transport System della Campania, denominato in seguito ITSC, che prevede la realizzazione delle seguenti attività:

- a) sistema di monitoraggio delle flotte delle aziende che erogano servizi di TPL;
- b) sistema di monitoraggio delle flotte delle aziende che trasportano merci pericolose (progetto Ulisse);
- c) sistema di monitoraggio del trasporto veicolare su strada;
- d) sistema di bigliettazione elettronico, basato su tecnologie con tessere smart card a contatto e di prossimità capace di tracciare in tutte le sue componenti lo spostamento del singolo viaggiatore;
- e) sistema di informazione al pubblico distribuito oltre che presso le aree ed i mezzi di trasporto, anche attraverso canali di comunicazione standard ed innovativi;
- f) sistema di security rivolto all'utenza ed agli operatori;
- g) integrazione dei sistemi centrali allocati presso gli altri enti competenti in ambito regionale;

h) intermodalità e interoperabilità, anche mediante il ricorso ad apposite procedure di certificazione, per assicurare che i sistemi e i processi commerciali che li sottendono dispongano della capacità di condivisione di informazioni e dati.

2. Per conseguire l'efficienza, la razionalizzazione e l'economicità di impiego dell'ITSC la Regione cura lo svolgimento delle seguenti attività prioritarie:

a) sviluppo e implementazione della piattaforma telematica regionale "Muoversi in Campania", per una più ampia fruizione da parte dell'utenza ed un significativo incremento delle sue funzionalità;

b) elaborazione e utilizzo di modelli di riferimento e di standard tecnici per la progettazione dell'ITSC, per conseguire l'interoperabilità e la coerenza dell'ITSC con gli analoghi sistemi in ambito nazionale;

c) introduzione di un modello di classificazione delle strade anche in base alle tecnologie e ai servizi ITS presenti o previsti;

d) realizzazione di un sistema di monitoraggio per valutare i benefici ottenuti dalle diverse utenze in ragione dell'utilizzo delle applicazioni ITSC;

e) integrazione applicativa delle piattaforme afferenti al trasporto delle merci, con particolare riferimento alla piattaforma ULISSE (Unified Logistic Infrastructure for Safety and Security), in modo da evitare sovrapposizioni e conflitti tra sistemi e promuovere l'interoperabilità e la cooperazione tra le stesse;

f) utilizzo dei sistemi satellitari EGNOS e GALILEO per i servizi di navigazione satellitare di supporto al trasporto delle persone e delle merci, in linea con il Piano d'azione relativo alle applicazioni del sistema globale di radionavigazione via satellite (GNSS) redatto dalla Commissione Europea;

g) sviluppo, nell'ambito del Centro regionale integrato per la sicurezza stradale (CRISS), di un sistema di trasmissione delle chiamate di emergenza da veicoli (ecall).

3. Gli enti proprietari ed i gestori di infrastrutture, di aree di sosta e di servizio e di nodi logistici sul territorio regionale, si dotano di una banca dati relativa all'infrastruttura e al servizio di propria competenza da tenere costantemente aggiornata.

4. Per le informazioni di traffico, al fine di assicurare la disponibilità di informazioni gratuite di base, la Regione Campania, attraverso la piattaforma telematica Muoversi in Campania, rende disponibili sul web i dati di traffico disponibili in tempo reale sulla rete infrastrutturale stradale di interesse regionale. Chiunque, previa convenzione d'uso, può avvalersi di dette informazioni per garantire la massima diffusione delle comunicazioni a titolo gratuito nei confronti dei cittadini.

5. Gli enti proprietari delle strade e i concessionari, i gestori di nodi logistici, i gestori di aree di parcheggio, i gestori di aree di sosta e di servizio e le aziende di trasporto pubblico locale sono tenuti a trasferire alla Regione le informazioni di cui all'articolo 5 comma 9 del decreto 67411/2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con le modalità previste.

---

*(45) Il presente articolo, già modificato dall'art. 1, comma 94), lettera e), L.R. 6 maggio 2013, n. 5, è stato poi così sostituito dall'art. 1, comma 115, lettera p), L.R. 7 agosto 2014, n. 16, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 1, comma 240, della medesima legge). Vedi, anche, quanto previsto dal comma 115-bis del suddetto art. 1. Il testo precedente era così formulato: «Art. 42. Contributi per i servizi minimi. 1. La Regione attraverso la sottoscrizione dei contratti di servizio destina direttamente le risorse ai soggetti gestori dei servizi minimi di competenza regionale.*

*2. La Regione, sulla base dei programmi triennali presentati dagli Enti locali competenti e da essa approvati, trasferisce alle province ed ai comuni Capoluogo di Provincia o agli altri Enti locali, ai sensi dell'articolo 8, comma 4, le risorse da destinare alla copertura degli oneri relativi ai servizi minimi.*

*3. La Giunta regionale, sentito il Consiglio delle autonomie locali e la Commissione consiliare competente, nelle linee direttive di cui all'articolo 16, determina i criteri di allocazione delle risorse alle province ed ai comuni Capoluogo di Provincia, o agli altri Enti locali, ai sensi dell'articolo 8, comma 4, tenendo conto anche delle specificità e differenze territoriali; determina altresì le modalità di controllo, i casi e le modalità di revoca dei contributi, i tempi e i modi dell'erogazione.».*

---

### **Art. 43**

#### *Contributi per gli investimenti.*

1. La Regione partecipa al finanziamento degli investimenti in infrastrutture, sistemi tecnologici e mezzi di trasporto, per lo sviluppo e il miglioramento dei sistemi di trasporto pubblico regionale e locale, attraverso contributi in conto capitale, contributi in conto ammortamento, mutui, contributi per la copertura degli oneri derivanti da contratti di leasing.

2. I soggetti beneficiari dei contributi di cui al comma 1 sono: gli Enti locali, le aziende e imprese esercenti il trasporto pubblico regionale e locale, eventuali altri soggetti pubblici e privati.

3. La Regione provvede, attraverso la stipula di specifici accordi di programma con gli enti locali interessati, al finanziamento degli investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e delle infrastrutture. Gli accordi di programma determinano il concorso finanziario delle parti per gli investimenti e stabiliscono quantità, tempi, modalità e condizioni dei trasferimenti regionali agli enti delegati (province e comuni Capoluogo di Provincia).

4. Gli investimenti effettuati con contributi regionali devono essere destinati esclusivamente al servizio pubblico di linea. I mezzi acquistati, le infrastrutture e le tecnologie realizzate anche solo parzialmente con il finanziamento regionale non possono essere trasferiti o alienati senza l'assenso della Regione.

5. La Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente, stabilisce i criteri per la valutazione degli investimenti, le modalità di controllo, i casi e le modalità di revoca dei contributi, i tempi e i modi dell'erogazione.

---

## TITOLO VII

### Norme transitorie e finali

#### Art. 44

*Esercizio temporaneo delle funzioni e dei compiti delle province e dei comuni da parte della Regione.*

1. Nei primi tre anni di vigenza della presente legge, la Regione, su proposta delle province e dei comuni Capoluogo di Provincia, può continuare ad esercitare in via temporanea le funzioni ed i compiti delega.

---

#### Art. 45

*Trasferimenti alle province e ai comuni capoluogo.*

1. Con l'attivazione del Fondo regionale Trasporti la Giunta regionale stabilisce, con apposito regolamento, le modalità ed i criteri di trasferimento degli stanziamenti a favore delle province e dei comuni Capoluogo di Provincia <sup>(46)</sup>.

(46) Vedi, al riguardo, la *Delib.G.R. 25 ottobre 2002, n. 4833*.

---

#### Art. 46

*Proroga dei servizi esercitati dalle aziende titolari di concessione <sup>(47)</sup>.*

1. I servizi di trasporto esercitati dalle aziende e imprese titolari di concessione alla data di entrata in vigore della presente legge restano validi fino alla effettiva scadenza della concessione e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2003, previa formalizzazione di uno specifico contratto di servizio *ponte* da sottoscrivere entro il termine perentorio di 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. In caso di mancata stipula del contratto di servizio *ponte* per impossibilità oggettiva, la concessione decade e si provvede, in via sostitutiva, con l'attivazione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei relativi servizi <sup>(48)</sup>.

3. I contratti di servizio *ponte* rimangono in vigore fino alla consegna del servizio al soggetto prescelto attraverso le procedure concorsuali previste all'articolo 32 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 2005. È facoltà dell'ente affidante, al fine di conseguire obiettivi di sviluppo tecnico ed economico dei servizi, di rinnovare, d'intesa con i soggetti affidatari dei servizi, i contratti di servizio *ponte* in scadenza al 31 dicembre 2003 fino alla data del 31 dicembre 2005 rinegoziandone i contenuti. In caso di esito negativo della rinegoziazione, entro il termine perentorio di novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, si applica quanto disposto al comma 2 <sup>(49)</sup>.

4. I contratti di servizio *ponte* devono attenersi ai contenuti minimi previsti dall'articolo 30, comma 8, e devono prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura <sup>(50)</sup>.



5. Le politiche tariffarie e le relative variazioni che si introducono entro il 31 dicembre 2005 devono essere sottoposte per l'espressione del parere alla commissione consiliare permanente in materia di trasporti <sup>(51)</sup>.

6. I contratti di servizio *ponte* di cui ai commi precedenti possono essere sottoscritti da aggregazioni fra aziende e imprese che sono titolari di concessione alla data di entrata in vigore della presente legge, anche da realizzarsi attraverso la formula dell'associazione temporanea di imprese. Gli enti locali incentivano, con le modalità da loro ritenute più opportune, il processo di aggregazione fra imprese <sup>(52)</sup>.

7. I contratti di servizio devono assegnare priorità all'impiego di mezzi a trazione elettrica ed a mezzi di dimensioni limitate nelle zone costiere e nei centri storici <sup>(53)</sup>.

---

(47) Vedi, anche, l'art. 9, L.R. 26 luglio 2002, n. 15.

(48) Per l'interpretazione autentica di quanto disposto dal presente comma vedi l'art. 1, L.R. 18 dicembre 2012, n. 34.

(49) Gli attuali commi 3, 4 e 5 così sostituiscono l'originario comma 3 per effetto dell'art. 1, L.R. 26 marzo 2004, n. 5. Il testo del comma sostituito era così formulato: «3. I contratti di servizio *ponte* rimangono in vigore fino alla definizione delle procedure di affidamento concorsuale dei servizi; devono attenersi ai contenuti minimi previsti dall'art. 30 comma 8 e devono prevedere un progressivo incremento del rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura.».

(50) Gli attuali commi 3, 4 e 5 così sostituiscono l'originario comma 3 per effetto dell'art. 1, L.R. 26 marzo 2004, n. 5. Il testo del comma sostituito era così formulato: «3. I contratti di servizio *ponte* rimangono in vigore fino alla definizione delle procedure di affidamento concorsuale dei servizi; devono attenersi ai contenuti minimi previsti dall'art. 30 comma 8 e devono prevedere un progressivo incremento del rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura.».

(51) Gli attuali commi 3, 4 e 5 così sostituiscono l'originario comma 3 per effetto dell'art. 1, L.R. 26 marzo 2004, n. 5. Il testo del comma sostituito era così formulato: «3. I contratti di servizio *ponte* rimangono in vigore fino alla definizione delle procedure di affidamento concorsuale dei servizi; devono attenersi ai contenuti minimi previsti dall'art. 30 comma 8 e devono prevedere un progressivo incremento del rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura.».

(52) Il presente comma, in origine comma 4, è stato così numerato in conseguenza della sostituzione dell'originario comma 3 con gli attuali commi 3, 4 e 5 ad opera dell'art. 1, L.R. 26 marzo 2004, n. 5.

(53) Comma aggiunto dall'art. 4, L.R. 11 agosto 2005, n. 15 (indicato erroneamente nel Bollettino Ufficiale come comma 6).

---

#### **Art. 47**

##### *Incentivi per il riassetto organizzativo.*

1. La Regione, al fine di incentivare il riassetto organizzativo e la trasformazione societaria delle aziende attuali concessionarie di servizi di trasporto e il riassetto organizzativo delle aziende che risulteranno affidatarie del servizio di trasporto a seguito dell'espletamento delle procedure concorsuali, adotta, con la partecipazione delle stesse aziende e degli enti locali proprietari, le opportune azioni di riqualificazione professionale ed azioni finalizzate ad esodi volontari incentivanti dirette ai lavoratori che non possono trovare utile collocazione nei processi di trasformazione del settore del trasporto regionale e locale.

---

#### **Art. 48**

##### *Clausola di salvaguardia.*

1. Per l'affidamento dei servizi, al personale dipendente, impiegato presso le aziende e imprese titolari di concessione al momento dell'entrata in vigore della presente legge, trasferito per l'espletamento del contratto di servizio nei termini previsti dall'articolo 37, viene garantito dal soggetto affidatario, per la durata del contratto di servizio stipulato, oltre a quanto previsto dal già citato articolo 37, anche il trattamento economico del contratto integrativo aziendale in essere presso l'azienda titolare di concessione al momento di entrata in vigore della presente legge, ove eccedente l'eventuale trattamento integrativo riconosciuto dal soggetto affidatario.

2. I criteri e le procedure di cui ai commi precedenti sono applicati anche nel caso in cui, a seguito dell'espletamento della procedura concorsuale, il servizio sia affidato all'azienda titolare di concessione al momento di entrata in vigore della presente legge.

---

#### **Art. 49**

##### *Linee guida per la regolamentazione degli orari e delle tariffe dei servizi di trasporto di competenza regionale.*

1. Nelle more della redazione del programma triennale dei servizi minimi di cui agli articoli 16 e 17, la Giunta regionale redige le linee guida per la regolamentazione degli orari e delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico di sua competenza.

---

**Art. 50**

*Parere delle Commissioni Consiliari Permanenti.*

1. Ogni qual volta negli articoli della presente legge si richiede di sentire il parere delle Commissioni consiliari competenti, il parere si intende favorevolmente espresso se la Commissione competente non si pronuncia entro sessanta giorni dalla richiesta.

---

**Art. 51**

*Norme abrogate.*

1. Sono abrogate tutte le norme in contrasto con la presente legge e, in particolare,:

- legge regionale 28 marzo 2000, n. 7;
  - legge regionale 8 settembre 1993, n. 34;
  - legge regionale 8 marzo 1985, n.17;
  - legge regionale 25 gennaio 1983, n.16;
  - legge regionale 23 febbraio 1982, n.11;
  - legge regionale 24 aprile 1980, n. 27;
  - legge regionale 28 giugno 1978, n. 19;
  - legge regionale 26 maggio 1975, n. 40.
- 

**Art. 52**

*Dichiarazione di urgenza.*

1. La presente legge, a norma degli articoli 43 e 45 dello Statuto, è dichiarata urgente ed entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Campania.

**Regione Campania - Legge 6 maggio 2013, n. 5 recante: "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale 2013 e pluriennale 2013-2015 della Regione Campania (Legge finanziaria regionale 2013)".**

(1) Pubblicata nel B.U. Campania 7 maggio 2013, n. 24.

(2) Vedi, anche, l'art. 1, comma 1, Reg. reg. 6 dicembre 2013, n. 8.

**Art. 1**

(....)

89. La Regione è designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del Trasporto pubblico locale (TPL). Per l'affidamento del servizio del TPL mediante procedura ad evidenza pubblica, il bacino unico regionale ottimale può essere suddiviso in più lotti individuati dalla Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare permanente competente, con il supporto dell'ACaM, nel rispetto dei seguenti criteri e obiettivi:

- a) contenimento della spesa pubblica;
- b) liberalizzazione e concorrenza;
- c) economie di scala;
- d) differenziazione;
- e) massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa.

90. La Regione favorisce la partecipazione degli enti locali al processo di pianificazione, gestione e controllo dei servizi di TPL attraverso la costituzione di comitati di indirizzo e di monitoraggio dei servizi di TPL senza ulteriori oneri economici a carico delle pubbliche amministrazioni partecipanti. Il funzionamento dei comitati di indirizzo e di monitoraggio è disciplinato da apposito regolamento deliberato dalla Giunta regionale entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

90-bis. Le province e i comuni capoluogo, in sintonia con i compiti di coordinamento dei Comitati di indirizzo e di monitoraggio di cui al comma 90, proseguono nella gestione dei contratti di servizio fino al subentro di nuovi soggetti affidatari e comunque non oltre il 31 dicembre 2014 <sup>(18)</sup>.

91. Gli enti locali e le aziende di trasporto pubblico locale sono comunque obbligati a fornire alla struttura regionale competente e all'ACaM tutti i dati e le informazioni necessari ai fini dell'organizzazione del bacino unico regionale ottimale di cui al comma 89 e alla pianificazione, gestione e controllo dei servizi del TPL di cui al comma 90.

92. La Regione, con il supporto di ACaM, adotta misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto e attua lo sviluppo coordinato delle applicazioni di telematica al sistema della mobilità in Campania in coerenza con il Piano regionale di infomobilità regionale (PRIM) e con quanto disposto dalla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 (Direttiva sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto) e dall'articolo 8 del decreto-legge 179/2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 221/2012.

93. Per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione e al riordino delle società partecipate regionali, recate dal piano di stabilizzazione finanziaria della Regione Campania approvato con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 20 marzo 2012, restano salvi i poteri e le attribuzioni del Commissario ad acta, nominato ai sensi dell'articolo 14, comma 22, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78 (Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica), convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, per il perseguimento delle finalità previste e l'esercizio dei compiti individuati dai commi 5 e 6 dell'articolo 16 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 (Misure urgenti per la crescita del Paese), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134.

94. La legge regionale 28 marzo 2002, n. 3 (Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della regione Campania), è così modificata:

- a) il comma 1 dell'articolo 6 è così modificato:
  - 1) all'alinfa, dopo le parole "D.Lgs. n. 400/99" sono inserite le seguenti: ", dell'articolo 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138 convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148";
  - 2) alla lettera b) le parole: "interprovinciali, che collegano tre o più province, e interregionali" sono soppresse;
  - 3) dopo la lettera c), è inserita la seguente:

"c-bis) organizzazione dello svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale in attuazione dell'*articolo 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 14 settembre 2011, n. 148*".

- b) al comma 1 dell'*articolo 8*, e ai commi 1, 2 e 3 dell'*articolo 9*, le parole: "e amministrazione" sono soppresse;
- c) i commi 4, 5 e 6 dell'*articolo 16* sono abrogati;
- d) al comma 1 dell'*articolo 17* le parole: "in riferimento ai singoli bacini di traffico, " sono soppresse;
- e) il comma 2 dell'*articolo 42* è abrogato.

(...)

**Regione Veneto - L.R. 30 ottobre 1998, n. 25 recante: "Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale" (2).**

(1) Pubblicata nel B.U. Veneto 3 novembre 1998, n. 99.

(2) Vedi, anche, la Delib.G.R. 30 novembre 1999, n. 4300 e la Delib.G.R. 30 marzo 2001, n. 778.

**Capo I - Finalità e definizioni****Art. 1***Finalità della legge.*

1. La Regione, in attuazione al *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*, e in armonia con la normativa comunitaria, nonché con gli obiettivi di riequilibrio territoriale e socio-economico e con la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 gennaio 1994, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 22 febbraio 1994, n. 43, recante principi sull'erogazione dei servizi pubblici, persegue lo sviluppo ed il miglioramento del sistema del trasporto pubblico regionale e locale nell'ambito del proprio territorio, promuovendo, con il concorso degli enti locali, interventi volti al coordinamento delle modalità di trasporto ed alla realizzazione di un sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture.

2. Per il perseguimento delle finalità di cui al comma 1, la Regione:

a) conferisce agli enti locali tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano l'unitario esercizio a livello regionale nel rispetto dei principi di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità ed omogeneità dell'amministrazione;

b) finalizza l'utilizzazione dei finanziamenti disponibili al raggiungimento di un adeguato rapporto tra le risorse destinate all'esercizio e quelle destinate agli investimenti, ivi compresa l'introduzione di tecnologie avanzate;

c) incentiva il miglioramento della mobilità urbana ed extraurbana avendo particolare riguardo alle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento e congestione, attraverso il riassetto e l'integrazione delle reti e dei modi di offerta di trasporto pubblico e la razionalizzazione del traffico privato, in modo da conseguire efficacia, efficienza ed economicità favorendo il trasporto collettivo rispetto a quello individuale;

d) determina, con il concorso degli enti locali, il livello dei servizi quantitativamente e qualitativamente sufficienti a garantire la domanda di mobilità dei cittadini e le risorse finanziarie atte ad assicurare tale livello di servizi;

e) incentiva il superamento degli assetti monopolistici nella gestione dei servizi di trasporto e introduce regole di concorrenzialità nel periodico affidamento dei servizi, attraverso il ricorso a procedure concorsuali per la scelta dei gestori dei servizi o dei soci privati delle società che gestiscono i servizi;

f) introduce contratti di servizio pubblico improntati a principi di economicità ed efficienza, idonei ad assicurare la completa corrispondenza tra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari;

g) realizza l'integrazione tariffaria tra le diverse modalità di trasporto e favorisce la separazione tra i soggetti cui compete la programmazione e il finanziamento dei servizi e i soggetti incaricati della gestione;

h) effettua il monitoraggio della mobilità regionale favorendo lo scambio di informazioni tra gli enti locali, le aziende e gli utenti del trasporto pubblico.

**Art. 2***Trasporto pubblico locale.*

1. Per trasporto pubblico locale si intendono i servizi svolti via terra, via acqua ed aerea, anche organizzati per l'integrazione dei vari sistemi di mobilità, e destinati al trasporto collettivo di persone o cose. Tali servizi sono effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e ad offerta indifferenziata, anche rivolta a fasce omogenee di utenti.

**Art. 3***Servizi di trasporto ordinari, integrativi e sperimentali.*

1. I servizi di trasporto pubblico locale sono, in relazione alle esigenze di mobilità da soddisfare, classificati in:

- a) ordinari;
- b) integrativi;
- c) sperimentali.

2. Sono servizi ordinari i servizi offerti alla generalità degli utenti a normali condizioni di trasporto.

3. Sono servizi integrativi i servizi effettuati in zone a bassa densità abitativa, ovvero in territori a domanda debole, anche con l'utilizzazione di idonee tecnologie. In particolare si definiscono:

a) servizi a domanda debole, i servizi che si svolgono in territori a domanda debole di trasporto, al fine di garantire comunque la mobilità. Tali servizi possono essere effettuati con modalità particolari da affidare nell'ambito delle procedure concorsuali adottate per l'intera rete ad imprese con i requisiti professionali idonei all'esercizio di autoservizi pubblici non di linea e ad imprese con i requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada;

b) servizi montani, i servizi che si svolgono nei comuni montani o nei territori in cui non vi è offerta di servizi di trasporto pubblico, programmati o di servizi di noleggio con conducente. Per tali servizi gli enti locali possono utilizzare veicoli adibiti ad uso proprio, con l'obbligo, per l'esercente, del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio di servizio pubblico non di linea o dei requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada;

c) servizi urbani con autovettura, i servizi che i comuni, al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale nelle aree urbane, possono organizzare nell'ambito dell'unità di rete, e comunque su specifiche relazioni di traffico. I servizi urbani effettuati con autovettura, sono espletati da imprese munite dei requisiti per l'esercizio di servizio pubblico non di linea o servizi di trasporto persona su strada. L'espletamento di tali servizi non costituisce titolo per il rilascio di nuove licenze o autorizzazioni. Per il primo anno di istituzione tali servizi sono affidati in via prioritaria a soggetti già titolari di autoservizi pubblici non di linea;

d) servizi temporanei, i servizi effettuati con autobus e finalizzati a soddisfare le esigenze di mobilità derivanti da eventi particolari, contingenti o straordinari, di durata definita e non superiore a un mese;

e) servizi a chiamata, i servizi offerti a determinate fasce deboli dell'utenza o in fasce orarie a domanda debole, anche con l'uso di opportune tecnologie, svolti su percorsi fissi o variabili, con prenotazione di un numero limitato di persone al fine di soddisfare le esigenze di mobilità in intervalli prestabiliti della giornata o della settimana <sup>(3)</sup>.

4. Sono sperimentali i servizi effettuati con sistemi innovativi di trasporto e con sistemi che introducono l'utilizzazione di tecnologie evolute, ovvero i servizi finalizzati all'accertamento delle caratteristiche del traffico o all'adeguamento delle modalità di esercizio.

---

(3) Lettera così modificata dall'art. 1, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

**Art. 4***Servizi di trasporto programmati e servizi autorizzati.*

1. Sono servizi programmati i servizi previsti dagli strumenti di programmazione indicati dalla presente legge.

2. I servizi programmati, in relazione alle compensazioni degli obblighi di servizio, si suddividono in:

a) servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, i cui costi sono a carico della Regione Veneto, definiti secondo la procedura prevista dall'articolo 20 <sup>(4)</sup>;

b) servizi aggiuntivi che possono essere istituiti da province, comuni e comunità montane nell'ambito dell'unità di rete e in aggiunta a quelli minimi con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi. In tal caso l'imposizione degli obblighi di servizio aggiuntivo e le corrispondenti compensazioni finanziarie, da portare a carico dei bilanci degli enti stessi, sono fissate mediante i contratti di servizio di cui agli articoli 30 e 31 <sup>(5)</sup>.

3. Sono servizi autorizzati i servizi esercitati tramite autorizzazione da imprese di trasporto in possesso dei requisiti di cui al *D.M. 20 dicembre 1991, n. 448* e senza oneri finanziari a carico della pubblica amministrazione <sup>(6)</sup>.

4. I servizi autorizzati si suddividono in:

a) servizi atipici, regolati dalle vigenti norme di cui alla *legge regionale 14 settembre 1994, n. 46*;

b) servizi di gran turismo svolti allo scopo di collegare centri o località di interesse turistico per valorizzarne le caratteristiche artistiche, storico-ambientali e paesaggistiche, nel rispetto del divieto di sovrapposizione o interferenza di cui all'articolo 23, comma 2;

c) servizi commerciali svolti a totale rischio economico del richiedente, che non risultino integrati in una unità di rete in relazione al livello di servizi minimi e nel rispetto del divieto di sovrapposizione o interferenza di cui all'articolo 23, comma 2 <sup>(7)</sup>.

4-bis. L'ambito della laguna di Venezia è escluso dall'applicazione delle norme relative ai servizi autorizzati di cui ai commi 3 e 4, in considerazione delle peculiari caratteristiche locali che richiedono una specifica disciplina dei trasporti nelle vie d'acqua lagunari <sup>(8)</sup>.

4-ter. È vietato alle imprese l'esercizio dei servizi autorizzati di cui ai commi 3 e 4 mediante l'utilizzo di autobus acquistati con finanziamenti pubblici prima che siano trascorsi dodici anni dalla data di prima immatricolazione <sup>(9)</sup>.

---

(4) Vedi, anche, l'art. 3, comma 1, L.R. 26 novembre 2004, n. 30.

(5) Lettera così modificata dall'art. 2, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4. Vedi, anche, l'art. 3, comma 3, L.R. 26 novembre 2004, n. 30.

(6) Vedi anche l'art. 8, comma 2, L.R. 25 febbraio 2005, n. 8.

(7) Vedi anche l'art. 8, comma 2, L.R. 25 febbraio 2005, n. 8.

(8) Comma aggiunto dall'art. 8, comma 1, L.R. 25 febbraio 2005, n. 8.

(9) Comma aggiunto dall'art. 20, L.R. 3 aprile 2009, n. 11.

---

## Art. 5

### *Servizi di trasporto pubblico locale.*

1. I servizi di trasporto pubblico locale, si distinguono in urbani, extraurbani ed interregionali.

2. Sono servizi urbani:

a) i servizi che si svolgono interamente nell'ambito del territorio comunale;

b) i servizi caratterizzati da alta frequenza di corse che collegano il territorio dei maggiori comuni con i centri abitati principali dei comuni di prima cintura, con i quali vi sia continuità di abitato. Tali servizi sono individuati dalle province nell'ambito dei Piani di bacino.

3. Sono servizi extraurbani tutti i servizi non contemplati dal comma 2 e in particolare:

a) i servizi la cui attività si sviluppa interamente all'interno di una unità di rete, così come definita dall'articolo 19, interessando il territorio di più comuni;

b) i servizi che collegano, in via principale, una stazione ferroviaria, uno scalo portuale o aeroportuale, anche se si svolgono interamente nell'ambito del territorio di un comune;

c) i servizi la cui attività interessa due o più unità di rete.

4. Sono servizi interregionali i servizi che collegano il territorio della Regione Veneto con il territorio di una o più Regioni limitrofe.

---

#### **Art. 6**

##### *Bacino.*

1. Si definisce bacino l'unità territoriale di riferimento per l'esercizio delle funzioni amministrative e di pianificazione in materia di trasporto pubblico locale.

2. Per i servizi del trasporto pubblico locale come definiti dall'articolo 5, i bacini coincidono con le circoscrizioni provinciali.

3. I servizi di trasporto pubblico effettuati per ferrovia, per via aerea, per via marittima e per via lacuale, costituiscono bacini unici di competenza regionale, la cui pianificazione tiene conto dei servizi proposti dai singoli Piani di bacino provinciali al fine di garantire migliori livelli di integrazione dell'offerta ed economia di gestione.

---

### **Capo II - Ripartizione delle funzioni**

#### **Art. 7**

##### *Funzioni della Regione.*

1. La Regione, in materia di trasporto pubblico locale:

a) approva il Piano regionale del trasporto pubblico locale ed i relativi aggiornamenti, tenendo conto della programmazione degli enti locali, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico della Regione;

b) definisce gli indirizzi per la pianificazione, in particolare per i piani di bacino, per i piani del trasporto pubblico urbano e per i programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico;

c) predispone la programmazione degli investimenti, raccordandola con quella dello Stato e degli enti locali;

d) individua i servizi minimi, nonché i criteri e le modalità per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico locale in territori a domanda debole secondo la procedura prevista dall'articolo 20;

e) stabilisce le tariffe dei servizi minimi anche allo scopo di realizzare l'integrazione tariffaria tra le diverse modalità di trasporto;

f) provvede alla ripartizione, tra gli enti locali interessati, delle risorse finanziarie disponibili per l'esercizio delle funzioni delegate agli enti medesimi;

g) provvede ad organizzare, secondo le finalità e gli obiettivi della programmazione regionale, i servizi di trasporto pubblico locale su ferrovia in concessione a Ferrovie dello Stato S.p.A. e stipula il relativo contratto di servizio;

h) svolge le funzioni ed i compiti di programmazione e di amministrazione, individuando i servizi riguardanti le ferrovie in concessione a soggetti diversi da Ferrovie dello Stato S.p.A.;

i) stipula con il Ministero dei trasporti accordi di programma finalizzati alla definizione dei finanziamenti diretti al risanamento tecnico-economico delle ferrovie di cui alle lettere g) e h);

l) introduce regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di propria competenza, stipulando i relativi contratti di servizio e provvedendo a tutti gli adempimenti conseguenti;



m) approva un capitolato generale per l'espletamento delle procedure concorsuali relative all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale;

n) esercita le funzioni amministrative relative ai servizi interregionali su strada che collegano il territorio di due o più province con il territorio di una Regione contermina, salvo che gli stessi non siano assegnati ad una provincia;

o) esercita le funzioni amministrative relative ai servizi di trasporto ferroviario, aereo, elicotteristico, marittimo e lacuale, interessanti il territorio regionale <sup>(10)</sup>;

p) svolge le funzioni di indirizzo, di coordinamento e di vigilanza sulle attività conferite agli enti locali per effetto della presente legge e delle altre norme regionali in materia;

q) assegna ed eroga le risorse finanziarie in relazione ai servizi minimi di cui all'articolo 20;

r) istituisce l'Osservatorio permanente per la mobilità di cui all'articolo 45;

s) svolge le funzioni di cui all'articolo 105, comma 2, lettera h) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 concernenti il rilascio di concessioni per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale;

t) svolge ogni altra funzione che richieda l'unitario esercizio a livello regionale.

2. La Giunta regionale provvede allo svolgimento delle funzioni di cui al comma 1 se non espressamente attribuite ad altri organi della Regione.

---

(10) Lettera così modificata dall'art. 3, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

## **Art. 8**

### *Funzioni delle province <sup>(11)</sup>.*

1. Le Province, nell'ambito delle proprie competenze in materia di trasporti:

a) predispongono, sulla base degli indirizzi della Regione, i Piani di bacino per pianificare il trasporto pubblico locale e assicurare la mobilità nell'ambito del territorio provinciale;

b) individuano, nell'ambito dei Piani di bacino, i servizi urbani di cui all'articolo 5, comma 2, lettera b);

c) stipulano accordi di programma per gli investimenti di cui all'articolo 18;

d) predispongono proposte triennali per gli investimenti, ai fini di quanto previsto dall'articolo 21, comma 2;

e) istituiscono eventuali servizi aggiuntivi nell'ambito dei servizi di cui al comma 2, lettere a) e b), con oneri finanziari a carico dei propri bilanci, stipulando i relativi contratti di servizio;

f) stabiliscono le tariffe per i servizi aggiuntivi.

2. È delegato alle province l'esercizio di ulteriori funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano l'unitario esercizio a livello regionale. In particolare, sono delegate le funzioni riguardanti:

a) i servizi extraurbani come individuati dall'articolo 5, comma 3. Nel caso in cui i servizi interessino il territorio di più province, le relative funzioni amministrative sono delegate alla provincia nel cui territorio il servizio si sviluppa in misura prevalente;

b) i servizi interregionali che collegano il territorio di una provincia veneta con una Regione contermina e quelli eventualmente assegnati ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera n);

c) la irrogazione delle sanzioni amministrative a carico degli utenti trasgressori e la previsione e l'applicazione delle sanzioni per l'inosservanza del contratto di servizio nonché le ipotesi di risoluzione per i casi di inadempienza degli affidatari;

d) l'autorizzazione all'effettuazione dei servizi di gran turismo di cui all'articolo 4, comma 4, lettera b), che abbiano origine nel proprio ambito territoriale;

e) l'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di cui alle lettere a) e b);

f) la stipula dei contratti di servizio relativi ai servizi extraurbani ed interregionali minimi, di cui alle lettere a) e b) nonché l'autorizzazione all'effettuazione dei servizi commerciali di cui all'articolo 4, comma 4, lettera c) di propria competenza secondo i criteri indicati alla lettera a);

g) l'erogazione delle risorse finanziarie necessarie per far fronte agli impegni ed agli obblighi derivanti dal contratto di servizio per lo svolgimento dei servizi minimi, di cui alle lettere a) e b);

h) l'autorizzazione a impiegare in servizio di noleggio con conducente, autobus destinati al servizio di trasporto pubblico locale e viceversa, di cui al combinato disposto degli *articoli 82 e 87 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285* e dell'*articolo 105, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112*; tale autorizzazione può essere rilasciata sulla base delle direttive stabilite dalla Giunta regionale entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge;

i) l'approvazione dei regolamenti comunali relativi all'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente;

l) il riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto extraurbano su strada, dell'idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate, ai sensi dell'*articolo 5, ultimo comma del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

2-bis. Per l'esercizio delle funzioni delegate le province possono avvalersi di enti strumentali a totale partecipazione pubblica, istituiti secondo i principi previsti dall'*articolo 5 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267*, a cui possono essere trasferite direttamente le risorse finanziarie di cui alla lettera g) del comma 2 del presente articolo purché con le caratteristiche di cui alla lettera c) del comma 142 dell'*articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266* "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006)" <sup>(12)</sup>.

3. Sono inoltre delegate le funzioni amministrative relative al personale dipendente dai soggetti affidatari di servizi di trasporto pubblico locale, concernenti:

a) lo svolgimento delle competenze previste dal *regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148* e successive modificazioni;

b) la vigilanza sull'esatta applicazione delle norme di legge e dei regolamenti per il trattamento del personale e sulla completa applicazione dei contratti collettivi di lavoro.

---

(11) Vedi anche la *Delib.G.R. 30 marzo 2001, n. 778*.

(12) *Comma aggiunto dall'art. 31, comma 1, lettera a), L.R. 3 febbraio 2006, n. 2 al fine di consentire alle province e ai comuni forme più flessibili per la gestione dei servizi locali*.

---

## Art. 9

### *Funzioni dei comuni* <sup>(13)</sup>.

1. Spettano ai comuni, nell'ambito delle proprie competenze in materia di pianificazione, di assetto e utilizzazione del territorio, le funzioni amministrative riguardanti:

a) i servizi urbani di cui all'articolo 5, comma 2, lettera a);

b) le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi urbani ivi compresi quelli di cui all'articolo 5, comma 2, lettera b);

- c) la stipula dei contratti di servizio relativi ai servizi urbani minimi, ivi compresi quelli di cui all'articolo 5, comma 2, lettera b), nonché l'autorizzazione all'effettuazione dei servizi commerciali di cui all'articolo 4, comma 4, lettera c) di propria competenza;
- d) la predisposizione dei piani del trasporto pubblico urbano di cui all'articolo 16, al fine di assicurare un adeguato livello di mobilità nell'ambito del territorio comunale, sulla base degli indirizzi forniti dalla Giunta regionale;
- e) la predisposizione di proposte triennali per gli investimenti, ai fini di quanto previsto dall'articolo 21, comma 2;
- f) la stipula di accordi di programma per gli investimenti di cui all'articolo 18;
- g) l'autorizzazione a impiegare in servizio di noleggio con conducente, autobus destinati al servizio di trasporto pubblico locale e viceversa, di cui al combinato disposto degli *articoli 82 e 87 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285* e dell'*articolo 105, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112*; tale autorizzazione può essere rilasciata sulla base delle direttive stabilite dalla Giunta regionale entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge;
- h) l'adozione dei regolamenti comunali relativi all'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente;
- i) l'istituzione di eventuali servizi di trasporto aggiuntivi, con oneri finanziari a carico dei propri bilanci, stipulando i relativi contratti di servizio;
- l) la determinazione delle tariffe dei servizi aggiuntivi;
- m) la irrogazione delle sanzioni amministrative a carico degli utenti trasgressori e la previsione e l'applicazione delle sanzioni per l'inosservanza del contratto di servizio nonché le ipotesi di risoluzione per i casi di inadempienza degli affidatari;
- n) il settore del trasporto lagunare, ai sensi dell'*articolo 7, comma 4, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*.

2. Sono delegate ai comuni le funzioni amministrative riguardanti:

- a) l'erogazione delle risorse finanziarie necessarie a far fronte agli obblighi derivanti dai contratti di servizio relativi ai servizi di trasporto urbano minimi;
- b) il riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità dei servizi di trasporto urbano su strada, dell'idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate, ai sensi dell'*articolo 5, ultimo comma, del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*;
- c) la vigilanza sull'esatta applicazione delle norme di legge e dei regolamenti per il trattamento del personale e sulla completa applicazione dei contratti collettivi di lavoro.

2-bis. Per l'esercizio delle funzioni delegate i Comuni possono avvalersi di enti strumentali a totale partecipazione pubblica, istituiti secondo i principi previsti dall'*articolo 5 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267*, a cui possono essere trasferite direttamente le risorse finanziarie di cui alla lettera g) del comma 2 del presente articolo purché con le caratteristiche di cui alla lettera c) del comma 142 dell'*articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2006)"* <sup>(14)</sup>.

---

(13) Vedi anche la *Delib.G.R. 30 marzo 2001, n. 778*.

(14) *Comma aggiunto dall'art. 31, comma 1, lettera b), L.R. 3 febbraio 2006, n. 2 al fine di consentire alle province e ai comuni forme più flessibili per la gestione dei servizi locali.*

---

## Art. 10

### *Decorrenza del conferimento delle funzioni.*

1. Fatte salve le funzioni già esercitate in base alla legislazione precedente, le funzioni trasferite o delegate ai sensi degli articoli 8 e 9 sono conferite a province e comuni entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

### Capo III - Piano regionale dei trasporti e attività di programmazione regionale

#### Art. 11

##### *Piano regionale dei trasporti.*

1. La Regione, nell'esercizio delle proprie funzioni di programmazione, approva il Piano regionale dei trasporti e provvede al suo periodico aggiornamento, quale strumento finalizzato alla previsione, indirizzo, coordinamento e monitoraggio delle diverse forme di mobilità relative a persone e merci che si svolgono sul territorio regionale e dei fabbisogni infrastrutturali delle diverse forme di mobilità, assicurando una rete di trasporto che privilegi l'integrazione tra le varie modalità e favorendo in particolare quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.
2. Il Piano regionale dei trasporti distingue le componenti della mobilità originate all'interno e all'esterno del territorio regionale, considerando altresì il quadro di riferimento infrastrutturale relativo alle previsioni e indirizzi espressi a livello nazionale e comunitario nonché dagli enti locali.
3. L'attività di programmazione e di pianificazione nel campo dei trasporti si svolge in armonia con le altre forme di programmazione e di pianificazione esercitate dalla Regione in campo economico, territoriale e ambientale e in coerenza con la pianificazione nazionale e comunitaria.

---

#### Art. 12

##### *Procedura per la formazione del Piano regionale dei trasporti.*

1. Il Piano regionale dei trasporti è adottato dalla Giunta regionale previo parere della Commissione di cui all'articolo 45, comma 6, entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge <sup>(15)</sup>.
  2. Il Presidente della Giunta regionale, entro i trenta giorni successivi, dispone la pubblicazione del provvedimento di adozione nel Bollettino Ufficiale della Regione, dando indicazioni sulle modalità di accesso e consultazione dei relativi elaborati.
  3. Entro sessanta giorni dalla data pubblicazione, le province, i comuni, le comunità montane, le organizzazioni e associazioni economiche e sociali possono presentare alla Giunta regionale osservazioni e proposte.
  4. La Giunta regionale, entro i successivi sessanta giorni, trasmette al Consiglio regionale il Piano adottato con le eventuali proposte di integrazione e di modifica e con le osservazioni pervenute corredate dal proprio parere.
  5. Il Piano regionale dei trasporti è approvato con provvedimento del Consiglio regionale.
  6. Le modifiche del Piano regionale dei trasporti che abbiano carattere meramente operativo e che non alterino i contenuti sostanziali della programmazione degli interventi negli specifici settori previsti dal Piano medesimo, sono deliberate dalla Giunta regionale, sentita la competente Commissione consiliare.
- 6-bis. Ai fini di una tempestiva progettazione della rete stradale, entro il 31 marzo 2001, la Giunta regionale trasmette, al Consiglio regionale per l'approvazione, il Piano triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria trasferita ai sensi dell'*articolo 101 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112* <sup>(16)</sup>.

---

(15) Comma così modificato dall'*art. 4, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4*.

(16) Comma aggiunto dall'*art. 9, L.R. 9 febbraio 2001, n. 5*.

---

#### Art. 13

##### *Piano regionale del trasporto pubblico locale.*

1. La Regione redige il Piano regionale del trasporto pubblico locale in coerenza con gli indirizzi del Piano regionale dei trasporti allo scopo di garantire un efficace uso delle risorse erogate per il trasporto pubblico locale e un'efficiente organizzazione dei relativi servizi, e al fine di:

- a) fornire una organizzazione regionale del trasporto pubblico locale finalizzata a realizzare sull'intera rete condizioni di accessibilità, economicità, sicurezza, qualità e ridotto impatto ambientale;
- b) assicurare nell'azione amministrativa la coerenza tra gli interventi a breve termine e gli obiettivi di medio e lungo termine;
- c) garantire il coordinamento di tutti i livelli di pianificazione dei trasporti, con particolare riferimento ai Piani di bacino e ai Piani del trasporto pubblico urbano dei Comuni;
- d) disporre che l'attività del settore trasporto pubblico locale sia prioritariamente orientata a raggiungere risultati di maggiore integrazione tra le diverse modalità di trasporto, sia pubbliche che private, di decongestionamento del traffico nelle aree critiche, di riduzione dei tempi di percorrenza, di abbattimento dell'inquinamento ambientale, di riduzione delle sovrapposizioni.

---

#### **Art. 14**

##### *Procedura per la formazione del Piano regionale del trasporto pubblico locale.*

1. Il Piano regionale del trasporto pubblico locale è adottato dalla Giunta regionale, tenendo conto dei Piani di bacino di cui all'articolo 15<sup>(17)</sup>.
2. Il Presidente della Giunta regionale, entro trenta giorni dalla data di adozione, dispone la pubblicazione del relativo provvedimento nel Bollettino Ufficiale della Regione, dando indicazione circa le modalità di accesso e consultazione dei relativi elaborati.
3. Entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione, le province, i comuni, le Comunità Montane, le associazioni e le organizzazioni economiche e sociali possono presentare alla Giunta regionale osservazioni e proposte.
4. La Giunta regionale, entro trenta giorni dalla data di adozione, trasmette al Consiglio regionale il piano adottato con le eventuali proposte di integrazione e di modifica e con le osservazioni pervenute corredate dal proprio parere.
5. Il Piano regionale del trasporto pubblico locale è approvato con provvedimento del Consiglio regionale.
6. Le modifiche del Piano regionale del trasporto pubblico locale, che abbiano carattere meramente operativo e che non alterino i contenuti sostanziali della programmazione degli interventi negli specifici settori previsti dal piano medesimo, sono deliberate dalla Giunta regionale, sentita la competente Commissione consiliare.

---

(17) Comma così modificato dall'*art. 5, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.*

---

#### **Art. 15**

##### *Piani di bacino.*

1. I Piani di bacino costituiscono lo strumento di pianificazione del trasporto pubblico locale nell'ambito della mobilità di livello provinciale e di essi tiene conto la Regione in sede di adozione e approvazione del Piano regionale del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 14.
2. Le Province adottano il piano di bacino che deve in particolare assicurare:
  - a) la connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico contenute nel piano territoriale provinciale;
  - b) una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale;
  - c) il progressivo superamento delle barriere e lo sviluppo della mobilità dei soggetti disabili;
  - d) il decongestionamento e il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane, anche attraverso forme di integrazione tra servizi urbani ed extraurbani.

3. Ciascun Piano di bacino è adottato, entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, dalla provincia competente per territorio, che provvede a darvi adeguata pubblicità, ed è approvato dalla Giunta regionale <sup>(18)</sup>.
4. In sede di adozione dei Piani di bacino, le province si conformano a un documento di indirizzi per la pianificazione del trasporto pubblico locale, approvato dalla Giunta regionale sentiti gli enti locali interessati.
5. I Piani di bacino sono aggiornati almeno ogni sei anni con la medesima procedura stabilita per l'approvazione <sup>(19)</sup>.

---

(18) *Comma così modificato dall'art. 6, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.*

(19) *Vedi, anche, la Delib.G.R. 19 ottobre 1999, n. 3644.*

---

#### **Art. 16**

##### *Piano del trasporto pubblico urbano.*

1. I comuni obbligati, ai sensi del *decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*, alla redazione del Piano urbano del traffico, nell'ambito delle azioni di razionalizzazione del traffico urbano, sono tenuti a specificare le misure volte a migliorare l'efficienza del trasporto pubblico locale.
2. Le misure di cui al comma 1 definite Piani del trasporto pubblico urbano possono essere adottate anche da comuni non obbligati alla redazione del Piano urbano del traffico.
3. I Piani di trasporto pubblico urbano da adottarsi entro trenta mesi dall'entrata in vigore della presente legge tengono conto degli indirizzi stabiliti dalla Giunta regionale nel documento di cui all'articolo 15, comma 4, e costituiscono parte integrante dei rispettivi Piani di bacino <sup>(20)</sup>.
4. La Regione, nell'ambito delle direttive del Piano regionale per il trasporto pubblico locale o dei programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale di cui all'articolo 21, può disporre misure incentivanti per le azioni locali che favoriscano l'utilizzazione del mezzo pubblico.
5. La Regione individua azioni prioritarie a sostegno dei Piani di trasporto pubblico urbano, anche differenziate per i diversi ambiti del territorio regionale.

---

(20) *Comma così modificato dall'art. 7, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.*

---

### **Capo IV - Programmazione degli investimenti**

#### **Art. 17**

##### *Investimenti.*

1. La Regione al fine di promuovere lo sviluppo del trasporto pubblico locale, contribuisce con appositi fondi di bilancio, mediante risorse proprie e dello Stato, al sostegno degli investimenti nel settore finalizzati:
  - a) all'ammodernamento e al potenziamento dei mezzi;
  - b) alla costruzione e all'ammodernamento delle relative infrastrutture complementari;
  - c) al trasporto delle categorie deboli dell'utenza;
  - c-bis) alle tecnologie per la realizzazione dell'integrazione tariffaria <sup>(21)</sup>.
2. I contributi regionali sono destinati:

a) all'acquisto di mezzi di trasporto di persone nonché alla costruzione e all'ammodernamento delle relative infrastrutture, autostazioni, poli di interscambio, impianti fissi e officine-deposito con relative attrezzature e sedi;

b) alla costruzione e all'ammodernamento di natanti per il trasporto di persone per via d'acqua interna, lagunare, fluviale e lacuale, nonché alla costruzione e all'ammodernamento delle relative infrastrutture, impianti fissi e officine-deposito con relative attrezzature e sedi <sup>(22)</sup>;

c) all'acquisto di apparecchiature di controllo e per l'integrazione tariffaria <sup>(23)</sup>.

---

(21) Lettera aggiunta dall'art. 8, comma 1, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

(22) Lettera così modificata dall'art. 2, L.R. 26 novembre 2004, n. 30.

(23) Lettera così modificata dall'art. 8, comma 2, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

---

### **Art. 18**

#### *Accordi di programma per investimenti <sup>(24)</sup>.*

1. Nell'ambito del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale, la Giunta regionale individua programmi di intervento per investimenti finanziati sia con il concorso dello Stato, sia con esclusive risorse proprie.

2. Per gli investimenti da realizzare con il concorso dello Stato si applicano le disposizioni di cui all'articolo 15 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

3. Per gli investimenti da realizzare con risorse proprie, la Giunta regionale autorizza il Presidente alla stipula di accordi di programma con le province e i comuni interessati, individuando:

a) le opere da realizzare, le tecnologie ed i mezzi di trasporto da acquisire <sup>(25)</sup>;

b) i tempi di realizzazione del programma di investimenti;

c) i soggetti coinvolti, i loro compiti ed i loro obblighi;

d) le risorse necessarie, i tempi e le modalità di erogazione dei contributi;

e) il periodo di validità;

f) le limitazioni all'uso diverso dei mezzi di trasporto pubblico dal servizio di linea.

4. In particolare, tra gli obblighi da porre a carico dei soggetti beneficiari dei contributi, deve essere previsto il divieto di alienazione o destinazione definitiva ad uso diverso dei mezzi di trasporto pubblico acquistati con il contributo regionale, prima che siano trascorsi dalla data di prima immatricolazione dodici anni per i mezzi rotabili e venti anni per i natanti e i rotabili ferroviari. Deve altresì essere prescritto il divieto di alienazione o di destinazione delle opere realizzate con il contributo regionale ad uso diverso da quello del servizio di trasporto pubblico, prima che siano trascorsi venti anni dalla data di collaudo dei lavori nonché il divieto di alienazione o di destinazione ad uso diverso delle tecnologie oggetto di contributo regionale, prima che siano trascorsi otto anni dalla concessione del medesimo <sup>(26)</sup>.

4-bis. Sono consentiti i trasferimenti dei beni di cui al comma 3, lettera a) ad enti locali o a società che abbiano per oggetto la gestione della proprietà delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali, esclusivamente previa autorizzazione rilasciata dalla struttura regionale competente in materia di mobilità, fermo restando il vincolo di destinazione di cui al comma 4 <sup>(27)</sup>.

5. Nel caso di cessazione di attività ovvero nel caso di cambiamento, per qualsiasi motivo, del soggetto affidatario, è posto a carico del beneficiario dei contributi l'obbligo di trasferire la proprietà o il godimento dei beni mobili ed immobili acquistati con il concorso finanziario regionale al soggetto subentrante, che ha l'obbligo di destinarli al servizio del trasporto pubblico locale per un periodo corrispondente alla durata residua del cespite, così come stabilita dal comma 4. I beni sono ceduti a prezzo di mercato al netto dei

contributi in conto capitale per gli investimenti non ammortizzati. Il beneficiario deve comunicare alla struttura regionale competente in materia di mobilità l'avvenuto trasferimento o la messa in disponibilità dei beni finanziati <sup>(28)</sup>.

6. In ogni altro caso di anticipata alienazione dei beni il soggetto beneficiario dei contributi deve restituire all'ente erogante le somme assegnate in misura proporzionale al valore dei beni vincolati.

7. In caso di mancato accordo tra le parti, la decisione circa la stima dei beni trasferiti in proprietà o in godimento ai sensi del comma 5 è devoluta ad un collegio arbitrale formato da un rappresentante dell'ente affidante, che lo presiede, da un rappresentante del soggetto cessante e da un rappresentante del soggetto subentrante.

8. I contributi per investimenti dovranno essere iscritti nei bilanci aziendali secondo le norme vigenti.

9. Durante la gestione del servizio non possono essere ceduti dall'affidatario, senza il preventivo consenso dell'ente che ha provveduto alla loro assegnazione i contributi accordati a qualunque titolo.

10. Senza il preventivo consenso dell'ente di cui al comma 9, in nessun caso può essere altresì impedito all'affidatario del servizio l'uso degli impianti e delle vetture adibite al servizio stesso, né può l'affidatario effettuare l'alienazione, fatti salvi i provvedimenti di competenza dell'Autorità Giudiziaria o del Prefetto.

11. La vigilanza sugli accordi di programma e gli eventuali interventi sostitutivi sono svolti, ai sensi dell'*articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142* e successive modificazione ed integrazioni, da un collegio formato da un rappresentante della Regione, che lo presiede, da un rappresentante del soggetto beneficiario e da un rappresentante della Provincia o del Comune.

11-bis. Nel caso di scissione societaria ai sensi dell'*articolo 35, comma 9, della legge 28 dicembre 2001, n. 448* (legge finanziaria 2002) e successive modificazioni, o negli altri casi previsti dall'*articolo 113 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267* "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali" e successive modificazioni, le società titolari delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali possono essere destinatarie dei contributi per gli investimenti previsti dal presente articolo e sono sottoposte agli stessi obblighi e vincoli previsti per i soggetti beneficiari <sup>(29)</sup>.

---

(24) Con Delib.G.R. 28 giugno 2005, n. 1559 sono state approvate le modalità per l'utilizzo delle disponibilità residue relative agli Accordi di programma di cui al presente articolo.

(25) Lettera così modificata dall'art. 25, comma 1, L.R. 26 giugno 2008, n. 4.

(26) Comma così modificato dall'art. 25, comma 2, L.R. 26 giugno 2008, n. 4.

(27) Comma aggiunto dall'art. 25, comma 3, L.R. 26 giugno 2008, n. 4.

(28) Periodo aggiunto dall'art. 25, comma 4, L.R. 26 giugno 2008, n. 4.

(29) Comma aggiunto dall'art. 9, L.R. 25 febbraio 2005, n. 8.

---

## Capo V - Organizzazione dei servizi di trasporto

### Art. 19

#### Unità di rete.

1. Il territorio regionale, ai fini dell'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, è suddiviso in unità di rete.

2. Si definisce unità di rete di trasporto pubblico locale un insieme di linee tra loro connesse funzionalmente ai fini di una maggiore economia ed efficienza di gestione e di un miglior grado di integrazione modale, nonché per il raggiungimento del rapporto tra ricavi e costi dello 0,35.

3. L'unità di rete, individuata dai programmi triennali dei servizi di cui all'articolo 21, costituisce, di norma, l'entità da porre a base delle offerte nell'espletamento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi.

---



**Art. 20***Servizi minimi* <sup>(30)</sup>.

1. La Regione, d'intesa con le province ed i comuni, determina il livello dei servizi minimi del trasporto pubblico locale con oneri a carico del bilancio regionale.
2. I servizi, di cui al comma 1, sono individuati sulla base delle esigenze di mobilità, tenendo conto:
  - a) dell'integrazione fra le reti di trasporto;
  - b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
  - c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
  - d) della necessità di ridurre la congestione e l'inquinamento;
  - e) delle necessità di trasporto delle persone con ridotta capacità motoria.
3. Allo scopo di assicurare la mobilità urbana ed extraurbana nelle aree a domanda debole, la Regione, nella ripartizione delle risorse finanziarie relative ai servizi minimi, tiene conto, ai fini del conseguimento del rapporto 0,35 tra ricavi e costi a partire dal 1° gennaio 2000, dei minori introiti che si possono verificare in tali aree.
4. Il livello dei servizi minimi può essere individuato anche prima della definitiva approvazione del Piano regionale del trasporto pubblico locale sulla base del documento di indirizzi di cui all'articolo 15, comma 4.
5. Nella definizione dei servizi minimi la Regione e gli enti locali, fermo restando l'obiettivo di realizzare livelli di servizi integrati equamente distribuiti sul territorio regionale, garantiscono il trasporto pubblico in aree economicamente e territorialmente svantaggiate, in particolare per le isole e la montagna, e promuovono l'utilizzazione dei mezzi di trasporto pubblico ai fini del contenimento dell'inquinamento e della congestione del traffico.
6. Per raggiungere l'intesa, di cui al comma 1, la Giunta regionale convoca conferenze di servizi. Ove non venga raggiunta l'intesa la determinazione del livello dei servizi minimi è deliberata dalla Giunta regionale sentita la competente Commissione consiliare.

---

(30) Vedi, anche, la Delib.G.R. 4 settembre 2012, n. 1806.

**Art. 21***Programmi triennali.*

1. L'organizzazione dei servizi del trasporto pubblico locale è finalizzata alla realizzazione di principi di economicità e di efficienza, da conseguire anche mediante l'integrazione modale dei servizi stessi.
2. Al fine di disciplinare il trasporto pubblico locale e di definire i servizi minimi di cui all'articolo 20, la Giunta regionale, previa intesa con le province e i comuni interessati, sentite le organizzazioni sindacali e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello regionale, nonché le associazioni regionali dei consumatori, approva programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, che individuano:
  - a) le unità di rete e l'organizzazione dei servizi;
  - b) l'integrazione modale e tariffaria;
  - c) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti;
  - d) le modalità di determinazione delle tariffe;
  - e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio;

f) il sistema di monitoraggio dei servizi;

g) i criteri per la riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento ambientale.

3. Qualora non venga raggiunta l'intesa, di cui al comma 2, la Giunta regionale provvede all'individuazione delle unità di rete con propria deliberazione.

4. Il primo programma triennale è approvato entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge <sup>(31)</sup>.

---

*(31) Comma così modificato dall'art. 9, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.*

---

## **Art. 22**

### *Affidamento dei servizi.*

1. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nell'affidamento dei servizi di trasporto facenti parte della rete dei servizi minimi, la regione, le province ed i comuni, in base alla rispettiva competenza attribuita ai sensi della presente legge, fanno ricorso a procedure concorsuali per la scelta del gestore dei servizi o dei soci privati delle società che gestiscono i servizi, in conformità alla normativa comunitaria e statale sugli appalti pubblici di servizi e sulla costituzione delle società miste.

1-bis. Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada, con esclusione delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o attraverso procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate. Tale esclusione non opera limitatamente alle gare che hanno ad oggetto i servizi già espletati dai soggetti stessi. Alle procedure concorsuali ed al successivo affidamento sono ammesse imprese idonee tra cui società di capitali, anche consortili, e società costituite in forma cooperativa ed in forma consortile. Alle suddette procedure concorsuali ed al successivo affidamento sono ammesse anche Associazioni temporanee di impresa (A.T.I.) costituite da imprese idonee, senza obbligatorietà in caso di aggiudicazione, della trasformazione dell'A.T.I. in società di capitali o in forma consortile <sup>(32)</sup> <sup>(33)</sup>.

1-ter. Qualora si verifichi il caso in cui l'ente competente, ai sensi degli articoli 8 e 9, allo svolgimento delle procedure concorsuali, sia proprietario o comproprietario di un'impresa in possesso dei requisiti di cui al precedente comma, o abbia comunque partecipazione, in qualsiasi forma, nella impresa medesima, la competenza allo svolgimento delle procedure concorsuali stesse è attribuita alla Regione. In tal caso la Regione, previo accordo con l'ente competente, provvede allo svolgimento delle procedure concorsuali anche per gli eventuali servizi aggiuntivi <sup>(34)</sup> <sup>(35)</sup>.

2. In attuazione di quanto previsto al comma 1:

a) per quanto riguarda la scelta del gestore dei servizi si applica la vigente normativa nazionale e comunitaria e per quanto riguarda i criteri di aggiudicazione, si applica il criterio di cui all'*articolo 24, comma 1, lettera b) del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158*;

a-bis) le riunioni di impresa di cui all'*articolo 23 del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158*, che possiedono la totalità dei requisiti previsti dal bando di gara possono associare al raggruppamento o indicare come consorziate esecutrici anche altre imprese in possesso dei requisiti in misura inferiore al 20 per cento <sup>(36)</sup>;

b) per la scelta dei soci privati di maggioranza o di minoranza delle società miste si applica, in ogni caso, il procedimento di confronto concorrenziale previsto dal *D.P.R. 16 settembre 1996, n. 533*;

c) i bandi relativi alle procedure concorsuali attribuiscono titolo preferenziale a quanti sono in possesso di certificazione di qualità secondo le norme UNI EN ISO 9000.

3. [Nel caso di servizi gestiti direttamente dagli enti locali o di servizi affidati dagli enti stessi direttamente ai propri consorzi o alle proprie aziende speciali, non è consentito l'ampliamento dei bacini di servizio rispetto a quelli già gestiti nelle forme anzidette, dalla data di entrata in vigore del *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*] <sup>(37)</sup>.

4. Nel caso di trasformazione, da effettuarsi entro il 31 dicembre 2000, delle aziende speciali e dei consorzi che attualmente sono affidatari dei servizi nella Regione, in società di capitali o in cooperative a responsabilità limitata anche tra i dipendenti, ovvero, nel caso di frazionamento societario per esigenze funzionali o di gestione, i servizi sono affidati direttamente alle società derivanti dalla trasformazione, mediante la stipula dei relativi contratti di servizio, fino al 31 dicembre 2003 <sup>(38)</sup>.

4-bis. L'ente locale titolare dei servizi esercitati dalla società derivante dalla trasformazione di cui al comma 4, può restare socio unico per un periodo non superiore a due anni dalla data di costituzione della società <sup>(39)</sup>.

4-ter. Entro il 30 giugno 2001 gli enti competenti, ai sensi degli articoli 8 e 9, individuano le quote di servizio e i servizi speciali esercitati dalle società di cui al comma 4 del presente articolo 22 che possono essere gestiti in modo più economico a seguito del loro affidamento a terzi mediante procedura concorsuale, anche autorizzando l'Istituto del subaffidamento di cui all'articolo 26. Il complesso dei servizi affidati o subaffidati ai sensi del presente comma, non può essere inferiore al cinque per cento né superiore al venti per cento della percorrenza preventiva dei servizi di trasporto pubblico locale. L'obbligo dell'ente competente, in adempimento del comma 3-bis dell'articolo 18 del decreto legislativo n. 422/1997 così come modificato dal decreto legislativo n. 400/1999, si intende assolto qualora l'azienda affidataria provveda ad subaffidare almeno il cinque per cento dei servizi minimi entro il 30 giugno 2001 <sup>(40)</sup>.

5. Qualora la trasformazione non avvenga entro il 31 dicembre 2000, provvede il Sindaco o il Presidente della Provincia entro i successivi tre mesi <sup>(41)</sup>.

6. In caso di ulteriore inerzia, la Regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui al comma 2 <sup>(42)</sup>.

---

(32) Il terzo periodo è stato aggiunto dall'art. 2, L.R. 1° agosto 2003, n. 16.

(33) Comma aggiunto dall'art. 10, comma 1, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4, poi così modificato come indicato nella nota che precede.

(34) Periodo aggiunto dall'art. 26, L.R. 26 giugno 2008, n. 4.

(35) Comma aggiunto dall'art. 10, comma 1, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4, poi così modificato come indicato nella nota che precede.

(36) Lettera aggiunta dall'art. 3, L.R. 1° agosto 2003, n. 16.

(37) Comma soppresso dall'art. 10, comma 2, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

(38) Comma così sostituito dall'art. 10, comma 3, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4. Il testo originario era così formulato: «4. Nel caso di trasformazione, da effettuarsi entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, delle aziende speciali o dei consorzi, che attualmente sono affidatari dei servizi nella Regione, in società per azioni o in cooperative anche tra i dipendenti, ovvero di frazionamento societario per esigenze funzionali o di gestione, i servizi sono affidati direttamente alle società derivanti dalla trasformazione, mediante la stipula dei relativi contratti di servizio, per un periodo di 4 anni dalla data di trasformazione.».

(39) Il presente comma, aggiunto dall'art. 10, comma 4, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4, è stato poi così sostituito dall'art. 1, L.R. 6 aprile 2001, n. 8. Il testo originario era così formulato: «4-bis. Di tali società l'ente titolare del servizio può restare socio unico per un periodo non superiore a tre anni dalla data di costituzione della società.».

(40) Comma aggiunto dall'art. 10, comma 4, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

(41) Comma così sostituito dall'art. 10, comma 5, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4. Il testo originario era il seguente: «5. Qualora dopo diciotto mesi dall'entrata in vigore della presente legge non avvenga la trasformazione di cui al comma 4, escluso il caso del frazionamento societario, l'ente locale deve affidare tramite procedure concorsuali almeno il cinquanta per cento dei servizi del bacino, di cui al comma 3.».

(42) Comma così sostituito dall'art. 10, comma 5, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4. Il testo originario così prevedeva: «6. Decorso il periodo di validità del contratto di servizio, i servizi devono essere affidati facendo ricorso alle procedure concorsuali di cui ai commi 1 e 2.».

---

### **Art. 22-bis** *Beni essenziali.*

1. I bandi di gara relativi alle procedure concorsuali di cui all'articolo 22 individuano i beni essenziali di cui alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 che devono essere messi a disposizione del gestore subentrante. I bandi di gara stabiliscono le modalità e le condizioni di trasferimento dei beni essenziali, ivi compresi il prezzo di cessione o di locazione.

2. I beni essenziali oggetto di contribuzione regionale sono ceduti in proprietà o in locazione al netto delle quote di contributo in conto capitale determinate in misura proporzionale alla durata residua del cespite ai sensi dell'articolo 18, comma 4.

3. In deroga alle disposizioni di cui al comma 1, in relazione alla specificità di alcune categorie di beni, i bandi di gara possono stabilire che il prezzo di cessione o locazione dei beni essenziali da trasferire sia definito mediante accordo tra proprietario e aggiudicatario della gara. In caso di mancato accordo tra le parti, si applica la procedura di cui al comma 7 dell'articolo 18<sup>(43)</sup>.

---

(43) Articolo aggiunto dall'art. 27, L.R. 26 giugno 2008, n. 4.

---

### **Art. 23**

#### *Obblighi e tutela dell'affidatario dei servizi.*

1. L'affidatario del servizio è tenuto all'osservanza di tutti gli obblighi derivanti dall'aggiudicazione della gara e dalla sottoscrizione del contratto di servizio di cui all'articolo 30. In particolare l'affidatario è tenuto a:

- a) effettuare il servizio come previsto dal contratto;
- b) garantire la puntualità, la regolarità e la sicurezza del servizio;
- c) utilizzare personale qualificato e materiale idoneo;
- d) garantire un servizio di qualità e una adeguata informazione all'utenza;
- e) fornire all'ente affidante e alla Regione i dati ritenuti necessari e richiesti dagli enti stessi, utilizzando anche i supporti informatici;
- f) adottare la carta dei servizi del settore trasporti.

2. È vietata l'effettuazione di servizi di trasporto passeggeri da parte di terzi in sovrapposizione o interferenza con i servizi affidati ai sensi della presente legge.

3. Chiunque contravviene alla norma di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria di lire 5.000.000.

---

### **Art. 24**

#### *Sanzioni, revoca e decadenza.*

1. L'ente affidante applica le sanzioni previste dall'articolo 31, comma 1, lettera m), in presenza delle infrazioni specificamente previste nel contratto di servizio.

2. L'ente affidante ha facoltà di revocare l'affidamento, con atto motivato, in caso di modifiche o revisione sostanziale della rete di servizi o di una parte di essa, ovvero nei casi in cui venga meno l'interesse pubblico, così come previsto dal contratto di servizio.

3. L'affidatario incorre nella decadenza dall'affidamento in presenza delle irregolarità specificamente previste nel contratto di servizio ed in ogni caso comporta la decadenza, la reiterata violazione degli obblighi previsti dall'articolo 31, comma 1, lettere o) e q).

---

### **Art. 25**

#### *Subentro di impresa al precedente affidatario.*

1. In tutti i casi di subentro di un'impresa al precedente affidatario si applicano le seguenti disposizioni:

- a) all'affidatario che cessa il servizio non spetta alcun indennizzo. Lo stesso trattamento è previsto nel caso di mancato rinnovo o di decadenza dal contratto ovvero dall'affidamento;

b) il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante è disciplinato secondo i principi dell'articolo 2112 del codice civile per quanto attiene all'applicazione dei trattamenti economici e normativi previsti dai contratti nazionali e aziendali vigenti alla data del subentro <sup>(44)</sup>;

c) i beni strumentali funzionali all'effettuazione del servizio acquistati con il concorso finanziario della Regione o degli enti locali sono ceduti all'impresa subentrante ai sensi di quanto previsto dall'articolo 18, comma 5.

---

(44) Lettera così modificata dall'art. 28, L.R. 26 giugno 2008, n. 4.

---

#### **Art. 26**

##### *Subaffidamento dei servizi di trasporto.*

1. È consentito il subaffidamento dei servizi, allo scopo di realizzare economia nei costi dei servizi di trasporto previsti dalla presente legge.

2. L'affidatario dei servizi di cui al comma 1, sulla base di quanto stabilito nel bando di gara, può applicare l'istituto del subaffidamento dei servizi ad altra impresa, entro il limite massimo del venti per cento dei servizi affidati, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 22. Esperite le procedure anzidette per la scelta del subaffidatario, si procede alla stipula di un contratto tra affidatario ed il subaffidatario, fermo restando che l'affidatario resta comunque unico responsabile del servizio nei confronti dell'Ente affidante <sup>(45)</sup>.

3. L'impresa subaffidataria deve possedere i requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada ed è tenuta a rispettare tutte le norme vigenti in materia di trasporto pubblico di persone ed in particolare quelle riguardanti la sicurezza, la regolarità e la qualità del servizio e il rispetto dei contratti collettivi di lavoro, pena la decadenza dal subaffidamento.

4. In caso di decadenza o di revoca dell'affidamento viene meno contestualmente il subaffidamento, senza alcun obbligo di indennizzo da parte dell'ente affidante.

---

(45) Comma così sostituito dall'art. 11, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4. Il testo originario così recitava: «2. L'affidatario dei servizi di cui al comma 1, previo assenso dell'ente affidante, può applicare l'istituto del subaffidamento dei servizi ad altra impresa, non prima di un anno dall'assegnazione, entro il limite massimo del quindici per cento dei servizi affidati, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 22. Esperite le procedure anzidette per la scelta del subaffidatario, si procede alla stipula di un contratto tra l'affidatario ed il subaffidatario, fermo restando che l'affidatario resta comunque unico responsabile del servizio nei confronti dell'Ente affidante.».

---

### **Capo VI - Tariffe**

#### **Art. 27**

##### *Tariffe.*

1. La Giunta regionale, sentiti gli enti locali interessati, stabilisce i criteri della politica tariffaria dei servizi minimi di trasporto pubblico locale, nel rispetto dei principi di integrazione tra le diverse modalità di trasporto, tenuto conto del costo dei servizi, a fronte degli obblighi di servizio, e della necessità di assicurare dal 1° gennaio 2000 il conseguimento del rapporto dello 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi al netto del costo delle infrastrutture.

2. Le tariffe sono determinate dalla Giunta regionale prima della stipulazione dei contratti relativi ai servizi minimi.

3. L'aggiornamento delle tariffe può essere effettuato con cadenza annuale, tenuto conto dell'eventuale tasso d'inflazione, di variazioni significative del costo medio di produzione del servizio, del conseguimento della concorrenzialità del mezzo pubblico rispetto al mezzo privato.

4. Per gli obblighi di natura tariffaria si tiene conto di quanto disposto dall'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969 come modificato dal regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991, nonché di quanto disposto dalla delibera CIPE 24 aprile 1996 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 22 maggio 1996, n. 118.

---

### **Capo VII - Organizzazione dei servizi ferroviari e lacuali**

**Art. 28***Servizi ferroviari.*

1. La Giunta regionale è autorizzata a compiere tutti gli atti necessari alla costituzione di una società di capitali per la gestione delle ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate per la ristrutturazione alla Ferrovie dello Stato S.p.A. Per la scelta dell'eventuale socio privato di maggioranza o di minoranza si applica, in ogni caso, il procedimento previsto dal *decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 533*.
2. Alla società costituita ai sensi del comma 1, sono conferiti i beni, gli impianti e le infrastrutture trasferiti a titolo gratuito alla Regione dallo Stato, nonché le risorse finanziarie previste dall'*articolo 20, comma 3 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*.
3. La Società di cui al comma 2 potrà assumere partecipazioni in società aventi per fine statutario la gestione dei servizi ferroviari regionali e locali.
4. Le disposizioni della *direttiva n. 91/440/CEE* del Consiglio del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, si applicano anche al settore dei trasporti regionali e locali.

**Art. 29***Servizi lacuali.*

1. La Giunta regionale è autorizzata a stipulare accordi di programma con le Regioni e la provincia autonoma interessate per la organizzazione della gestione della navigazione per i Laghi Maggiore, di Como e di Garda.
2. Per la gestione dei servizi di cui al comma 1 la Giunta regionale è autorizzata a costituire una società di capitali con le Regioni e la provincia autonoma interessate. Per la scelta dell'eventuale socio privato di maggioranza o di minoranza si applica il procedimento previsto dal *decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 533*.

**Art. 29-bis***Servizi elicotteristici.*

1. La Regione svolge compiti di regolamentazione dei servizi elicotteristici, promuovendo la loro utilizzazione a fini sociali e turistici.
2. La Regione individua i soggetti gestori dei servizi di cui al comma 1 con le modalità di cui agli articoli 22, 30 e 31 per quanto compatibili <sup>(46)</sup>.

(46) Articolo aggiunto dall'art. 12, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

**Capo VIII - Contratti di servizio****Art. 30***Finalità e durata dei contratti di servizio <sup>(47)</sup>.*

1. I contratti di servizio disciplinano l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale in qualsiasi forma affidati e con qualsiasi modalità effettuati. I contratti di servizio stipulati a seguito delle procedure concorsuali hanno durata non superiore a nove anni <sup>(48)</sup>. Gli enti affidanti stipulano i contratti di servizio con le aziende aggiudicatari, a seguito dell'espletamento di procedure concorsuali svolte sulla base di un capitolato generale, approvato dalla Giunta regionale <sup>(49)</sup>.
2. I contratti di servizio assicurano la completa corrispondenza tra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e tenuto conto del mancato introito derivante dall'applicazione delle agevolazioni tariffarie. L'eventuale mancato introito sarà compensato a consuntivo. I contratti di servizio devono possedere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e devono prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà raggiungere almeno lo 0,35 a partire dal 1° gennaio 2000, salvo quanto disposto dall'articolo 20, comma 3.

3. Al fine del raggiungimento dell'obiettivo di cui al comma 2, gli enti affidanti possono provvedere alla ristrutturazione o riduzione della rete, individuando la rete dei servizi minimi anche per i servizi in esercizio alla data di entrata in vigore della presente legge.

4. I servizi urbani ed extraurbani in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, in qualsiasi forma affidati e con qualsiasi modalità effettuati, sono prorogati sino al 31 dicembre 2003, a condizione che vengano riconosciuti come servizi minimi. Per essi, si procede alla stipula di contratto di servizio con l'attuale affidatario, con scadenza non oltre il 31 dicembre 2003. I servizi aggiuntivi di cui alla lettera b) del comma, 2 dell'articolo 4, in corso alla data di entrata in vigore della presente legge in qualsiasi forma affidati e con qualsiasi modalità effettuati, possono essere prorogati fino al 31 dicembre 2003 <sup>(50)</sup>.

4-bis. Il subaffidamento dei servizi prorogati ai sensi del comma 4, è consentito per le medesime finalità e con le medesime procedure concorsuali di cui all'articolo, 26 <sup>(51)</sup>.

5. Con decorrenza 1 gennaio 2004, l'affidamento di tutti i servizi, compresi quelli svolti in base ad atti di affidamento emessi prima della entrata in vigore della presente legge, anche, con scadenza successiva al 31 dicembre 2003, è effettuato mediante esperimento di apposite procedure concorsuali da svolgersi a norma della presente legge <sup>(52)</sup>.

6. Agli oneri previsti dai contratti di servizio e posti a carico degli enti contraenti devono corrispondere risorse finanziarie effettivamente disponibili a pena di nullità dei contratti di servizio medesimi.

7. La Giunta regionale autorizza la direzione regionale competente a sottoscrivere i contratti di servizio di propria competenza per l'intero periodo di validità con assunzione delle relative obbligazioni per il medesimo periodo. Il bilancio annuale e quello pluriennale assicurano la copertura finanziaria per le obbligazioni che vengono a scadenza nei rispettivi esercizi finanziari.

8. La disposizione di cui al comma 7 si applica anche ai finanziamenti che la Regione assicura agli enti locali per la stipula dei rispettivi contratti di servizio.

9. Per i servizi ferroviari, i contratti di servizio sono stipulati almeno sette mesi prima dell'inizio del periodo di validità. Per gli altri servizi i contratti sono, stipulati almeno due mesi prima dell'inizio del periodo di validità.

10. I contratti di servizio devono essere predisposti nel rispetto delle disposizioni contenute negli *articoli 2, 3 e 14, comma 2, del regolamento 1191/69/CEE*, così come modificato dal *regolamento 1893/91/CEE*, nonché nel rispetto dei principi sull'erogazione dei servizi pubblici di cui alla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 gennaio 1994.

---

(47) Vedi la *Delib.G.R. 16 febbraio 2001, n. 325* che ha individuato, ai sensi del presente articolo, le unità di rete ed ha determinato i servizi minimi per gli anni 2001-2003.

(48) Periodo così sostituito dall'art. 29, L.R. 26 giugno 2008, n. 4. Il testo originario era così formulato: «I contratti di servizio vengono stipulati a decorrere dal 1° gennaio 1999 e, a decorrere dal 1° gennaio 2004, hanno durata di sei anni.».

(49) Comma così modificato dall'art. 13, comma 1, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

(50) Comma così sostituito dall'art. 13, comma 2, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4. Il testo originario era così formulato: «4. I servizi urbani ed extraurbani in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, in qualsiasi forma affidati e con qualsiasi modalità effettuati, sono prorogati sino al 31 dicembre 2000, a condizione che vengano riconosciuti come servizi minimi e salvo il caso di cui all'articolo 22, comma 5. Per essi si procede alla stipula di contratto di servizio con l'attuale affidatario, con decorrenza dal 1° gennaio 1999 e con durata biennale.».

(51) Comma aggiunto dall'art. 13, comma 3, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

(52) Comma così sostituito dall'art. 13, comma 4, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4. Il testo originario era il seguente: «5. Con decorrenza 1° gennaio 2001, l'affidamento di tutti i servizi, ivi compresi quelli svolti in base ad atti di affidamento emessi prima dell'entrata in vigore della presente legge, anche con scadenza successiva al 31 dicembre 2000, è effettuato mediante esperimento di apposite procedure concorsuali che si svolgeranno a norma della presente legge, salvo i casi di affidamento o gestione diretta e i casi di trasformazione di cui all'articolo 22, comma 4.».

---

### Art. 31

#### Contenuto dei contratti di servizio.

1. I contratti di servizio devono contenere:

- a) il periodo di validità;

- b) l'oggetto del contratto;
- c) le caratteristiche dei servizi offerti e il relativo programma analitico di esercizio;
- d) i casi in cui è possibile apportare variazioni al programma;
- e) l'obbligo del soggetto affidatario di utilizzare personale qualificato e mezzi idonei a garantire la sicurezza del servizio;
- f) gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di età, manutenzione, comfort e pulizia dei veicoli utilizzati, nonché in termini di regolarità e di affidabilità dei servizi, di puntualità delle corse, di comunicazioni all'utenza, di rispetto per l'ambiente e di carta dei servizi del settore trasporti;
- g) la struttura tariffaria adottata;
- h) gli importi dovuti, dall'ente affidante all'impresa di trasporto affidataria, per le prestazioni oggetto del contratto, tenuto conto anche degli obblighi di servizio di cui all'*articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*, nonché le modalità ed i tempi dei rispettivi pagamenti;
- i) l'obbligo di fornire rendicontazione annuale;
- j) i casi di revisione degli importi dovuti dall'ente affidante e i limiti percentuali entro cui può ritenersi ammessa la revisione;
- k) le modalità per le modifiche dei contratti successivi alla conclusione degli stessi, anche al fine di tener conto di mutamenti e circostanze imprevedibili;
- l) le garanzie che devono essere prestate dall'impresa di trasporto affidataria del servizio;
- m) le sanzioni per l'inosservanza del contratto nonché le ipotesi di risoluzione del contratto;
- n) la ridefinizione dei rapporti, relativamente ai lavoratori dipendenti e al capitale investito dall'affidatario, in caso di notevole discontinuità nell'entità dei servizi durante il periodo di validità del contratto di servizio;
- o) l'obbligo di applicare, per le singole tipologie di servizio, i rispettivi contratti collettivi di lavoro;
- p) la disciplina da applicare nel caso di subaffidamento dei servizi;
- q) l'obbligo di assicurare la sicurezza negli ambienti di lavoro ai sensi del *decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626* e successive modificazioni;
- r) l'obbligo di provvedere, per le aziende che gestiscono servizi di trasporto pubblico locale per una percorrenza complessiva superiore ad un milione di chilometri, alla certificazione dei bilanci;
- s) l'obbligo, per le società di gestione e per soggetti affidatari di servizi di trasporto pubblico locale che svolgano anche altre attività, di tenere la contabilità separata ai sensi dell'*articolo 1, comma 5, del regolamento 1893/91/CEE*;
- t) l'obbligo del soggetto affidatario di fornire i dati su supporto cartaceo e/o informatico;
- u) le modalità di svolgimento delle funzioni di vigilanza e di controllo da parte dell'ente affidante;
- v) le procedure da osservare in caso di controversie.

---

### Art. 32

#### *Finanziamenti dei contratti di servizio* <sup>(53)</sup>.

1. La Giunta regionale assegna annualmente agli enti affidanti i finanziamenti destinati alla copertura degli oneri derivanti dalla stipula dei contratti di servizio con gli affidatari dei servizi minimi di trasporto pubblico locale.



2. Il Dirigente della struttura regionale competente provvede a corrispondere direttamente agli affidatari i contributi per i servizi minimi di competenza regionale.

3. L'onere complessivo risultante dai contratti di servizio relativi a tutti i servizi minimi corrisponde allo stanziamento complessivo che la Regione iscrive nel proprio bilancio di previsione.

4. L'erogazione dei finanziamenti agli enti locali è effettuata dal Dirigente della struttura regionale competente in rate mensili anticipate.

---

(53) Vedi la Delib.G.R. 16 febbraio 2001, n. 325 che ha approvato, ai sensi del presente articolo, il finanziamento dei contratti di servizio per il triennio 2001-2003 e lo schema-tipo di contratto di servizio per i servizi minimi di trasporto pubblico locale. Vedi, anche, la Delib.G.R. 24 gennaio 2003, n. 64 e la Delib.G.R. 4 settembre 2012, n. 1806.

---

#### **Art. 32-bis**

##### *Destinazione dei contributi.*

1. I contributi erogati a ripiano dei disavanzi di esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 49 ed i contributi erogati ai sensi dell'articolo 32, sono destinati alla copertura degli oneri derivanti dai contratti di lavoro del personale dipendente, in quota percentuale pari all'incidenza del costo del personale dipendente sul totale dei costi aziendali imputabili ai servizi di trasporto pubblico locale, risultante dal bilancio consuntivo aziendale.

2. Il rapporto tra il costo del personale dipendente, comprensivo degli accantonamenti per oneri previsti dai contratti collettivi di lavoro e/o da leggi nazionali e/o regionali, ed il totale dei costi aziendali imputabili ai servizi di trasporto pubblico locale deve essere certificato, a consuntivo, dal presidente del collegio dei revisori della società interessata o da società di certificazione o revisori contabili abilitati ai sensi della normativa vigente <sup>(54)</sup>.

---

(54) Articolo aggiunto dall'art. 14, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

---

### **Capo IX - Vigilanza e sanzioni**

#### **Art. 33**

##### *Vigilanza.*

1. Hanno diritto alla libera circolazione sui mezzi di trasporto pubblico locale senza oneri per la Regione:

a) i dipendenti regionali in servizio di vigilanza e di controllo, dotati di apposita tessera di servizio;

b) i dipendenti provinciali e comunali in servizio di vigilanza e di controllo sulla rete di propria competenza, dotati di apposita tessera di servizio.

2. I dipendenti di cui al comma 1, lettere a) e b), hanno facoltà di chiedere in visione i documenti relativi all'esercizio del servizio e hanno libero accesso alle rimesse ed officine degli affidatari.

3. Ogni affidatario di servizi di trasporto pubblico locale è tenuto a fornire alla Regione e agli enti locali competenti tutti i dati e le informazioni concernenti i servizi, entro i termini indicati nella richiesta; in caso di mancata ottemperanza è sospesa l'erogazione dei finanziamenti previsti dalla presente legge.

---

#### **Art. 33-bis**

##### *Libera circolazione sui mezzi del trasporto pubblico locale da parte delle forze dell'ordine.*

1. Per la circolazione in ragione delle funzioni e del servizio sui mezzi di trasporto pubblico locale di cui all'articolo 2, gli agenti e gli ufficiali di pubblica sicurezza, gli appartenenti all'Arma dei carabinieri, alla Polizia di Stato, alla Polizia penitenziaria, al Corpo della guardia di finanza, al Corpo forestale dello Stato, Vigili del fuoco, alla Polizia municipale utilizzano la tessera di riconoscimento

rilasciata dai rispettivi comandi che consente il trasporto anche dei relativi veicoli di servizio <sup>(55)</sup>. Per gli appartenenti alla Polizia municipale la circolazione è limitata ai servizi di trasporto svolti nell'ambito del territorio comunale.

2. Nel caso di presenza di barriere connesse all'introduzione della bigliettazione automatica, le aziende esercenti i servizi ovvero i soggetti gestori dei sistemi di bigliettazione rilasciano agli interessati, a richiesta dei rispettivi comandi, i titoli di libera circolazione.

3. In caso di circolazione in ragione delle funzioni e del servizio sui mezzi di trasporto pubblico locale da parte dei soggetti di cui al presente articolo non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 49, comma 7, e non è dovuto alcun rimborso alle aziende esercenti il pubblico trasporto <sup>(56)</sup>.

---

(55) *Periodo così modificato dapprima dall'art. 10, L.R. 25 febbraio 2005, n. 8, poi dall'art. 1, L.R. 2 dicembre 2005, n. 24 ed infine dall'art. 19, L.R. 10 agosto 2006, n. 18.*

(56) *Articolo aggiunto dall'art. 1, L.R. 26 novembre 2004, n. 24, poi così modificato come indicato nella nota che precede.*

---

#### **Art. 34**

##### *Assicurazione contro incendi e danneggiamenti.*

1. Oltre agli oneri per le assicurazioni obbligatorie, stabilite nella normativa vigente, gli affidatari di servizi di trasporto pubblico locale sono tenuti a provvedere alle assicurazioni contro gli incendi e danneggiamenti.

---

#### **Art. 35**

##### *Interruzione di pubblico servizio.*

1. In caso di interruzione di servizio di trasporto pubblico, fatte salve le sanzioni previste dalla legislazione vigente, gli enti affidanti possono adottare d'ufficio a carico dell'affidatario del servizio stesso tutte le misure necessarie alla sua tempestiva ripresa.

2. Qualora l'interruzione dipenda da pubbliche calamità o comunque da cause di forza maggiore, la Giunta regionale può corrispondere agli enti affidanti contributi sulla spesa necessaria al ripristino del servizio entro i limiti degli stanziamenti all'uopo previsti con legge di bilancio.

---

#### **Art. 36**

##### *Iniziative di prevenzione.*

1. Gli enti affidanti e i soggetti affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale promuovono iniziative volte a prevenire e disincentivare i fenomeni di evasione dal pagamento dei titoli di viaggio.

---

#### **Art. 37**

##### *Sanzioni amministrative a carico degli utenti trasgressori.*

1. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale, ad esclusione dei servizi ferroviari di interesse regionale disciplinati dall'articolo 37-bis, sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, ad obliterarlo e convalidarlo anche all'inizio di ogni singola tratta del viaggio, in conformità alle apposite prescrizioni previste dal gestore, a conservarlo per la durata del percorso e ad esibirlo su richiesta degli agenti accertatori di cui all'articolo 41 <sup>(57)</sup>.

2. Nel caso di trasporto urbano la violazione degli obblighi indicati al comma 1, fatto salvo quanto previsto dal comma 4, comporta <sup>(58)</sup>:

a) il pagamento della tariffa ordinaria in vigore;

b) la sanzione amministrativa da 40 a 150 volte la tariffa ordinaria regionale, arrotondata all'euro superiore <sup>(59)</sup>.

3. Nel caso di trasporto extraurbano la violazione degli obblighi indicati al comma 1, fatto salvo quanto previsto dal comma 4, comporta <sup>(60)</sup>:

a) il pagamento della tariffa ordinaria calcolata dal capolinea di partenza, per il percorso già effettuato, fino alla località di destinazione che l'utente dichiara di voler raggiungere;

b) la sanzione amministrativa da 40 a 150 volte la tariffa ordinaria regionale relativa al primo scaglione chilometrico o alla prima fascia tariffaria. L'importo della sanzione deve essere arrotondato all'euro superiore <sup>(61)</sup>.

4. Le sanzioni di cui ai commi 2 e 3 si applicano anche quando l'utente titolare di abbonamento nominativo non sia in grado di esibirlo all'agente accertatore. Nel caso in cui lo stesso presenti l'abbonamento entro i successivi dieci giorni presso qualunque biglietteria indicata dal soggetto gestore o dimostri, attraverso procedure informatizzate individuate dal medesimo soggetto gestore, il possesso del valido titolo, non si applica alcuna sanzione, purché l'abbonamento non risulti regolarizzato successivamente all'accertamento. Si applica una sanzione pecuniaria di 6 euro nel caso in cui l'utente non abbia provveduto, in conformità alle apposite prescrizioni previste dal gestore, a convalidare il titolo di viaggio anche all'inizio di ogni singola tratta del viaggio <sup>(62)</sup>.

5. [Per i servizi ferroviari sono applicate le sanzioni previste dal *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*] <sup>(63)</sup>.

(57) Comma così modificato dapprima dall'art. 30, comma 1, L.R. 26 giugno 2008, n. 4 e poi dall'art. 1, comma 1, L.R. 2 dicembre 2010, n. 26.

(58) Alinea così modificato dall'art. 30, comma 2, L.R. 26 giugno 2008, n. 4.

(59) Lettera così modificata dapprima dall'art. 15, comma 1, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4 e poi dall'art. 30, comma 2, L.R. 26 giugno 2008, n. 4.

(60) Alinea così modificato dall'art. 30, comma 3, L.R. 26 giugno 2008, n. 4.

(61) Lettera così modificata dapprima dall'art. 15, comma 2, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4 e poi dall'art. 30, comma 3, L.R. 26 giugno 2008, n. 4.

(62) Il presente comma, già modificato dall'art. 30, comma 4, L.R. 26 giugno 2008, n. 4, è stato poi così sostituito dall'art. 1, L.R. 10 agosto 2012, n. 33, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 3 della stessa legge; ai fini dell'applicazione vedi l'art. 2 della medesima legge) ed infine così modificato dall'art. 14, comma 1, L.R. 31 dicembre 2012, n. 55, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 17 della medesima legge). Vedi, al riguardo quanto previsto dal comma 2 del suddetto art. 14. Il testo precedente era così formulato: «4. Le sanzioni di cui ai commi 2 e 3 si applicano anche quando l'utente titolare di abbonamento nominativo non sia in grado di esibirlo all'agente accertatore. Nel caso in cui lo stesso presenti il documento di viaggio entro i successivi cinque giorni agli uffici del soggetto affidatario del servizio di trasporto pubblico locale si applica una sanzione pecuniaria di 6 euro purché il documento non risulti regolarizzato successivamente all'accertamento della violazione. La stessa sanzione pecuniaria di 6 euro si applica nel caso in cui l'utente non abbia provveduto, in conformità alle apposite prescrizioni previste dal gestore, a convalidare il titolo di viaggio anche all'inizio di ogni singola tratta del viaggio.».

(63) Comma abrogato dall'art. 1, comma 2, L.R. 2 dicembre 2010, n. 26.

#### **Art. 37-bis**

*Sanzioni amministrative a carico degli utenti trasgressori dei servizi ferroviari di interesse regionale* <sup>(64)</sup>.

1. Gli utenti dei servizi ferroviari di interesse regionale sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, ad obliterarlo e convalidarlo all'inizio del viaggio in conformità a quanto previsto dal presente articolo, a conservarlo per la durata del percorso e ad esibirlo su richiesta degli agenti accertatori di cui all'*articolo 71 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*, e successive modificazioni.

2. La violazione degli obblighi previsti dal comma 1, fatto salvo quanto previsto dai commi da 4 a 8, comporta:

a) il pagamento della tariffa ordinaria in vigore per la classe di viaggio occupata dal trasgressore, calcolata dalla stazione di origine, per il percorso già effettuato, fino alla stazione di destinazione dichiarata dal viaggiatore;

b) la sanzione amministrativa di:

1) euro 30,00 se pagata immediatamente nelle mani degli agenti accertatori all'atto della contestazione ovvero entro i successivi dieci giorni presso le stazioni ferroviarie abilitate o secondo le altre modalità previste dal gestore;

2) euro 150,00 se pagata dopo il sessantesimo giorno dalla contestazione.

3. Resta ferma la possibilità del pagamento in misura ridotta, entro sessanta giorni dalla contestazione, ai sensi dell'*articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689* "Modifiche al sistema penale" e successive modificazioni.

4. Le sanzioni e le disposizioni di cui ai commi 2 e 3 si applicano anche all'utente titolare di abbonamento nominativo che non sia in grado di esibirlo all'agente accertatore al momento della richiesta, ovvero entro i successivi dieci giorni, presso una qualsiasi biglietteria del soggetto gestore, purché l'abbonamento non risulti regolarizzato successivamente all'accertamento.

5. Il viaggiatore sprovvisto di biglietto, che sale su un treno regionale ed avvisa il personale di bordo all'atto della salita o subito dopo la salita e comunque entro la stazione successiva, è ammesso alla regolarizzazione con il pagamento del biglietto a bordo del treno, limitatamente al percorso servito dal treno stesso, corrispondendo una maggiorazione pari a euro 5,00.

6. In deroga al comma 5, il viaggiatore sprovvisto di biglietto, che sale su un treno regionale da una stazione o una fermata sita nel territorio della Regione del Veneto ed avvisa il personale di bordo all'atto della salita o subito dopo la salita e comunque entro la stazione successiva, corrisponde il solo prezzo del biglietto, senza applicazione di alcuna maggiorazione, nel caso in cui si verifichino tutte le condizioni seguenti:

- a) biglietteria di stazione chiusa o stazione priva di biglietteria;
- b) assenza o mancato funzionamento delle emettitrici automatiche di biglietti;
- c) chiusura o assenza di punti vendita alternativi di titoli di viaggio situati nel raggio di 300 metri e raggiungibili a piedi.

7. Il viaggiatore in possesso del titolo di viaggio non convalidato, che sale su un treno regionale, non è soggetto a sanzione amministrativa se in alternativa:

a) richiede al personale di bordo la convalida del titolo di viaggio all'atto della salita o subito dopo la salita e comunque entro la stazione successiva;

b) procede, subito dopo la salita, all'auto-convalida scrivendo sul titolo di viaggio a penna, in modo chiaro e leggibile, la stazione di partenza, la data e l'ora e strappando lo stesso in modo che non sia più possibile riutilizzarlo.

8. Ai viaggiatori con capacità motoria ridotta, derivante da causa fisica anche temporanea, o psichica, non si applica la maggiorazione di cui al comma 5 qualora all'atto dell'accertamento l'incapacità risulti evidente ovvero sia prodotta adeguata certificazione entro i successivi quindici giorni presso una qualsiasi biglietteria del soggetto gestore.

9. L'importo delle sanzioni è aggiornato periodicamente dalla Giunta regionale sentita la competente commissione consiliare.

10. Il soggetto gestore provvede a dare adeguata pubblicità alle modalità di acquisto e convalida dei titoli di viaggio, alle sanzioni applicabili e ad ogni altra informazione utile per l'utente del servizio. Dette informazioni sono espone, all'interno delle stazioni ferroviarie e dei treni, almeno in lingua italiana ed inglese.

11. I proventi relativi alle sanzioni di cui al presente articolo sono introitati dal soggetto affidatario dei servizi ferroviari di interesse regionale e costituiscono un apposito fondo destinato esclusivamente ad investimenti non previsti dal contratto stipulato tra Regione e soggetto gestore e funzionali al miglioramento della qualità del servizio offerto e del benessere degli utenti; le risorse di tale fondo sono impiegate secondo un piano di investimenti definito annualmente dal soggetto gestore in accordo con la Giunta regionale.

12. Per quanto non espressamente previsto dal presente articolo, si applica la disciplina dettata dal *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*.

---

(64) Articolo aggiunto dall'art. 2, L.R. 2 dicembre 2010, n. 26.

---

### **Art. 38**

#### *Funzioni amministrative.*

1. Le funzioni inerenti l'applicazione delle sanzioni amministrative indicate all'articolo 37 sono esercitate rispettivamente dalla Regione, dalla provincia o dal comune in ragione della competenza in materia di trasporto pubblico locale.

2. Per il procedimento di accertamento della violazione e di determinazione e irrogazione delle sanzioni ai trasgressori si applicano le norme di cui alla *legge 24 novembre 1981, n. 689*.

**Art. 39***Pagamento.*

1. Il pagamento delle somme, dovute per le violazioni di cui alla presente legge, può essere effettuato nella misura minima indicata alla lettera b) dei commi 2 e 3 dell'articolo 37 immediatamente nelle mani dell'agente accertatore all'atto della contestazione, ovvero entro i successivi cinque giorni nella sede del soggetto affidatario del servizio di trasporto pubblico o anche a mezzo di versamento in conto corrente postale. Resta ferma la possibilità del pagamento in misura ridotta ai sensi dell'*articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689*.

**Art. 40***Destinatari delle somme introitate.*

1. Gli affidatari di servizi di trasporto pubblico locale introitano l'intero importo delle pene pecuniarie riscosse, provvedendo ad iscrivere le somme nel bilancio di esercizio come proventi del traffico e con obbligo di rendicontazione separata.

2. Nel caso in cui il pagamento delle somme non sia avvenuto con le modalità previste all'articolo 39 gli enti competenti di cui all'articolo 38 trattengono il trenta per cento dell'importo delle pene pecuniarie irrogate e riscosse al fine di coprire le spese per l'esercizio dell'attività svolta.

3. Gli affidatari di servizi di trasporto pubblico locale impiegano parte dei proventi relativi alle sanzioni per attività idonee a migliorare le informazioni relative al servizio e ai punti vendita.

**Art. 41***Agenti accertatori.*

1. All'accertamento e alla contestazione delle violazioni di cui all'articolo 37 provvede il personale dipendente dai soggetti affidatari dei servizi di trasporto pubblico in possesso della relativa autorizzazione. Gli stessi gestori del servizio possono affidare il controllo, l'accertamento e la contestazione delle stesse violazioni anche a guardie particolari giurate allo scopo autorizzate, secondo le modalità di cui al *regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 "Approvazione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza"* e del *regio decreto 6 maggio 1940, n. 635 "Approvazione del regolamento per l'esecuzione del testo unico 18 giugno 1931, n. 773 delle leggi di pubblica sicurezza"* <sup>(65)</sup>.

2. Le funzioni amministrative relative al rilascio dell'autorizzazione, di cui al comma 1, sono delegate alla provincia nel cui territorio rientra in parte prevalente l'unità di rete.

3. Per lo svolgimento delle funzioni loro affidate gli agenti accertatori esibiscono apposito tesserino di riconoscimento rilasciato dal Presidente della provincia competente.

4. Gli agenti accertatori, di cui al comma 1, possono accertare e contestare anche le altre violazioni in materia di trasporto pubblico contenute nel *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753* e per le quali sia prevista la irrogazione di una sanzione amministrativa.

5. Gli agenti accertatori, nell'esercizio delle funzioni di cui alla presente legge, hanno la qualifica di agente di polizia amministrativa.

---

(65) Periodo aggiunto dall'art. 31, L.R. 26 giugno 2008, n. 4.

**Art. 42***Requisiti degli agenti accertatori.*

1. Il personale del soggetto affidatario per poter essere incaricato dell'accertamento delle violazioni di cui alla presente legge, ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 41 deve essere in possesso dei seguenti requisiti:

a) non aver subito condanna per delitti non colposi per i quali la legge preveda la pena della reclusione non inferiore, nel minimo, a due anni e, nel massimo, a cinque anni, salvo che non sia intervenuta sentenza definitiva di riabilitazione;

b) non essere stato sottoposto a misure di prevenzione;

c) aver frequentato con esito favorevole il corso di idoneità di cui all'articolo 43.

---

#### **Art. 43**

##### *Corsi d'idoneità.*

1. La Provincia competente organizza di norma ogni anno un corso di preparazione per l'esercizio delle funzioni inerenti l'applicazione delle sanzioni amministrative per le violazioni commesse da utenti del trasporto pubblico locale.
  2. Il corso comprende l'insegnamento della normativa in materia di sanzioni amministrative e delle necessarie nozioni di diritto e procedura penale.
  3. Alla fine del corso i partecipanti devono sostenere con esito favorevole una prova d'esame per l'accertamento dell'idoneità.
- 

#### **Art. 44**

##### *Obblighi degli affidatari.*

1. Gli affidatari di servizi di trasporto pubblico locale forniscono alla Giunta regionale nonché alle amministrazioni provinciali e comunali richiedenti ogni informazione sull'esercizio delle funzioni in materia di accertamento e contestazione delle violazioni sui mezzi di trasporto.
- 

### **Capo X - Disposizioni finali e transitorie**

#### **Art. 45**

##### *Osservatorio permanente della mobilità.*

1. Al fine di tenere sotto costante controllo l'evoluzione della mobilità regionale e in particolare le reti di trasporto e le relative infrastrutture, la qualità e il livello dei servizi, l'efficacia ed efficienza delle aziende di trasporto, la sicurezza e l'impatto del sistema dei trasporti sul territorio e sull'ambiente, è istituito presso la Segreteria regionale competente in materia di infrastrutture e mobilità l'Osservatorio permanente della mobilità <sup>(66)</sup>.
2. L'Osservatorio costituisce sostegno della programmazione della Regione e degli enti locali nel campo del trasporto, elemento di supporto per il monitoraggio dei servizi di trasporto, strumento di diffusione delle informazioni.
3. L'Osservatorio provvede a definire le grandezze da monitorare, le modalità di rilievo e il relativo livello di dettaglio, le procedure per la raccolta ed elaborazione delle informazioni dai soggetti operanti nel settore della mobilità. L'Osservatorio della mobilità provvede, inoltre, a individuazione dei modelli più efficaci per la rappresentazione dello stato della mobilità regionale mediante l'uso di appropriati sistemi informatizzati, nonché a promuovere ed effettuare indagini sistematiche o finalizzate, anche avvalendosi di Istituti universitari o di altri soggetti specializzati nel settore.
4. L'Osservatorio predisponde rapporti periodici in cui vengono riportate le rappresentazioni aggiornate dello stato della mobilità della Regione e delle sue tendenze evolutive, l'analisi dei costi dei diversi modi di trasporto nonché l'efficacia dei servizi offerti.
- 4-bis. I rapporti periodici previsti dal comma 4, sono trasmessi alla competente Commissione consiliare <sup>(67)</sup>
5. Le Province, i comuni e gli affidatari dei servizi di trasporto locale sono tenute a fornire tutte le informazioni richieste dall'Osservatorio.
6. Le informazioni elaborate dall'Osservatorio, al fine della verifica dell'attività di pianificazione, programmazione e amministrazione, sono sottoposte periodicamente all'attenzione di una apposita Commissione, con funzione propositiva e consultiva, formata da:
  - a) l'Assessore regionale alle politiche della mobilità, con funzioni di Presidente;
  - b) il Segretario regionale competente in materia di infrastrutture e mobilità <sup>(68)</sup>;
  - c) un rappresentante designato dell'Unione regionale province venete;

- d) un rappresentante designato dell'Associazione nazionale comuni italiani regionale;
- e) un rappresentante designato dai soggetti gestori dei servizi ferroviari regionali e locali;
- f) un rappresentante di ciascuna delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative nell'ambito regionale;
- g) un rappresentante della Confederazione italiana servizi pubblici e enti locali;
- h) un rappresentante dell'Associazione nazionale autolinee in concessione;
- i) un rappresentante designato dalle associazioni regionali degli utenti o consumatori;
- l) un rappresentante designato dalle associazioni regionali dei portatori di handicap ed invalidi;

m) un rappresentante per ciascuna delle associazioni degli artigiani del settore maggiormente rappresentative nell'ambito regionale.

7. La Commissione di cui al comma 6 è insediata con decreto del Presidente della Giunta regionale, quando sono pervenute al medesimo la maggioranza delle designazioni di cui alle lettere da c) a m).

8. La Commissione di cui al comma 6 dura in carica quanto la legislatura.

---

(66) Comma così modificato dall'art. 15, comma 2, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

(67) Comma aggiunto dall'art. 16, comma 2, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

(68) Lettera così sostituita dall'art. 16, comma 3, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4. Il testo originario era il seguente: «b) il Dirigente della Direzione regionale della viabilità e i trasporti;».

---

#### **Art. 46**

##### *Adeguamento del fondo di buonuscita.*

1. Sono a carico della Regione i maggiori oneri necessari per l'adeguamento del fondo di buonuscita al 31 dicembre 1977 per il personale dipendente dagli affidatari dei servizi di linea, derivanti dall'applicazione dell'accordo nazionale intervenuto presso il Ministero del lavoro il 4 giugno 1975 e integrato il 23 novembre 1977 <sup>(69)</sup>. A tal fine, per ciascun agente, si considera a carico degli affidatari una somma pari a sei mensilità, calcolate in relazione alla qualifica e alla retribuzione spettante al 31 dicembre 1977 in base al contratto ANAC, proporzionalmente ridotta in rapporto al periodo che deve trascorrere per il raggiungimento del limite massimo di età.

2. Sono a carico della Regione i maggiori oneri necessari per l'adeguamento del fondo di buonuscita al 31 dicembre 1980 per il personale dipendente da aziende esercenti autoservizi sostitutivi di filoferrotramvie. A tal fine è a carico delle aziende, per ciascun agente, una somma pari all'accantonamento riconosciuto in sede di erogazione delle sovvenzioni di esercizio a suo tempo concesse dalla Regione in conformità alla *legge 2 agosto 1952, n. 1221*.

3. All'erogazione delle somme accantonate, si provvede con decreto del Dirigente della struttura regionale competente, entro sei mesi dalla conferma della data di avvenuto collocamento a riposo del dipendente interessato.

---

(69) Periodo così modificato dall'art. 4, L.R. 1° agosto 2003, n. 16.

---

#### **Art. 47**

##### *Norma finanziaria <sup>(70)</sup>.*

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, si fa fronte mediante l'istituzione di un Fondo regionale trasporti, alimentato con le risorse finanziarie trasferite ai sensi degli *articoli 12 e 20 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*, e con risorse proprie della Regione.

2. Il Fondo regionale trasporti evidenzia separatamente, per ogni modalità di trasporto, le risorse destinate al finanziamento dei servizi e quelle destinate al finanziamento degli investimenti.

3. Relativamente al finanziamento dei servizi ed all'espletamento delle relative funzioni strumentali, il Fondo si articola nei seguenti capitoli di spesa concernenti <sup>(71)</sup>:

a) interventi per far fronte agli oneri derivanti dall'effettuazione dei servizi ferroviari di cui all'articolo 28 della presente legge e degli *articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*, agli oneri connessi all'espletamento delle procedure concorsuali attribuite alla Regione ai sensi del comma 1, lettera l), dell'articolo 7 e agli oneri derivanti da provvedimenti finalizzati al monitoraggio della mobilità, al miglioramento dei livelli d'inquinamento e congestione, alla ottimizzazione dell'integrazione modale e tariffaria ai sensi del comma 2, lettere c) ed h), dell'articolo 1 <sup>(72)</sup>;

b) interventi per far fronte agli oneri derivanti dall'effettuazione dei servizi minimi automobilistici e lagunari di cui agli articoli 20 e 32, agli oneri connessi all'espletamento delle procedure concorsuali attribuite alla Regione ai sensi del comma 1-ter, dell'articolo 22 e del comma 1, lettere l) e n), dell'articolo 7 e agli oneri derivanti da provvedimenti finalizzati al monitoraggio della mobilità, al miglioramento dei livelli d'inquinamento e congestione, alla ottimizzazione dell'integrazione modale e tariffaria ai sensi del comma 2, lettere c) ed h), dell'articolo 1 <sup>(73)</sup>;

c) interventi per far fronte agli oneri derivanti dall'effettuazione dei servizi lacuali di cui all'articolo 29, agli oneri connessi all'espletamento delle procedure concorsuali attribuiti alla Regione ai sensi del comma 1, lettera l), dell'articolo 7 e agli oneri derivanti da provvedimenti finalizzati al monitoraggio della mobilità, al miglioramento dei livelli d'inquinamento e congestione, alla ottimizzazione dell'integrazione modale e tariffaria ai sensi del comma 2, lettere c) ed h), dell'articolo 1 <sup>(74)</sup>;

d) interventi per far fronte al ripristino dei servizi di trasporto pubblico locale interrotti a causa di pubbliche calamità o a causa di forza maggiore, ai sensi dell'articolo 35;

e) interventi per l'adeguamento del fondo di buonuscita per i dipendenti da aziende di trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 46;

f) interventi per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale, ai sensi dell'articolo 49, comma 1;

g) interventi per far fronte agli oneri sostenuti dagli enti locali a seguito della delega delle funzioni di cui agli articoli 8, 9 e 10.

4. Relativamente al finanziamento degli investimenti, il Fondo si articola nei seguenti capitoli di spesa concernenti:

a) interventi per far fronte agli oneri relativi agli investimenti per impianti fissi, beni strumentali e materiale rotabile della rete dei servizi ferroviari;

b) interventi per far fronte agli oneri relativi agli investimenti per impianti fissi, beni strumentali e materiale rotabile della rete dei servizi minimi automobilistici e lagunari di cui agli articoli 17 e 18;

c) interventi per far fronte agli oneri relativi agli investimenti per impianti fissi, beni strumentali e materiale rotabile della rete dei servizi lacuali di cui all'articolo 29;

d) interventi per far fronte agli oneri relativi agli investimenti per impianti fissi, beni strumentali e materiale rotabile da destinare ai servizi di trasporto pubblico locale automobilistici e lagunari ai sensi del titolo V della *legge regionale 8 maggio 1985, n. 54*.

5. Per l'anno 1998 si fa fronte agli oneri di cui al comma 3, lettere d), e), f), utilizzando le somme già stanziato rispettivamente ai capitoli di spesa nn. 45740, 45760 e 45772.

6. Per gli oneri di cui alla lettera g) del comma 3 si fa riferimento, per le spese derivanti dalla delega di funzioni agli enti locali, alle somme già stanziato sul capitolo n. 4100 nonché alla partita n. 1 "Fondo regionale per le funzioni delegate" del Fondo globale spese correnti (capitolo n. 80210), in ragione di lire 200.000.000.

7. Per gli oneri di cui al comma 4, lettera d) si fa riferimento alle somme già stanziato ai capitoli nn. 45775, 45777 e 45789.

8. Per gli esercizi successivi, la spesa occorrente per il finanziamento degli interventi di cui ai commi 3 e 4 del presente articolo sarà determinata con la legge di approvazione del bilancio, fermo restando che il finanziamento degli interventi di cui al comma 3, lettere



a) e c) e al comma 4, lettere a) e c) è subordinato all'effettivo trasferimento delle risorse previste dagli *articoli 12 e 20 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*.

---

(70) Vedi la Delib.G.R. 30 marzo 2001, n. 778.

(71) Alinea così modificato dall'art. 11, comma 1, L.R. 25 febbraio 2005, n. 8.

(72) Lettera così modificata dall'art. 11, comma 2, L.R. 25 febbraio 2005, n. 8.

(73) Lettera così modificata dall'art. 11, comma 3, L.R. 25 febbraio 2005, n. 8.

(74) Lettera così modificata dall'art. 11, comma 4, L.R. 25 febbraio 2005, n. 8.

---

#### **Art. 48**

##### *Interventi sostitutivi.*

1. Nell'esercizio delle funzioni di vigilanza sulle attività delegate agli enti locali, in caso di mancato svolgimento delle stesse o in caso di mancato rispetto di termini stabiliti dalla presente legge, la Giunta regionale provvede a diffidare l'ente delegato, fissando un congruo termine per provvedere. Decorso inutilmente tale termine, la Giunta regionale nomina un commissario ad acta.

---

#### **Art. 49**

##### *Norme transitorie.*

1. Sino alla attivazione delle procedure di cui all'articolo 32, l'assegnazione dei contributi per il ripiano dei disavanzi di esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale è disciplinata dal titolo III della *legge regionale 8 maggio 1985, n. 54*, con le modalità di cui al comma 2 <sup>(75)</sup>.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, i contributi di cui al comma 1 sono erogati in acconto con decreto del dirigente regionale della Direzione regionale competente, in rate mensili anticipate <sup>(76)</sup>.

3. Sino all'attivazione delle procedure di cui al capo IV, l'assegnazione dei contributi in conto investimenti è disciplinata dal titolo V della *legge regionale 8 maggio 1985, n. 54*.

4. In sede di prima applicazione e fino all'emanazione del documento di indirizzi per la pianificazione del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 15, comma 4, la Giunta regionale provvede alla individuazione delle Unità di rete e dei relativi servizi minimi, d'intesa con gli enti locali interessati, tenuto conto delle percorrenze chilometriche approvate alla data di entrata in vigore della presente legge.

5. Qualora non venga raggiunta l'intesa, di cui al comma 4, la Giunta regionale provvede all'individuazione con propria deliberazione.

6. Ai procedimenti amministrativi in corso si continuano ad applicare le norme vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge.

7. Sino all'entrata in vigore della nuova legge in materia di agevolazioni tariffarie si applica quanto disposto dai commi da 3 a 11 dell'*articolo 30 della legge regionale 8 maggio 1985, n. 54*, come sostituito dall'*articolo 1 della legge regionale 30 luglio 1996, n. 19*.

---

(75) Per l'interpretazione autentica di quanto disposto nel presente comma vedi l'art. 1, L.R. 26 novembre 2004, n. 30.

(76) Comma così modificato dall'art. 17, L.R. 1° febbraio 2001, n. 4.

---

#### **Art. 49-bis**

##### *Agevolazioni particolari.*

1. Sono esenti dal pagamento della tariffa i bambini e le bambine fino al compimento dei quattro anni di età <sup>(77)</sup>.

---

(77) Articolo aggiunto dall'art. 59, L.R. 28 gennaio 2000, n. 5.

---

#### **Art. 50**

*Abrogazione di leggi.*

1. Fatto salvo quanto disposto dall'articolo 49, sono abrogate la *legge regionale 8 maggio 1985, n. 54* e successive modificazioni ed integrazioni, nonché la *legge regionale 2 agosto 1994, n. 35*.

Legge Regionale 4 aprile 2012 , n. 6 Disciplina del settore dei trasporti

(BURL n. 14, suppl. del 06 Aprile 2012 )

## TITOLO I

### DISPOSIZIONI GENERALI

#### Art. 1

(Finalità)

1. La presente legge disciplina il settore dei trasporti in Lombardia, al fine di sviluppare un sistema di trasporto integrato e rispondente alle esigenze di mobilità delle persone e di sostenibilità ambientale, nonché di promuovere il miglioramento della qualità dei servizi e di perseguire la sostenibilità economica del sistema, con particolare riferimento al trasporto pubblico regionale e locale.

2. In particolare, la disciplina del trasporto pubblico intende:

- a) sviluppare il sistema del trasporto pubblico regionale e locale in Lombardia affinché risponda alle esigenze di mobilità delle persone e di sostenibilità ambientale e favorire, attraverso l'aumento e la razionalizzazione dell'offerta, l'ottimizzazione delle reti e degli orari, lo sviluppo dei centri di interscambio e l'integrazione tra le diverse tipologie di servizio, il trasferimento modale dal mezzo privato al mezzo pubblico;
  - b) migliorare la qualità del servizio in termini di regolarità, affidabilità, comfort, puntualità e accessibilità, anche mediante l'adozione di tecnologie innovative, la definizione di contratti di servizio che incentivino il raggiungimento di tali risultati e la realizzazione di un adeguato sistema di monitoraggio dei fattori di produzione e della qualità del servizio, basato anche sulle valutazioni dell'utenza;
  - c) ottimizzare il sistema tariffario, in particolare attraverso la progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria a livello regionale e lo sviluppo di idonei sistemi di bigliettazione elettronica, anche con l'obiettivo di combattere l'evasione tariffaria;
  - d) migliorare la lettura dell'offerta complessiva del sistema, mettendo a disposizione del pubblico opportuni strumenti per l'informazione, la comunicazione e la consultazione integrata, anche a livello regionale, di orari, percorsi, tariffe;
  - e) promuovere la tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e assicurare, anche in sede di stipulazione dei contratti di servizio, la qualità, l'universalità, la fruibilità e l'economicità delle prestazioni;
  - f) assicurare gli strumenti di governo e le risorse necessarie per garantire l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'intero sistema di trasporto pubblico regionale e locale;
  - g) migliorare la vivibilità in ambito urbano e le condizioni ambientali del territorio, incentivare la mobilità sostenibile, anche attraverso lo sviluppo di nuove forme di mobilità, l'utilizzo di tecnologie innovative e il rinnovo del parco circolante e la promozione del mobility manager aziendale e d'area;
  - h) supportare i processi di semplificazione del settore e favorire la creazione di operatori, anche in forma aggregata e consortile, in grado di sviluppare sinergie ed economie di scala, strategie e investimenti funzionali al concreto miglioramento della qualità del servizio;
  - i) promuovere lo sviluppo industriale del settore, favorendo la crescita della competitività e dell'imprenditorialità;
  - j) migliorare la velocità commerciale dei servizi di trasporto pubblico.
3. Nel perseguire le finalità di cui alla presente legge ed al fine di assumere le decisioni che ne costituiscono attuazione, la Regione predilige il ricorso agli istituti della concertazione e della programmazione negoziata.

#### Art. 2

(Classificazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale)

1. Ai fini della presente legge, i servizi di trasporto pubblico regionale e locale che si svolgono nell'ambito del territorio regionale, infraregionale e, ove di interesse locale, interregionale si articolano in:

- a) servizi ferroviari;
- b) servizi su impianti fissi e a guida vincolata, quali a titolo esemplificativo linee tranviarie, metropolitane e filoviarie, su impianti a fune, quali a titolo esemplificativo funivie e funicolari, e su altri impianti di risalita;
- c) servizi automobilistici;
- d) servizi di navigazione;
- e) servizi aerei ed elicotteristici.

2. I servizi di cui al comma 1 si classificano in:

- a) servizi di linea, qualora siano organizzati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze, tariffe e condizioni prestabiliti, ad offerta indifferenziata, anche mediante servizi innovativi organizzati con modalità particolari, quali a titolo esemplificativo i servizi a chiamata;
- b) servizi non di linea, negli altri casi.

3. I servizi di cui al comma 1, lettere b) e c), allorché di linea, si classificano in:

- a) servizi comunali, che sono svolti nell'ambito del territorio di un comune o, limitatamente ai servizi svolti su impianti fissi e a guida vincolata, che sono svolti, anche parzialmente, nell'ambito del territorio del comune capoluogo di provincia;
- b) servizi di area urbana, che collegano il comune capoluogo di provincia con i comuni ad esso conurbati, caratterizzati da elevata frequenza e fermate capillari, salvo quanto previsto alla lettera a);
- c) servizi interurbani, che sono svolti nel territorio di più comuni, anche appartenenti a province diverse, salvo quanto previsto alla lettera a).

4. Sono ricompresi nei servizi di linea:

- a) i servizi di collegamento al sistema aeroportuale;

- b) i servizi finalizzati, intesi come i servizi effettuati con programma di esercizio esposto al pubblico, con vincolo di percorso autorizzato e ad offerta indifferenziata al pubblico, anche se costituito da una particolare categoria di persone;
- c) i servizi di granturismo, intesi come i servizi aventi lo scopo di servire località con particolari caratteristiche artistiche, culturali, storico-ambientali e paesaggistiche.

5. Sono ricompresi nei servizi non di linea:

- a) i servizi di noleggio di autobus con conducente ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 (Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente), ivi compresi quelli rivolti ad una particolare categoria di persone, senza vincolo di percorso autorizzato e di programma di esercizio esposto al pubblico, ove il servizio sia richiesto e remunerato da un terzo committente;
- b) i servizi di taxi e di noleggio con conducente effettuati ai sensi della legge 15 gennaio 1992, n. 21 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea) e degli articoli 85 e 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada).

6. Sono servizi complementari al trasporto pubblico regionale e locale i servizi non convenzionali, quali a titolo esemplificativo sistemi che prevedano l'uso collettivo dei veicoli e delle biciclette, parcheggi, noleggio di veicoli e di biciclette destinate ad essere utilizzate da una pluralità di soggetti.

## TITOLO II

### RIPARTO DELLE FUNZIONI

#### Art. 3

(Funzioni della Regione)

1. La Regione, in materia di trasporto pubblico regionale e locale, svolge le funzioni ed i compiti di programmazione, indirizzo, gestione e controllo che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale. In particolare:

- a) coordina l'attuazione della presente legge;
- b) definisce le linee strategiche della mobilità regionale attraverso il programma regionale della mobilità e dei trasporti, approva il programma dei servizi ferroviari e gli indirizzi programmatici per l'applicazione di specifiche iniziative di governo della mobilità;
- c) definisce le linee guida e gli indirizzi programmatici per la redazione dei programmi di bacino, l'affidamento dei servizi, la stipulazione dei relativi contratti, l'attività di monitoraggio e controllo e l'informazione all'utenza;
- d) sviluppa e promuove forme integrative di finanziamento dei beni, delle infrastrutture e dei servizi, finalizzate al miglioramento della quantità, accessibilità, fruibilità e qualità del trasporto pubblico locale e della mobilità sostenibile;
- e) svolge i compiti in materia di riparto delle risorse per lo svolgimento dei servizi ai sensi dell'articolo 17;
- f) promuove lo sviluppo coordinato dell'intermodalità;
- g) definisce le politiche tariffarie, ivi compreso lo sviluppo dei relativi supporti tecnologici, e disciplina, anche mediante regolamenti, il sistema tariffario integrato regionale;
- h) elabora lo schema della Carta della qualità dei servizi, in cui sono previsti i diritti degli utenti e le modalità per proporre reclamo e adire le vie conciliative;
- i) programma gli investimenti in relazione alle risorse europee, statali e regionali destinate al settore, in raccordo con lo Stato, le regioni confinanti, gli enti locali e le agenzie per il trasporto pubblico locale, anche mediante la sottoscrizione di atti di programmazione negoziata;
- j) promuove lo sviluppo delle forme complementari di mobilità di cui all'articolo 2, comma 6, e le altre forme di mobilità sostenibile;
- k) svolge compiti di programmazione, regolamentazione e controllo dei servizi ferroviari regionali di cui all'articolo 30, comma 3, lettera a), procedendo ai relativi affidamenti, in conformità alla vigente normativa nazionale e europea, e stipulando i conseguenti contratti;
- l) svolge compiti di programmazione, regolamentazione e controllo relativamente alla infrastruttura ferroviaria di competenza regionale, ivi compresi il controllo dell'accesso alla rete di competenza regionale e l'allocatione della relativa capacità, intesa quale somma delle tracce orarie che costituiscono la potenzialità di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- m) disciplina, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340 (Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999), il procedimento di formazione e approvazione dei piani urbani della mobilità ed individua i comuni tenuti alla approvazione di tali piani;
- n) detta gli indirizzi ed individua i comuni tenuti alla redazione dei piani urbani del traffico di cui all'articolo 36 del d.lgs. 285/1992;
- o) sviluppa il sistema informativo dei trasporti e della mobilità e il sistema regionale di informazione al pubblico sui servizi di trasporto pubblico;
- p) approva il programma regionale dell'infomobilità, quale documento strategico di programmazione e indirizzo avente per oggetto azioni coordinate e coerenti finalizzate allo sviluppo e alla sostenibilità dei processi innovativi applicati ai sistemi di mobilità pubblica e privata (ITS - Intelligent Transport Systems);
- q) definisce il programma degli interventi regionali sul demanio delle acque interne e attiva le potenzialità del sistema idroviario padano-veneto quale elemento di integrazione con il cabotaggio marittimo;
- r) promuove e sostiene azioni volte all'integrazione tra la mobilità dolce e i servizi di trasporto pubblico locale e regionale.
2. La Regione esercita inoltre le funzioni e i compiti di seguito elencati:
- a) assegna ed eroga alle province, ai comuni e alle agenzie per il trasporto pubblico locale di cui all'articolo 7 le risorse finanziarie disponibili per l'esercizio delle funzioni di rispettiva competenza;
- b) svolge compiti di regolamentazione del sistema idroviario padano-veneto e dei servizi pubblici di linea per il trasporto di persone e cose sui laghi Maggiore, di Como, di Garda, previo risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 11 del decreto legislativo 19

- novembre 1997, n. 422 (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), nonché sul lago d'Iseo;
- c) definisce, mediante intesa tra le regioni interessate, ai sensi dell'articolo 98 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 (Attuazione della delega di cui all'articolo 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382), e relative norme regionali applicative, le modalità per l'utilizzo, al fine della navigazione interna, delle aree del fiume Po e idrovie collegate;
- d) disciplina la navigazione ed emana le direttive in tema di usi e di gestione del demanio delle acque interne, le quali sono vincolanti per gli enti preposti alla gestione del demanio delle acque interne e per tutti gli altri soggetti che utilizzino tale demanio;
- d bis) disciplina, tramite regolamento, il servizio della navigazione sul sistema dei navigli lombardi;(1)
- e) disciplina, anche mediante regolamenti, i servizi aerei ed elicotteristici;
- f) individua, in accordo con gli enti locali, le localizzazioni ottimali per la costruzione di eliporti ed elisuperfici;
- g) individua, in accordo con gli enti locali e le autorità di bacino lacuale di cui all'articolo 48, le localizzazioni ottimali per la costruzione di idroscafi e idrosuperfici;
- h) disciplina, anche mediante regolamenti, le attività relative ai servizi di cui all'articolo 2, comma 4;
- i) disciplina, anche mediante regolamenti, le attività relative ai servizi di cui all'articolo 2, comma 5;
- j) disciplina, anche mediante regolamenti, le agevolazioni tariffarie per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico locale di cui all'articolo 45;
- k) svolge le altre funzioni amministrative previste dalla normativa regionale vigente, purché compatibili con la presente legge.

#### Art. 4

##### (Funzioni delle province)

1. Fino all'attuazione dell'articolo 23, commi da 14 a 22, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici) convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, le province esercitano le funzioni che riguardano il rispettivo territorio singolarmente o in forma associata con gli altri enti locali, secondo quanto previsto dal presente articolo.
2. Al fine di assicurare l'esercizio unitario delle funzioni di seguito elencate, le province esercitano in forma associata con gli altri enti locali, nell'ambito delle agenzie per il trasporto pubblico locale, le funzioni e i compiti riguardanti:
- a) la programmazione, regolamentazione e controllo dei servizi interurbani, di cui all'articolo 2, comma 3, lettera c);
- b) la programmazione, regolamentazione e controllo dei servizi in aree a domanda debole;
- c) la programmazione, regolamentazione e controllo dei servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale transfrontalieri di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c), del d.lgs. 422/1997, che interessano il territorio di più comuni, sulla base del criterio della prevalenza della domanda di origine, ferma restando la competenza regionale in caso di stipulazione di accordi o intese con Stati esteri o con enti territoriali interni ad altri Stati;
- d) l'espletamento delle procedure per l'affidamento dei servizi di cui alle lettere a), b) e c), con la precisazione che, in caso di servizi espletati su impianti che hanno estensione interprovinciale, la competenza spetta alla provincia sul cui territorio l'impianto insiste maggiormente;
- e) l'approvazione del sistema tariffario integrato per i servizi di propria competenza, nonché la determinazione delle tariffe, in conformità al regolamento di cui all'articolo 44, e la trasmissione dei relativi atti alla Regione, che ne verifica la coerenza con gli indirizzi e la programmazione regionali;
- f) la stipulazione dei contratti di servizio, l'erogazione dei corrispettivi e l'irrogazione delle sanzioni in caso di inadempienze agli obblighi contrattuali;
- g) il rilascio, ai sensi dell'articolo 87 del d.lgs. 285/1992, dell'autorizzazione per l'immatricolazione e la locazione del materiale rotabile da utilizzare per lo svolgimento dei servizi di cui all'articolo 2, comma 3, lettera c), anche effettuati a chiamata;
- h) il rilascio delle autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi di linea con autobus immatricolati da noleggio e viceversa, nonché il rilascio delle autorizzazioni per l'alienazione degli autobus di linea;
- i) lo svolgimento, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto), delle funzioni amministrative e della vigilanza relative agli impianti fissi e a guida vincolata che operano nel territorio di più comuni, con l'eccezione dei servizi svolti in area urbana, nonché relative agli impianti a fune e relative infrastrutture di interscambio di cui ai servizi interurbani individuati alla lettera a), qualora l'impianto operi nel territorio di più comuni oppure abbia estensione sovraprovinciale, nel qual caso la competenza spetta alla provincia sul cui territorio l'impianto insiste maggiormente;
- j) l'individuazione dei criteri per il posizionamento sul territorio delle paline e pensiline delle fermate per i servizi di propria competenza, degli standard minimi qualitativi in termini di sicurezza, comfort, qualità dell'arredo e informazione che devono essere rispettati, anche mediante la promozione di interventi di riqualificazione alle fermate esistenti; l'individuazione dei criteri per garantire l'accessibilità alla fermata e al servizio a tutte le categorie sociali, comprese le persone svantaggiate e i portatori di handicap, nonché l'accertamento di cui all'articolo 5, comma 7, del d.p.r. 753/1980, relativo al riconoscimento, al fine della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto su servizi interurbani e comunali dei comuni non capoluogo di provincia, anche effettuati a chiamata, nonché dei servizi automobilistici di cui all'articolo 2, comma 4, con eccezione dei percorsi e delle fermate delle reti coincidenti con quelli attualmente esistenti, per i quali non sono necessari ulteriori accertamenti;
- k) lo sviluppo di forme di mobilità sostenibile ed innovative e dei servizi di mobilità, anche di soggetti privati, da integrare con i servizi di trasporto pubblico;
- l) la promozione e il sostegno di interventi ed azioni volte all'integrazione tra la mobilità dolce e i servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

3. In sede di attuazione dell'articolo 23, commi da 14 a 22 del d.l. 201/2011, convertito dalla l. 214/2011, l'esercizio unitario delle funzioni di cui al comma 2è assicurato dalle agenzie per il trasporto pubblico locale.

4. Le province esercitano singolarmente le funzioni volte a definire forme integrative di finanziamento dei beni, delle infrastrutture e dei servizi di propria competenza, finalizzate al miglioramento della quantità, della fruibilità e della qualità del trasporto pubblico locale e della mobilità sostenibile, nonché i compiti riguardanti:

- a) la determinazione, nel rispetto dell'unitarietà del sistema tariffario integrato adottato dall'agenzia per il trasporto pubblico locale, di tariffe inferiori a quelle stabilite dalle agenzie, con l'obbligo di corrispondere ai gestori i mancati introiti, nonché di definirne l'entità in accordo con le agenzie e gli altri enti locali interessati;
- b) il rilascio delle concessioni relative agli impianti fissi, agli impianti a fune e ai sistemi a guida vincolata, qualora l'impianto operi nel territorio di più comuni oppure abbia estensione interprovinciale, nel qual caso la competenza spetta alla provincia sul cui territorio l'impianto insiste maggiormente;
- c) la regolamentazione e il controllo dei servizi di granturismo di cui all'articolo 2, comma 4, lettera c), assegnati sulla base del criterio della prevalenza della domanda in origine, ad esclusione di quelli che si svolgono interamente nell'ambito del territorio di un singolo comune;
- d) il rilascio, ai sensi dell'articolo 87 del d.lgs. 285/1992, del nulla osta per l'immatricolazione e la locazione del materiale rotabile da utilizzare per lo svolgimento dei servizi di cui all'articolo 2, comma 4, lettere a) e c).

5. Sono conferite inoltre alle province le funzioni e i compiti concernenti:

- a) l'accertamento dei requisiti di idoneità per l'iscrizione al ruolo dei conducenti dei veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea di cui all'articolo 6 della legge 21/1992;
- b) l'autorizzazione alle manifestazioni nautiche su tutte le acque interne navigabili, in accordo con le autorità competenti e gli enti interessati, ai sensi dell'articolo 91 del decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631 (Approvazione del regolamento per la navigazione interna), ad eccezione di quelle di interesse di un solo comune;
- c) le autorizzazioni all'uso delle acque del demanio della navigazione interna, in accordo con le autorità competenti e sentiti i comuni interessati, per le manifestazioni aeronautiche;
- d) l'iscrizione nei registri delle navi e dei galleggianti, sia di servizio pubblico sia di uso privato, nonché la vigilanza sulle costruzioni delle nuove navi, ai sensi degli articoli 146, 153 e 234 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione), e degli articoli 67, 146 e 147 del d.p.r. 631/1949;
- e) il rilascio delle licenze di navigazione e dei relativi certificati di navigabilità o idoneità a svolgere tutte le attività correlate ai sensi degli articoli 146, 153, 160, 161 e 1183 del Codice della navigazione e degli articoli 36, 67 e 69 del d.p.r. 631/1949;
- f) la vigilanza sull'attività delle scuole nautiche ai sensi dell'articolo 28 del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431 (Regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche);
- g) l'autorizzazione di apertura delle scuole nautiche;
- h) il rilascio delle autorizzazioni per i servizi in conto terzi e in conto proprio per il trasporto, il rimorchio o il traino di merci, nonché il rilascio delle relative idoneità professionali, ai sensi della normativa vigente;
- i) le funzioni di cui all'articolo 5 della legge 8 agosto 1991, n. 264 (Disciplina dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto), concernenti la nomina della commissione d'esame per il rilascio dell'attestato di idoneità professionale all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, l'indizione e lo svolgimento degli esami e di tutta l'attività istruttoria connessa al rilascio dell'attestato.

6. Restano ferme le ulteriori competenze attribuite alle province dalla normativa regionale vigente, purché compatibili con la presente legge.

7. Le province possono affidare, previo accordo, l'esercizio delle funzioni di propria competenza diverse da quelle di cui al comma 2 alle agenzie per il trasporto pubblico locale.

Art. 5

(Funzioni delle comunità montane)

1. Spettano alle comunità montane le funzioni e i compiti che riguardano il rispettivo territorio relativamente a:

- a) impianti a fune di ogni tipo aventi finalità turistico-ricreative e relative infrastrutture di interscambio, con esclusione delle funzioni amministrative relative agli impianti a fune, di cui agli articoli 4, comma 2, lettera a) e 6, comma 2, lettera a);
- b) servizio di vigilanza sull'esercizio di impianti di cui alla lettera a).

2. Restano ferme le ulteriori competenze attribuite alle comunità montane dalla normativa regionale vigente, purché compatibili con la presente legge.

3. Le comunità montane possono affidare, previo accordo, l'esercizio delle funzioni di propria competenza alle province o alle agenzie per il trasporto pubblico locale.

Art. 6

(Funzioni dei comuni)

1. I comuni esercitano le funzioni che riguardano il rispettivo territorio singolarmente o in forma associata con gli altri enti locali, secondo quanto previsto dal presente articolo.

2. I comuni esercitano in forma associata con gli altri enti locali, nell'ambito delle agenzie per il trasporto pubblico locale, le funzioni e i compiti riguardanti:

- a) la programmazione, la regolamentazione e il controllo dei servizi comunali e di area urbana, di cui all'articolo 2, comma 3, lettere a) e b), nonché dei servizi in aree a domanda debole o diffusa;
- b) la programmazione, la regolamentazione e il controllo dei servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale transfrontalieri di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c), del d.lgs. 422/1997, che interessano il territorio di un solo comune, sulla base

del criterio della prevalenza della domanda di origine, ferma restando la competenza regionale in caso di stipulazione di accordi o intese con Stati esteri o con enti territoriali interni ad altri Stati;

c) l'espletamento delle procedure per l'affidamento dei servizi di cui alla lettera a), con la precisazione che in caso di servizi svolti, anche parzialmente, su impianti fissi e a guida vincolata nell'ambito del territorio del comune capoluogo di provincia, la competenza spetta al comune capoluogo di provincia; in caso di servizi svolti, anche parzialmente, su impianti fissi e a guida vincolata nell'ambito del territorio del comune capoluogo di Regione, la competenza spetta al comune capoluogo di Regione;

d) l'approvazione del sistema tariffario integrato per i servizi di propria competenza, nonché la determinazione delle tariffe, in conformità al regolamento di cui all'articolo 44, e la trasmissione dei relativi atti alla Regione, che ne verifica la coerenza con gli indirizzi e la programmazione regionali;

e) la stipulazione dei contratti di servizio, l'erogazione dei corrispettivi e l'irrogazione delle sanzioni in caso di inadempienze degli obblighi contrattuali;

f) l'espletamento delle funzioni amministrative e di vigilanza concernenti gli impianti fissi che operano nel territorio comunale, quali a titolo esemplificativo linee tramviarie, filoviarie, metropolitane, gli ascensori e le scale mobili utilizzati quali impianti di risalita di trasporto pubblico locale e gli impianti a fune e relative infrastrutture di interscambio di cui ai servizi comunali e di area urbana individuati alla lettera a);

g) il rilascio, ai sensi dell'articolo 87 del d.lgs. 285/1992, dell'autorizzazione per l'immatricolazione e la locazione del materiale rotabile da utilizzare per lo svolgimento dei servizi di cui all'articolo 2, comma 3, lettere a) e b), anche effettuati a chiamata;

h) il rilascio delle autorizzazioni per lo svolgimento dei servizi di linea con autobus immatricolati da noleggio e viceversa, nonché il rilascio delle autorizzazioni per l'alienazione degli autobus di linea;

i) l'individuazione dei criteri per il posizionamento sul territorio delle paline e pensiline delle fermate per i servizi di propria competenza e degli standard minimi qualitativi in termini di sicurezza, comfort, qualità dell'arredo e informazione che devono essere rispettati, anche mediante la promozione di interventi di riqualificazione alle fermate esistenti; l'individuazione dei criteri per garantire l'accessibilità alla fermata e al servizio a tutte le categorie sociali, comprese le persone svantaggiate e i portatori di handicap, nonché, limitatamente ai comuni capoluogo di provincia, l'accertamento di cui all'articolo 5, comma 7, del d.p.r. 753/1980, relativo al riconoscimento, al fine della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto su strada, della idoneità del percorso e delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate dei servizi di linea relativi ai servizi comunali e di area urbana, anche effettuati a chiamata, con eccezione dei percorsi e delle fermate delle reti coincidenti con quelli attualmente esistenti, per i quali non sono necessari ulteriori accertamenti;

j) lo sviluppo di forme di mobilità sostenibile ed innovative da integrare con i servizi di trasporto pubblico;

k) la promozione dell'utilizzo, della fruibilità e dell'accessibilità dei centri di interscambio in coordinamento con i vettori di trasporto.

3. I comuni esercitano singolarmente le funzioni volte a definire forme integrative di finanziamento dei beni, delle infrastrutture e dei servizi di propria competenza, finalizzate al miglioramento della quantità, della fruibilità e della qualità del trasporto pubblico locale e della mobilità sostenibile, nonché i compiti riguardanti:

a) l'approvazione dei piani urbani della mobilità e dei piani urbani del traffico, da redigersi in conformità alla programmazione regionale e previo parere favorevole, da parte delle agenzie territorialmente interessate, sui profili di competenza;

b) l'adozione dei provvedimenti relativi alla viabilità comunale necessari a garantire l'accessibilità, con il trasporto pubblico e privato, dei punti di interscambio con le reti di forza, con particolare riferimento alle stazioni ferroviarie, metropolitane e metrotramviarie;

c) la determinazione, nel rispetto dell'unitarietà del sistema tariffario integrato adottato dall'agenzia per il trasporto pubblico locale, di tariffe inferiori a quelle stabilite dalle agenzie, con l'obbligo di corrispondere ai gestori i mancati introiti, nonché di definire l'entità in accordo con le agenzie e gli altri enti locali interessati;

d) l'espletamento delle funzioni amministrative e di vigilanza concernenti le interferenze, quali a titolo esemplificativo gli attraversamenti ed i parallelismi tra gli impianti fissi e gasdotti, acquedotti, canali, fognature, elettrodotti e linee telefoniche;

e) il rilascio delle concessioni relative agli impianti fissi, agli impianti a fune e ai sistemi a guida vincolata, qualora l'impianto operi nel territorio comunale, nonché di tutti i sistemi metropolitani;

f) limitatamente ai comuni non capoluogo di provincia e previo parere favorevole dell'agenzia per il trasporto pubblico locale competente per territorio, l'istituzione, l'affidamento, la stipulazione dei contratti e l'erogazione dei relativi corrispettivi, con oneri finanziari integralmente a proprio carico e nel rispetto del sistema tariffario integrato regionale di cui all'articolo 44, di eventuali servizi aggiuntivi ai servizi programmati dall'agenzia per il trasporto pubblico locale;

g) la regolamentazione e il controllo dei servizi di granturismo di cui all'articolo 2, comma 4, lettera c), che si svolgono interamente nell'ambito del territorio di un singolo comune.

4. Sono conferite ai comuni, che le esercitano in conformità alla disciplina di cui all'articolo 48, le funzioni e i compiti concernenti:

a) il rilascio delle concessioni per l'utilizzo del demanio lacuale e dei relativi porti interni, ivi inclusi l'accertamento e la riscossione di canoni ed indennizzi, la vigilanza, la tutela e la difesa amministrativa e giudiziale delle aree da violazioni ed abusi, la rimozione di occupazioni abusive, relitti e rifiuti, la manutenzione delle strutture per la navigazione e la fruizione del demanio;

b) il rilascio delle concessioni per l'utilizzo delle aree demaniali portuali del Naviglio Grande e del Naviglio Pavese, nonché l'accertamento e la riscossione dei relativi proventi;

c) il rilascio delle autorizzazioni, in accordo con le autorità competenti e gli enti interessati, per le manifestazioni nautiche di interesse comunale e gli spettacoli pirotecnici ed altri analoghi, ai sensi dell'articolo 91 del d.p.r. 631/1949.

5. Le funzioni e i compiti di cui al comma 4, lettere a) e b), sono esercitate sulla base delle direttive stabilite dalla Giunta regionale ai sensi dell'articolo 3, comma 2, lettera d).

6. Restano ferme le ulteriori competenze attribuite ai comuni dalla normativa regionale vigente, purché compatibili con la presente legge.

7. I comuni possono affidare, previo accordo, l'esercizio delle funzioni di propria competenza di cui ai commi 3 e 6 alle agenzie per il trasporto pubblico locale.

Art. 7

(Istituzione e funzioni delle agenzie per il trasporto pubblico locale)

1. Il territorio della Regione è suddiviso, ai sensi dell'articolo 3 bis, comma 1, 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, in sei bacini territoriali ottimali e omogenei, corrispondenti ai confini amministrativi delle seguenti province e della Città metropolitana di Milano: (2)

- a) Bergamo;
- b) Brescia;
- c) Como, Lecco e Varese;
- d) Cremona e Mantova;
- e) Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia;
- f) Sondrio.

2. I bacini possono aggregarsi fra loro mediante deliberazione delle province e dei comuni capoluogo di provincia interessati e previo parere favorevole della Giunta regionale, da rendersi entro sessanta giorni dal ricevimento delle deliberazioni degli enti interessati, trascorsi i quali il parere si intende favorevole.

3. In ciascuno dei bacini territoriali di cui al comma 1 è istituita una agenzia per il trasporto pubblico locale, quale strumento per l'esercizio associato delle funzioni degli enti locali in materia di programmazione, organizzazione, monitoraggio, controllo e promozione dei servizi di trasporto pubblico locale; l'agenzia è costituita con risorse umane, strumentali, finanziarie e patrimoniali messe a disposizione dagli enti partecipanti e con oneri a carico del sistema. Le disposizioni di cui al presente articolo sono attuate nell'ambito delle risorse umane, strumentali, finanziarie e patrimoniali previste a legislazione vigente e senza nuovi o maggiori oneri a carico del sistema.

4. Fermo restando il numero massimo dei bacini individuati al comma 1, i confini dei bacini possono essere modificati, nel rispetto degli obiettivi della presente legge, con provvedimento del Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale o congiuntamente delle province e dei comuni capoluogo di provincia interessati.

5. Le agenzie per il trasporto pubblico locale sono enti pubblici non economici, dotati di personalità giuridica e di autonomia organizzativa e contabile, costituiti per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni degli enti locali in materia di trasporto pubblico locale nei bacini di cui al comma 1. Nel rispetto della legge, l'ordinamento e il funzionamento delle agenzie sono disciplinati dallo statuto e dai regolamenti. La Giunta regionale adotta, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentiti i rappresentanti dell'Unione Province Lombarde (UPL) e dell'Associazione Regionale dei Comuni Lombardi (ANCI Lombardia), linee guida per la predisposizione degli statuti al fine di uniformare le modalità di funzionamento e composizione degli organi delle agenzie, nonché le relative attribuzioni.

6. Sono organi delle agenzie:

- a) l'assemblea, i cui componenti svolgono la propria attività a titolo onorifico e gratuito e senza alcun rimborso delle spese;
- b) il consiglio di amministrazione, composto da un massimo di cinque consiglieri, che svolgono la propria attività a titolo onorifico e gratuito, fatto salvo il rimborso delle spese;
- c) il presidente, scelto tra i componenti del consiglio di amministrazione;
- d) il direttore, nominato dall'agenzia fra gli iscritti ad apposito elenco tenuto a cura della Regione, al quale compete la responsabilità gestionale;
- e) l'organo di revisione.

7. Entro trenta giorni dalla adozione delle linee guida di cui al comma 5, il Presidente della Giunta regionale o l'assessore regionale competente in materia, se delegato, indice una conferenza di servizi con gli enti locali, per la predisposizione dello statuto che dovrà rispettare le linee guida adottate dalla Giunta regionale. Entro sessanta giorni dalla data di svolgimento della prima riunione, la conferenza elabora una proposta di statuto. La proposta di statuto, adottata entro i successivi trenta giorni dall'organo assembleare degli enti locali, è trasmessa alla Giunta regionale per la verifica, entro trenta giorni dalla ricezione, del rispetto delle previsioni di legge e della coerenza con gli indirizzi contenuti nelle linee guida di cui al comma 5. La Giunta regionale restituisce la proposta di statuto, evidenziando gli eventuali motivi di non rispondenza. Lo statuto, adeguato a seguito delle evidenze regionali, è approvato in via definitiva entro i successivi trenta giorni dall'organo assembleare degli enti locali e trasmesso per la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione, con efficacia dal giorno successivo. L'agenzia è costituita, entro trenta giorni dalla pubblicazione dello statuto, con decreto del Presidente della Giunta o dell'assessore regionale competente in materia, se delegato. Entro trenta giorni dalla costituzione dell'agenzia, il presidente della provincia con il maggior numero di abitanti convoca l'assemblea dell'agenzia per l'elezione dei componenti del consiglio di amministrazione. Le successive modificazioni dello statuto sono deliberate dall'assemblea, secondo le maggioranze stabilite dallo statuto e nel rispetto della procedura di approvazione di cui al presente comma. Le modifiche allo statuto sono efficaci dal giorno successivo alla loro pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione.

8. Gli organi fondamentali durano in carica al massimo tre anni e i relativi componenti non possono essere nominati per più di due mandati consecutivi.

9. L'organizzazione e il funzionamento delle agenzie sono definiti dallo statuto, che disciplina altresì le modalità di nomina e di revoca dei membri del consiglio di amministrazione e del presidente, nonché, al fine di garantire il rispetto degli indirizzi politici e della programmazione degli enti locali, l'individuazione degli atti fondamentali delle agenzie che dovranno essere assunti a maggioranza qualificata, in modo da consentire la più ampia forma di partecipazione e tutela dei soggetti componenti dell'agenzia, nonché l'individuazione di forme e modalità di consultazione dei singoli enti consorziati nelle decisioni di specifico interesse. Lo



statuto può disciplinare la partecipazione alle sedute del consiglio di amministrazione, a titolo consultivo e senza diritto di voto, di un rappresentante delle associazioni dei consumatori e degli utenti riconosciute dalla Regione ai sensi della legge regionale 3 giugno 2003, n. 6 (Norme per la tutela dei diritti dei consumatori e degli utenti), designato dall'assemblea. In caso di conferimento di deleghe operative ai membri del consiglio di amministrazione, lo statuto può derogare alla disposizione del comma 6, lettera b). L'assemblea degli enti approva a maggioranza qualificata gli atti fondamentali delle agenzie, tra i quali il programma di bacino dei trasporti pubblici, le modalità di affidamento del servizio ai sensi dell'articolo 22 e le procedure di vigilanza e di controllo.

10. Le agenzie sono costituite e partecipate dalle province e dai comuni competenti per territorio e, qualora attuata e limitatamente al bacino partecipato dalla Provincia di Milano, dalla città metropolitana, ferma restando la possibilità di operare almeno con l'adesione minima delle province e dei comuni capoluogo. Le quote di partecipazione degli enti sono determinate in conformità ad apposita disciplina dettata dalla Giunta regionale, sentita la Conferenza regionale del trasporto pubblico locale, nell'ambito delle linee guida sulle agenzie, tenendo conto dei seguenti criteri:

- a) proporzionalità con le funzioni e l'entità dei servizi svolti, sotto il profilo della domanda e dell'offerta, con particolare riferimento al numero dei passeggeri trasportati, alle risorse investite dagli enti locali per i servizi e le infrastrutture e, per il bacino milanese, alle specifiche funzioni del Comune di Milano, garantendo in ogni caso che nessuno degli enti locali partecipanti ad una agenzia, che includa il territorio di più province, abbia, singolarmente considerato, una partecipazione superiore al 50 per cento;
- b) perseguimento dell'esercizio associato delle funzioni in materia di programmazione, organizzazione, gestione e controllo dei servizi;
- c) riconoscimento di un'adeguata rappresentanza ai diversi livelli istituzionali;
- d) estensione territoriale dell'ente e morfologia del territorio.

10 bis. In coerenza con quanto stabilito dall'articolo 1, comma 44, lettera d), della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni), con particolare riferimento alla funzione fondamentale della mobilità, nello statuto dell'Agenzia per il trasporto pubblico locale del bacino partecipata dalla Città metropolitana e istituita ai sensi del comma 1, deve essere obbligatoriamente inserita la clausola che prevede che le decisioni riguardanti: (3)

- a) l'approvazione del programma di bacino del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 13;
  - b) l'approvazione delle modalità di affidamento dei servizi e delle procedure di vigilanza e controllo;
  - c) l'approvazione del sistema tariffario di bacino e la determinazione delle relative tariffe;
  - d) la definizione delle agevolazioni tariffarie a favore di categorie di utenza ulteriori rispetto a quelle previste dall'articolo 45;
- devono essere adottate con il voto favorevole in Assemblea della Città metropolitana per il territorio di competenza. In caso di voto contrario della Città metropolitana, questa, nel termine perentorio di quindici giorni, deve formulare una proposta alternativa, per la parte di propria competenza che non riguardi i servizi comunali, che, nel caso preveda un incremento delle risorse necessarie all'erogazione del servizio, deve individuare la necessaria copertura finanziaria a carico del proprio bilancio.

11. In conformità alla disciplina contenuta nelle linee guida sulle agenzie adottate dalla Giunta regionale ai sensi del comma 10, la Regione può partecipare alle agenzie per favorire l'integrazione ed il coordinamento con i servizi ferroviari di propria competenza, anche al fine di garantire l'esercizio unitario delle funzioni di competenza delle province di cui all'articolo 4, comma 2, in sede di attuazione dell'articolo 23, commi da 14 a 22, del d.l. 201/2011, convertito dalla l. 214/2011.

12. Per garantire la corretta attuazione in ciascun bacino delle politiche strategiche regionali ed assicurare la coerenza tra la programmazione del servizio ferroviario regionale e quella delle altre modalità di trasporto, le agenzie e la Regione possono ricorrere agli strumenti della programmazione negoziata, definendo il concorso finanziario delle parti per la realizzazione di interventi di riorganizzazione e di riqualificazione del trasporto pubblico locale.

13. Nel rispetto delle funzioni di indirizzo politico e programmatico che la legge attribuisce alla Regione ed agli enti locali, le agenzie costituiscono lo strumento per l'esercizio associato delle funzioni degli enti locali di cui agli articoli 4, comma 2, e 6, comma 2, e svolgono le funzioni ed i compiti di seguito indicati:

- a) la definizione e la programmazione dei servizi di competenza, attraverso la redazione e l'approvazione del programma di bacino del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 13, nonché la loro regolazione e controllo;
- b) l'elaborazione di proposte, da trasmettere alla Regione, relative ai servizi ferroviari regionali, volte ad ottimizzare l'integrazione intermodale nei bacini;
- c) l'approvazione del sistema tariffario di bacino, nonché la determinazione delle relative tariffe, in conformità al regolamento di cui all'articolo 44 e previa intesa, per i titoli integrati con i servizi ferroviari, con la Regione;
- d) la determinazione degli standard gestionali, qualitativi, tecnici ed economici, nel rispetto degli standard minimi definiti a livello regionale;
- e) la programmazione e la gestione delle risorse finanziarie, reperite anche attraverso forme integrative di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale;
- f) l'affidamento dei servizi, nel rispetto della normativa vigente, per l'intero bacino, con funzione di stazione appaltante, secondo criteri di terzietà, indipendenza e imparzialità;
- g) la sottoscrizione, la gestione e la verifica del rispetto dei contratti di servizio, anche ai sensi dell'articolo 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2008), inclusa l'applicazione dei premi e delle penali;
- h) la verifica dell'osservanza delle condizioni di viaggio minime applicate dal gestore dei servizi di trasporto pubblico locale sulla base della disciplina contenuta nel regolamento di cui all'articolo 44;
- i) lo sviluppo di iniziative finalizzate all'integrazione fra il trasporto pubblico locale e forme complementari di mobilità sostenibile;
- j) lo sviluppo di forme innovative per la promozione e l'utilizzo del trasporto pubblico locale, fra cui:
  - 1) iniziative innovative mirate a incrementare la domanda;

- 2) forme di comunicazione innovativa agli utenti, anche con ricorso alla comunicazione mobile per l'informazione in tempo reale ai clienti e per la consultazione di tutte le informazioni riguardanti il servizio;
- 3) politiche commerciali e di incentivazione all'utilizzo;
- k) la definizione di politiche uniformi per la promozione del sistema del trasporto pubblico locale, incluso il coordinamento dell'immagine e della diffusione dell'informazione presso l'utenza;
- l) la definizione di agevolazioni tariffarie a favore di categorie di utenza ulteriori rispetto a quelle previste dall'articolo 45, con oneri a carico delle agenzie;
- m) la consultazione, anche preventiva, nonché attraverso la definizione di appositi incontri istituzionali, con i rappresentanti dei viaggiatori in possesso dei requisiti minimi stabiliti dall'agenzia, con le associazioni dei consumatori e degli utenti riconosciute dalla Regione ai sensi della l.r. 6/2003, con i mobility manager, con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, con le imprese di trasporto pubblico e le loro associazioni, mediante la costituzione di apposite conferenze locali del trasporto pubblico, in particolare sui temi riguardanti:
- 1) programmazione dei servizi;
  - 2) contratti di servizio;
  - 3) qualità, Carta della qualità dei servizi, livello di soddisfazione degli utenti;
  - 4) aspetti tariffari;
  - 5) dati di monitoraggio;
- n) il monitoraggio della qualità dei servizi, attraverso l'utilizzo di strumenti che favoriscano l'acquisizione dei dati e delle informazioni necessari, in conformità a quanto previsto dall'articolo 15;
- o) la vigilanza, in collaborazione con i soggetti preposti, sul rispetto, da parte delle aziende erogatrici dei servizi di trasporto pubblico locale, delle norme in materia di qualità e sicurezza del lavoro;
- p) l'autorizzazione allo svolgimento di altri servizi di carattere sociale, nel rispetto di quanto previsto dai contratti di servizio di trasporto pubblico locale e dalle norme vigenti in materia di noleggio di autobus con conducente.
14. Le agenzie possono svolgere le ulteriori funzioni che gli enti locali, ai sensi degli articoli 4, comma 7, 5, comma 3, e 6, comma 7, stabiliscano di esercitare in forma associata.

#### Art. 8

(Funzioni soppresse)

1. Restano soppresse le funzioni amministrative relative a:

- a) approvazione degli organici dei sistemi di trasporto;
- b) assenso alla nomina dei direttori e responsabili di esercizio degli impianti fissi;
- c) presa d'atto dei provvedimenti delle amministrazioni dei consorzi strade vicinali, di cui al decreto legge luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446 (Facoltà agli utenti delle strade vicinali di costituirsi in Consorzio per la manutenzione e la ricostruzione di esse);
- d) approvazione dei regolamenti comunali relativi all'esercizio dei servizi pubblici non di linea e del servizio di noleggio con conducente mediante autobus ai sensi dell'articolo 85 del d.p.r. 616/1977.

#### TITOLO III

#### PROGRAMMAZIONE E CONTROLLO

#### CAPO I

#### STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE

#### Art. 9

(Programmazione e Conferenza regionale del trasporto pubblico locale)

1. Gli strumenti di programmazione sono:

- a) il programma regionale della mobilità e dei trasporti;
- b) il programma dei servizi ferroviari;
- c) il programma degli interventi regionali sul demanio delle acque interne;
- d) i programmi di bacino del trasporto pubblico locale.

2. La Regione individua, quale modalità per favorire l'integrazione fra le istanze istituzionali, economiche e sociali, il confronto tra le realtà rappresentative degli enti pubblici, degli operatori e degli utenti. A tale scopo è istituita, presso la competente direzione generale, la Conferenza regionale del trasporto pubblico locale, che viene consultata al fine della elaborazione degli atti di competenza regionale di cui al presente Capo, nonché, su proposta dell'assessore regionale competente, in relazione alle ulteriori iniziative di rilevanza regionale e aventi un significativo impatto sul settore del trasporto pubblico locale sotto il profilo finanziario e operativo.

3. I componenti della Conferenza regionale di cui al comma 2 sono nominati con decreto del Presidente della Giunta regionale o dell'assessore delegato e durano in carica per l'intera legislatura. Con atto della Giunta regionale sono definite le modalità di consultazione e di funzionamento della Conferenza regionale, che è composta da:

- a) l'assessore regionale competente o suo delegato;
- b) gli assessori provinciali competenti o loro delegati;
- c) gli assessori dei comuni capoluogo di provincia competenti o loro delegati;
- d) un rappresentante di ciascuna delle agenzie per il trasporto pubblico locale;
- e) un rappresentante dell'ente per la navigazione sui laghi d'Iseo, Endine e Moro;
- f) i presidenti dell'Unione province lombarde (UPL), dell'Associazione Regionale Comuni Lombardi (ANCI Lombardia) e dell'Unione regionale delle Camere di commercio lombarde;

- g) un rappresentante di ciascuna delle associazioni delle imprese di trasporto pubblico locale maggiormente rappresentative in ambito regionale;
  - h) un rappresentante di ciascuna delle organizzazioni sindacali confederali e di categoria maggiormente rappresentative a livello regionale;
  - i) un rappresentante dell'azienda gestore del servizio di trasporto pubblico locale del comune capoluogo di Regione;
  - j) un rappresentante delle aziende di gestione dei servizi di navigazione regionale;
  - k) i rappresentanti delle aziende ferroviarie e dei gestori delle infrastrutture ferroviarie operanti nel territorio della regione;
  - l) i rappresentanti delle associazioni dei consumatori e degli utenti riconosciute dalla Regione ai sensi della L.r. 6/2003, e i rappresentanti dei viaggiatori in possesso dei requisiti minimi stabiliti dalla Giunta regionale.
4. Alle sedute della Conferenza regionale possono partecipare, su invito del Presidente della Giunta regionale o dell'assessore delegato, i rappresentanti di altri soggetti interessati ai temi trattati.

## CAPO II

### PROGRAMMAZIONE REGIONALE

#### Art. 10

(Programma regionale della mobilità e dei trasporti)

1. Il programma regionale della mobilità e dei trasporti configura il sistema delle relazioni di mobilità, sulla base dei relativi dati di domanda e offerta, confrontandolo con l'assetto delle infrastrutture esistenti e individuando le connesse esigenze di programmazione integrata delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto, in coerenza con gli strumenti di programmazione socio-economica e territoriale della Regione e tenendo conto, laddove già adottata, della programmazione definita dalle agenzie per il trasporto pubblico locale e dagli enti locali. In particolare, il programma provvede a:
- a) individuare le linee di indirizzo e le azioni strategiche, in relazione all'evoluzione dell'offerta infrastrutturale e della domanda di mobilità generata dal sistema territoriale lombardo, nonché agli scenari socio-economici di breve e medio periodo;
  - b) individuare obiettivi, politiche ed azioni per favorire il riequilibrio e l'integrazione modale e tariffaria;
  - c) indicare l'assetto fondamentale delle reti infrastrutturali prioritarie e il sistema degli interventi da attuare.
2. Il programma regionale della mobilità e dei trasporti può articolarsi in sezioni funzionali predisposte ed approvate anche in tempi diversi tra loro, ferma restando la loro configurazione in forma integrata, relative a:
- a) trasporto ferroviario;
  - b) trasporto auto filo metro tramviario;
  - c) viabilità autostradale e stradale di rilevanza regionale;
  - d) trasporto aereo;
  - e) trasporto lacuale e fluviale;
  - f) logistica e intermodalità;
  - g) mobilità sostenibile, con l'obiettivo di promuovere, di concerto con gli enti e le aziende interessate, l'utilizzo di strumenti tra i quali le piste ciclabili, le corsie preferenziali protette, il car sharing, il bike sharing e ogni altro strumento atto a favorire la diffusione di tecnologie e mezzi innovativi ad impatto zero.
3. La proposta di programma o di singola sezione funzionale ed i relativi aggiornamenti sono elaborati dalla Regione sulla base dei dati e delle informazioni sul trasporto pubblico locale risultanti dal sistema di monitoraggio di cui all'articolo 15, nonché dei dati dell'indagine di cui al comma 5 e di eventuali altre informazioni disponibili, previa consultazione della Conferenza regionale del trasporto pubblico locale.
4. Le proposte sono adottate almeno ogni cinque anni dalla Giunta regionale e quindi trasmesse al Consiglio regionale per la loro approvazione.
5. La Regione svolge, con cadenza almeno quinquennale, un'indagine origine-destinazione dei flussi di mobilità al fine di acquisire dati ed informazioni utili per la redazione e l'aggiornamento del programma regionale della mobilità.
6. Gli investimenti per interventi infrastrutturali previsti dal programma regionale della mobilità e dei trasporti e dai suoi aggiornamenti sono individuati nell'ambito del documento strategico annuale previsto dall'articolo 9 bis della legge regionale 31 marzo 1978, n. 34 (Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della regione) e finanziati dalle leggi di programmazione economico-finanziaria regionale.

#### Art. 11

(Programma dei servizi ferroviari)

1. Il programma dei servizi ferroviari è elaborato dalla Giunta regionale sulla base dei dati e delle informazioni sul trasporto pubblico locale risultanti dal sistema di monitoraggio di cui all'articolo 15, nonché previa consultazione della Conferenza regionale del trasporto pubblico locale, con l'obiettivo di massimizzare l'integrazione tra i servizi ferroviari e le altre modalità di trasporto.
2. Il programma dei servizi ferroviari, approvato dalla Giunta regionale, individua in particolare:
- a) l'offerta ferroviaria, articolata in servizi regionali e suburbani, finalizzata al completamento sull'intera rete regionale del cadenzamento e all'estensione delle fasce orarie di servizio in relazione alla domanda degli utenti ed alla relativa evoluzione, connessa all'attuazione degli interventi infrastrutturali programmati;
  - b) le modalità volte ad assicurare la massima integrazione dei servizi ferroviari con gli altri modi di trasporto, individuando le principali stazioni, centri e nodi di interscambio, nonché forme di mobilità sostenibile a completamento dei servizi ferroviari;
  - c) la disciplina dell'utilizzazione della rete ferroviaria di proprietà regionale, assicurando prioritariamente la disponibilità delle tracce orarie necessarie a garantire il trasporto regionale e locale;
  - d) le strategie per il miglioramento della qualità, della accessibilità e della fruibilità del servizio ferroviario, nonché per l'incremento della velocità commerciale e gli interventi per il miglioramento dell'accessibilità alle stazioni;

- e) il programma di rinnovo ed ammodernamento del materiale rotabile connesso all'offerta ferroviaria;
  - f) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti relativi alla qualità ed al miglioramento del materiale rotabile;
  - g) le strategie di comunicazione e di diffusione delle informazioni all'utenza;
  - h) gli interventi infrastrutturali necessari per attuare la programmazione dei servizi.
3. All'attuazione del programma dei servizi ferroviari si procede previa consultazione della Conferenza regionale del trasporto pubblico locale.

4. I rappresentanti delle associazioni dei consumatori e degli utenti e i rappresentanti dei viaggiatori devono essere coinvolti prima di procedere alle modifiche della programmazione degli orari dei servizi ferroviari.

5. La Giunta relaziona annualmente al Consiglio regionale sullo stato della rete ferroviaria e sul servizio ferroviario regionale e riferisce in merito al raggiungimento degli obiettivi in precedenza definiti.

#### Art. 12

(Programma degli interventi regionali sul demanio delle acque interne)

1. Al fine di valorizzare il demanio lacuale, fluviale e dei navigli e tutte le vie d'acqua, in coerenza con gli altri strumenti della programmazione regionale, la Giunta regionale, acquisito il parere dell'ente preposto alla gestione del demanio, approva il programma degli interventi predisposto dalla competente direzione generale.

2. Il programma di cui al comma 1 individua i criteri di valutazione e di realizzazione degli interventi.

#### CAPO III

#### PROGRAMMAZIONE DI BACINO

#### Art. 13

(Programmi di bacino del trasporto pubblico locale)

1. I programmi di bacino del trasporto pubblico locale costituiscono la fonte di programmazione generale del trasporto pubblico locale in ciascuno dei bacini territoriali di cui all'articolo 7 e contengono, in coordinamento con quanto previsto dal programma regionale della mobilità e dei trasporti, le disposizioni in materia di programmazione, regolazione e controllo dei servizi e hanno durata pari al contratto di servizio, con possibilità di revisione in funzione di interventi significativi sulla rete o di variazione delle risorse disponibili per lo svolgimento dei servizi. I programmi di bacino comprendono i piani per la mobilità delle persone con disabilità previsti dall'articolo 26, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 104 (Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate).

2. In particolare, i programmi di bacino provvedono alla ridefinizione della rete dei servizi di cui all'articolo 2, comma 1, lettere b) e c), raccordandola con il programma regionale della mobilità e dei trasporti di cui all'articolo 10, se approvato, con gli strumenti di programmazione di competenza degli enti locali e con i servizi ferroviari disciplinati dal programma dei servizi ferroviari di cui all'articolo 11 e con le altre modalità di trasporto, con gli obiettivi di:

a) realizzare un sistema di trasporto pubblico locale unitario in grado di garantire adeguati servizi a tutela dell'utenza pendolare;

b) garantire l'ottimizzazione degli orari e delle frequenze;

c) garantire la qualità e l'efficienza dei servizi, mediante la loro razionalizzazione, la minimizzazione delle sovrapposizioni fra servizi automobilistici e fra tali servizi e quelli ferroviari, privilegiando la rete ferroviaria quale asse principale e portante del sistema regionale dei trasporti;

d) assicurare lo sviluppo dell'intermodalità e l'integrazione dei servizi, in conformità con gli indirizzi regionali e coinvolgendo i principali poli attrattori di traffico;

e) sviluppare modelli di integrazione tariffaria, coerenti con gli indirizzi regionali.

3. I programmi di bacino definiscono in via prioritaria:

a) l'offerta dei servizi di competenza degli enti ricompresi nel bacino e le relative modalità di svolgimento, con l'obiettivo di incentivare l'attivazione di programmi di esercizio integrati con i servizi ferroviari individuati dal programma di cui all'articolo 11;

b) la programmazione dei servizi che interessano destinazioni poste al di fuori del territorio di competenza dell'agenzia, previo parere delle altre agenzie interessate e, per le destinazioni poste al di fuori del territorio regionale, degli altri enti interessati;

c) le reti oggetto dei contratti di servizio e gli ambiti territoriali a domanda debole, nonché le modalità particolari di effettuazione dei servizi in tali ambiti;

d) i criteri per migliorare l'accessibilità agli interscambi del trasporto pubblico locale e per incrementare la velocità commerciale dei servizi, anche mediante l'attuazione di interventi concordati con gli enti locali e le aziende concessionarie quali, a titolo puramente esemplificativo e non esaustivo, la realizzazione di corsie riservate, l'asservimento degli incroci semaforizzati al mezzo pubblico, la creazione di zone a traffico limitato (ZTL);

e) le modalità di integrazione tra i servizi di trasporto pubblico e i servizi complementari di cui all'articolo 2, comma 6;

f) i criteri per migliorare l'accessibilità e la fruibilità dei servizi di trasporto da parte delle persone con disabilità;

g) gli indirizzi per la programmazione, da parte dei comuni, degli interventi nel campo della mobilità e del traffico volti a migliorare l'efficacia del trasporto pubblico locale;

h) l'ammontare delle risorse disponibili per finanziare l'offerta programmata dei servizi, in conformità a quanto previsto dall'articolo 17, nonché gli investimenti necessari per attuare la programmazione dei servizi;

i) le strategie di comunicazione e di diffusione delle informazioni all'utenza.

4. Nel rispetto delle funzioni di indirizzo politico e di programmazione che la legge attribuisce alla Regione ed agli enti locali, i programmi di bacino sono redatti dalle agenzie per il trasporto pubblico locale, previa concertazione con la Giunta regionale, laddove questa non partecipi all'agenzia. I programmi di bacino sono redatti in conformità alle linee guida elaborate dalla Regione, tenendo conto delle risorse disponibili, nonché sulla base dei dati e delle informazioni sul trasporto pubblico locale risultanti dal sistema di

monitoraggio di cui all'articolo 15 e previo espletamento delle consultazioni di cui all'articolo 7, comma 13, lettera m); i piani di bacino sono approvati dalle agenzie previo parere favorevole della Giunta regionale.

5. All'attuazione dei programmi di bacino si procede previa consultazione delle conferenze locali del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 7, comma 13, lettera m).

#### CAPO IV

#### CONTROLLO E MONITORAGGIO

##### Art. 14

(Controllo e vigilanza)

1. La Regione, le agenzie per il trasporto pubblico locale, i comuni non capoluogo di provincia nei casi di cui all'articolo 6, comma 3, lettera f), e l'ente di cui all'articolo 40 esercitano la vigilanza ed effettuano controlli per l'accertamento della regolarità e qualità dei servizi di trasporto pubblico di rispettiva competenza.

2. Allo scopo di effettuare la vigilanza di cui al comma 1 possono essere acquisiti presso le aziende affidatarie dati e informazioni tecnico-economici, anche mediante ispezioni e verifiche. Le aziende sono tenute a consentire e ad agevolare il concreto espletamento delle suddette acquisizioni, fornendo la collaborazione necessaria e mettendo a disposizione il personale e i mezzi necessari; l'individuazione dei dati e delle informazioni, nonché delle modalità e dei termini relativi alle ispezioni ed alle verifiche sono disciplinati con atto di Giunta regionale.

3. Alle aziende che non rispondono nei termini alle richieste di informazioni e di dati o che forniscono informazioni o dati non veritieri o inesatti o incompleti, previa diffida e fissazione di un congruo termine, gli enti competenti sospendono in tutto o in parte, in relazione alla gravità dell'inadempimento, l'erogazione dei corrispettivi per tutta la durata dell'inadempimento, secondo le modalità e i termini disciplinati con atto di Giunta regionale, oggetto di recepimento nei contratti di servizio.

##### Art. 15

(Sistema di monitoraggio)

1. La Regione, d'intesa con le agenzie per il trasporto pubblico locale, i comuni non capoluogo di provincia nei casi di cui all'articolo 6, comma 3, lettera f), e l'ente di cui all'articolo 40, e sentita la Conferenza regionale del trasporto pubblico locale, anche al fine di costituire la base dati utile per l'elaborazione degli strumenti di programmazione, cura la realizzazione di un sistema informativo di monitoraggio per la raccolta, l'elaborazione e l'archiviazione dei dati relativi ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale, omogeneo sul territorio regionale, finalizzato alla verifica del livello di soddisfazione dell'utenza, di efficacia, efficienza e qualità dei servizi erogati dai soggetti gestori, nonché alla acquisizione degli elementi conoscitivi necessari per supportare le scelte regionali in merito al riparto delle risorse destinate al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

2. La Regione individua il livello minimo dei dati del sistema di monitoraggio e gli standard uniformi ed omogenei sul territorio regionale per il loro reperimento, disciplinando, in particolare, gli indicatori, le modalità tecnico-operative, i tempi della rilevazione, anche presso gli utenti, e di trasmissione dei dati, nonché la tipologia dei dati da rendere accessibili al pubblico.

3. Alle aziende che non rispondono nei termini alle richieste di informazioni e di dati o che forniscono informazioni o dati non veritieri o inesatti o incompleti, previa diffida e fissazione di un congruo termine, la Regione, le agenzie per il trasporto pubblico locale, i comuni non capoluogo di provincia nei casi di cui all'articolo 6, comma 3, lettera f), e l'ente di cui all'articolo 40, sospendono in tutto o in parte, in relazione alla gravità dell'inadempimento, l'erogazione dei corrispettivi per tutta la durata dell'inadempimento, secondo le modalità e i termini disciplinati con atto di Giunta regionale, oggetto di recepimento nei contratti di servizio.

##### Art. 16

(Informazione all'utenza)

1. La Regione, le agenzie per il trasporto pubblico locale, i comuni non capoluogo di provincia nei casi di cui all'articolo 6, comma 3, lettera f), l'ente di cui all'articolo 40 e le aziende di trasporto assicurano, mediante l'adozione di standard uniformi, la divulgazione all'utenza e l'omogeneità delle informazioni sui servizi di trasporto pubblico, anche in relazione alle politiche regionali nel settore della mobilità e delle infrastrutture. In tale ambito ogni agenzia per il trasporto pubblico locale garantisce la predisposizione della mappa delle linee e degli orari del trasporto pubblico nel bacino di competenza.

2. La Regione e le agenzie per il trasporto pubblico locale promuovono, per il conseguimento delle finalità di cui al comma 1, la realizzazione, la partecipazione e la sponsorizzazione di apposite iniziative e l'adozione di idonei strumenti di comunicazione, anche mediante il ricorso a tecnologie di informazione innovative e a specifiche politiche di promozione del sistema.

3. Al fine di realizzare le iniziative di cui al presente articolo, le aziende sono tenute a fornire i dati e le informazioni sui servizi di trasporto pubblico nei termini e con le modalità stabiliti con atto di Giunta regionale; alle aziende che non forniscono, nei termini stabiliti, le informazioni e i dati, previa diffida e fissazione di un congruo termine, gli enti competenti sospendono in tutto o in parte, in relazione alla gravità dell'inadempimento, l'erogazione dei corrispettivi per tutta la durata dell'inadempimento, secondo le modalità e i termini disciplinati con atto di Giunta regionale, oggetto di recepimento nei contratti di servizio.

#### TITOLO IV

#### ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEI SERVIZI DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

##### CAPO I

#### DISPOSIZIONI COMUNI PER IL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE

##### Art. 17

(Risorse per il trasporto pubblico locale)

1. I servizi di trasporto pubblico locale, qualitativamente e quantitativamente finalizzati a soddisfare la domanda di mobilità delle persone, sono definiti:

a) quanto ai servizi ferroviari, dalla Regione, nel programma dei servizi ferroviari, sulla base delle risorse finanziarie a carico del bilancio regionale;

b) quanto ai servizi di cui all'articolo 2, comma 1, lettere b) e c), dalle agenzie per il trasporto pubblico locale, nei programmi di bacino del trasporto pubblico locale, sulla base delle risorse finanziarie rese disponibili ai sensi del presente articolo;

c) quanto ai servizi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera d) sui laghi d'Iseo, Endine e Moro, dall'ente di cui all'articolo 40, sulla base delle risorse finanziarie rese disponibili ai sensi del comma 3.

2. La Giunta regionale, nei limiti delle proprie disponibilità di bilancio annuale e pluriennale e sentite le agenzie per il trasporto pubblico locale, definisce i criteri per l'individuazione dei costi standard e dei fabbisogni di mobilità, l'ammontare complessivo delle risorse a carico del bilancio regionale e destinate al finanziamento dei servizi di cui al comma 1, lettera b), delle agevolazioni di cui all'articolo 45, nonché, nel rispetto di quanto disposto dall'articolo 7, comma 3, ultimo periodo, delle risorse per l'esercizio delle funzioni amministrative di competenza delle agenzie per il trasporto pubblico locale. Con il medesimo provvedimento la Giunta regionale definisce i criteri di distribuzione delle suddette risorse fra i diversi bacini in conformità alla disciplina di cui al comma 4.

3. La Giunta regionale, nei limiti delle proprie disponibilità di bilancio annuale e pluriennale e d'intesa con l'ente di cui all'articolo 40, definisce l'ammontare complessivo delle risorse a carico del bilancio regionale per il finanziamento dei servizi di cui al comma 1, lettera c).

4. Il riparto delle risorse regionali di cui al comma 2 è determinato, in conformità ad apposita disciplina adottata dalla Giunta regionale, con riferimento:

a) ai costi standard dei servizi, tenendo conto delle diverse modalità di trasporto, nonché di indicatori strutturali relativi alla popolazione e alle caratteristiche territoriali;

b) ai fabbisogni di mobilità;

c) ad una quota non inferiore al 5 per cento da assegnare secondo criteri di premialità collegati al conseguimento di obiettivi di efficacia, efficienza e qualità, tra i quali il livello di integrazione modale dei servizi, l'attivazione di forme integrative di finanziamento dei servizi, il grado di attuazione degli obiettivi di efficacia e di efficienza stabiliti dagli accordi di cui al comma 6, tra i quali il miglioramento del coefficiente di riempimento dei mezzi, il miglioramento dei ricavi relativi alla lotta all'evasione, nonché la dinamica storicamente migliorativa della quota di cofinanziamento pubblico da parte degli enti locali in relazione all'attivazione di nuovi servizi e la predisposizione di piani della mobilità che rafforzino il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile.

5. Nella definizione della disciplina di cui al comma 4, la Giunta regionale tiene conto, previa consultazione della Conferenza regionale del trasporto pubblico locale, dei dati e delle informazioni sul trasporto pubblico locale risultanti dal sistema di monitoraggio di cui all'articolo 15, delle ulteriori risorse destinate al rinnovo del parco mezzi, dell'entrata in servizio di nuove infrastrutture, nonché della necessità di perseguire e mantenere l'equilibrio del sistema, anche con riferimento alla graduale evoluzione del modello di contribuzione pubblica dal criterio dei costi storici a quello dei costi standard per il finanziamento dei servizi.

6. In ciascuno dei bacini di cui all'articolo 7, le agenzie per il trasporto pubblico locale, d'intesa con gli enti locali, definiscono, anche attraverso forme integrative di finanziamento, le risorse finanziarie, aggiuntive rispetto a quelle di cui al comma 2, poste a carico degli enti locali medesimi, nei limiti delle loro disponibilità di bilancio annuale e pluriennale, per il finanziamento dell'offerta complessiva dei servizi di trasporto pubblico locale organizzati dall'agenzia e stipulano appositi accordi con la Regione, gli enti locali ed eventuali altri soggetti finanziatori al fine di:

a) definire termini, condizioni e modalità di erogazione per il triennio successivo delle risorse disponibili per il finanziamento dei servizi di propria competenza, risultanti dall'insieme delle risorse regionali e delle risorse a carico degli enti locali e di altri soggetti individuate ai sensi del presente articolo;

b) definire i parametri per il conseguimento degli obiettivi di efficacia e di efficienza dei servizi per il triennio successivo.

7. In caso di ritardo da parte delle agenzie per il trasporto pubblico locale o degli enti competenti nell'adempimento di determinazioni assunte dalla Regione, la medesima, previa diffida e fissazione di un congruo termine, sospende in tutto o in parte, in relazione alla gravità dell'inadempimento, l'erogazione delle risorse per tutta la durata dell'inadempimento.

8. La Giunta regionale può attribuire alle agenzie per il trasporto pubblico locale un sostegno finanziario a copertura degli oneri derivanti dalle maggiori percorrenze effettuate dai gestori dei servizi di trasporto pubblico locale nel caso di calamità naturali, nel caso di provvedimenti straordinari ed urgenti per la sostenibilità ambientale nelle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento atmosferico, nonché nel caso di aree temporaneamente non dotate di un'adeguata copertura da parte della rete ferroviaria, a causa di interventi infrastrutturali.

Art. 18

(Contratti di servizio)

1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico, effettuati con qualunque modalità, è regolato dai contratti di servizio stipulati dagli operatori con la Regione, le agenzie per il trasporto pubblico locale, i comuni non capoluogo di provincia nei casi di cui all'articolo 6, comma 3, lettera f), e l'ente di cui all'articolo 40, nell'ambito delle rispettive competenze.

2. I contratti di servizio, redatti in conformità alle linee guida approvate dalla Giunta regionale, devono definire, per ogni tipologia di servizio, i parametri qualitativi e gli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi, anche sulla base degli obiettivi di efficienza ed efficacia definiti ai sensi dell'articolo 17. I contratti di servizio devono perseguire i seguenti obiettivi:

a) incentivare lo sviluppo della qualità dei servizi offerti, l'ottimizzazione e il coordinamento della rete, attraverso un programma di esercizio dettagliato e regole operative per la variazione dei servizi e per il coordinamento con altre modalità di servizio;

b) garantire adeguati standard di servizio, anche tenendo conto della dinamica dei costi e dei ricavi;

c) ottimizzare i processi gestionali, anche attraverso l'introduzione di adeguati sistemi di premi e penali, di indennizzi a favore dell'utenza, nonché di strumenti di conciliazione;

d) sviluppare politiche commerciali volte ad incrementare i passeggeri trasportati ed i ricavi, anche attraverso l'espansione della rete di vendita, lo sviluppo di un'immagine coordinata dei servizi e la riduzione dell'evasione tariffaria;

e) assicurare il coinvolgimento obbligatorio delle associazioni dei consumatori e degli utenti riconosciute dalla Regione ai sensi della l.r. 6/2003, anche nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2, comma 461, della legge 244/2007.

3. I contratti di servizio devono prevedere l'adozione di un adeguato sistema di monitoraggio del servizio, con le modalità del comma 2, lettera e), e garantire la trasparenza dei dati rilevati mediante tale sistema, in conformità alla disciplina di cui all'articolo 15, nonché disciplinare termini e modalità dell'informazione all'utenza.

4. L'efficacia dei provvedimenti concessori già prorogati in base alla normativa previgente cessa al momento della produzione degli effetti dei contratti di servizio stipulati ai sensi del presente articolo.

5. Per quanto non previsto dal presente articolo per i contratti di servizio, si applicano le disposizioni dell'articolo 19 del d.lgs. 422/1997.

Art. 19

(Interventi per la riqualificazione del trasporto pubblico regionale e locale)

1. La Regione promuove il miglioramento e la riqualificazione del trasporto pubblico regionale e locale, anche mediante il ricorso ad apposite forme integrative di finanziamento.

2. La Regione, nel rispetto dei principi e delle disposizioni di cui alla legge regionale 11 dicembre 2006, n. 24 (Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente), assegna alle agenzie per il trasporto pubblico locale e, sino alla loro costituzione, alle province ed ai comuni capoluogo di provincia, le risorse finanziarie volte a sostenere gli investimenti di rinnovo del materiale rotabile, in particolare mediante sostituzione con mezzi e tecnologie ecocompatibili a basso o nullo impatto ambientale e con dotazione tecnologica atta a favorire l'accessibilità al servizio per categorie svantaggiate e di miglioramento delle strutture e delle tecnologie funzionali al servizio per la riqualificazione del trasporto pubblico locale. La Regione può vincolare l'assegnazione delle risorse alla realizzazione di progetti di miglioramento del sistema, quali lo sviluppo di un sistema di bigliettazione elettronica interoperabile con caratteristiche individuate dalla Regione, la dotazione dei mezzi di un sistema atto ad individuarne in automatico la posizione in tempo reale, allo scopo di fornire le informazioni necessarie al sistema di monitoraggio e informazione all'utenza di cui agli articoli 15 e 16, nonché ad ulteriori iniziative di rilevanza regionale inerenti allo sviluppo di politiche di mobilità sostenibile. L'intervento regionale può essere innalzato, rispetto al limite ordinario del 50 per cento, previsto dalla l.r. 34/1978, sino alla misura massima del 70 per cento della spesa ritenuta ammissibile in base a meccanismi di premialità finalizzati alla tutela ambientale, alla promozione della mobilità sostenibile ed all'attuazione di progetti innovativi coerenti con le politiche regionali. È data altresì facoltà alle agenzie per il trasporto pubblico locale e, sino alla loro costituzione, alle province ed ai comuni capoluogo di provincia, di dotarsi in proprio di sistemi atti a rilevare in automatico la posizione dei mezzi in tempo reale.

3. La Regione definisce, previo accordo con le agenzie, e, sino alla loro costituzione, con le province ed i comuni capoluogo di provincia, i vincoli temporali di destinazione e di inalienabilità e, con particolare riguardo al materiale rotabile su gomma, i criteri di assegnazione, che si dovranno basare su meccanismi premiali che tengano conto, in particolare, di:

- a) riduzione dell'età media dei mezzi in servizio riferibili ad un determinato arco temporale;
- b) quota di cofinanziamento per l'acquisto dei mezzi;
- c) acquisizione di tecnologie funzionali alla realizzazione e allo sviluppo di sistemi tariffari integrati, di monitoraggio e di informazione all'utenza;
- d) impiego di modalità di alimentazione dei mezzi a basso o nullo impatto ambientale;
- e) quota di mezzi accessibili a persone con disabilità;
- f) tempi di realizzazione dei programmi di rinnovo dei mezzi.

Nel medesimo atto la Regione definisce le modalità di trasferimento delle risorse assegnate a ciascun bacino.

4. L'inosservanza dei vincoli temporali di destinazione e di inalienabilità di cui al comma 3, ferma restando l'applicazione della l.r. 24/2006 in tema di restituzione dei contributi, comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 100.000,00 ad euro 400.000,00.

5. La Regione promuove, mediante la stipulazione di accordo con le agenzie per il trasporto pubblico locale e gli enti locali, interventi di riqualificazione alle stazioni e fermate esistenti, il rinnovo ed il potenziamento del materiale metrotranviario e la realizzazione e lo sviluppo degli impianti tecnologici delle linee metropolitane e tramviarie, nonché delle tecnologie innovative di rilevazione e bigliettazione e dei sistemi integrati di informazione all'utenza.

6. La Regione promuove interventi per il ripristino, il riadattamento e l'ammodernamento di infrastrutture e mezzi di trasporto, anche storici, per utilizzo turistico-sociale e per il recupero di strade, ferrovie, vie navigabili e creazione di piste ciclopeditoni.

7. La Regione assegna risorse volte a sostenere gli investimenti per la realizzazione di opere ed interventi relativi all'ampliamento, all'ammodernamento, alla riqualificazione ed al completamento delle infrastrutture funzionali al servizio di trasporto pubblico locale.

8. La Giunta regionale, tenuto conto del programma dei servizi ferroviari, definisce i criteri, l'ammontare e le procedure di assegnazione del sostegno finanziario per realizzare i programmi di rinnovo ed ammodernamento del materiale rotabile ferroviario.

Art. 20

(Interventi per la promozione di servizi innovativi per lo sviluppo della mobilità sostenibile)

1. Per lo sviluppo della mobilità sostenibile e per l'utilizzo del trasporto pubblico locale nelle aree geografiche svantaggiate, la Regione e le agenzie promuovono forme di sperimentazione di servizi non convenzionali, anche mediante l'introduzione di tecnologie innovative.

2. Per il miglioramento della mobilità e della sostenibilità ambientale nelle zone e negli agglomerati caratterizzati da elevati livelli di congestione e di inquinamento individuati ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettera b), della l.r. 24/2006, la Regione e le agenzie promuovono forme di sperimentazione di servizi non convenzionali, quali i servizi complementari di cui all'articolo 2, comma 6.

3. Nelle zone e negli agglomerati individuati ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettera b), della l.r. 24/2006, gli enti locali definiscono, d'intesa con la Regione e con l'agenzia per il trasporto pubblico locale territorialmente competente, le misure e gli interventi volti alla

riduzione dei livelli di congestione e di emissioni in atmosfera e dei consumi energetici, anche individuando zone a basso livello di emissioni, nonché introducendo tecnologie innovative.

4. Per la realizzazione degli interventi di cui ai commi 1 e 2, la Regione, mediante la stipulazione di accordi con le agenzie per il trasporto pubblico locale e con gli enti locali, promuove specifici progetti volti al miglioramento della mobilità e della sostenibilità ambientale nelle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento atmosferico da traffico veicolare ed al soddisfacimento di particolari esigenze di mobilità negli ambiti a domanda diffusa e nelle aree o relazioni a domanda debole.

5. La Regione favorisce la stipulazione di accordi, volti a promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico regionale e locale, tra i gestori di trasporto pubblico e le aziende, gli istituti scolastici e le università o gli enti dotati di mobility manager o che abbiano stipulato accordi collettivi che prevedono la corresponsione di buoni trasporto o l'acquisto di abbonamenti per i dipendenti e gli studenti.

Art. 21

(Stazioni e centri di interscambio)

1. La Giunta regionale, in attuazione degli strumenti di programmazione del trasporto pubblico locale e al fine di favorire l'integrazione e l'interscambio fra i diversi mezzi di trasporto, promuove la stipulazione di appositi accordi con le agenzie, gli enti pubblici, i proprietari o i gestori dei centri interessati, le aziende di trasporto pubblico e altri soggetti interessati, per favorire la riqualificazione delle stazioni, la realizzazione di centri di interscambio e la relativa gestione, anche in ambiti interurbani non prossimi alle aree urbane, al fine di incentivare l'uso del trasporto pubblico interurbano, la promozione delle forme complementari di mobilità di cui all'articolo 2, comma 6, e l'introduzione di tecnologie innovative che favoriscano l'utilizzo del trasporto pubblico regionale e locale, assicurando altresì l'incremento della sicurezza e dell'accessibilità sulla base di standard di qualità definiti dalla Regione, previa consultazione della Conferenza regionale del trasporto pubblico locale, nonché il coordinamento e la diffusione delle informazioni relative ai servizi offerti. Qualora gli interventi comportino varianti agli strumenti urbanistici comunali, la Giunta regionale promuove accordi di programma.

2. Nell'ambito degli accordi di cui al comma 1, la Giunta regionale è autorizzata a promuovere l'acquisto o il riutilizzo, da parte degli enti locali interessati, di aree del territorio regionale sedi di linee ferroviarie dismesse, oppure di immobili di pertinenza ferroviaria non più utilizzati.

3. Nei comuni non sede di autostazioni, gli enti locali promuovono una o più fermate dotate di elevati standard di qualità, quali aree attrezzate in sede protetta, pensiline, paline elettroniche, parcheggi biciclette, la cui realizzazione sarà prevista nell'ambito degli interventi di cui al comma 4.

4. Negli accordi di cui al presente articolo sono definiti i tempi e le modalità di intervento, di utilizzo e gestione delle aree, le competenze e gli oneri a carico di ciascun soggetto sottoscrittore, nonché la quota di cofinanziamento a carico della Regione nel limite massimo del 50 per cento della spesa ritenuta ammissibile.

5. Per favorire il miglioramento dell'accessibilità al servizio ferroviario e metropolitano, la maggiore sicurezza degli utenti, la migliore fruibilità ed il minor affaticamento da parte delle persone con disabilità, per i progetti di opere ed impianti per l'ammodernamento e la messa a standard delle stazioni e delle fermate esistenti sulla rete ferroviaria e metropolitana ricadenti nel territorio regionale, ove la indisponibilità di aree idonee o la particolare configurazione delle stesse non consentano l'ottemperanza delle disposizioni di cui all'Allegato, punto 2.1.2 della legge regionale 20 febbraio 1989, n. 6 (Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche e prescrizioni tecniche di attuazione), oppure il progetto preveda rampe di sviluppo lineare effettivo superiore a cinquanta metri, la pendenza massima ammessa è pari all'8 per cento.

6. La Regione, al fine di realizzare gli obiettivi di cui al comma 1, individua fra le priorità della promozione del trasporto pubblico regionale la realizzazione di adeguate aree di interscambio presso la rete delle stazioni regionali. A tal fine istituisce azioni premiali per favorire l'attestazione del trasporto pubblico presso le stazioni, garantisce parcheggi, anche per biciclette, da destinare all'utenza pendolare, promuove l'attestazione anche di altre modalità di mobilità sostenibile, ivi compresa la mobilità dolce.

CAPO II

SERVIZI AUTO FILO METRO TRAMVIARI E SU IMPIANTI A FUNE

SEZIONE I

SERVIZI DI LINEA

Art. 22

(Procedure per l'affidamento dei servizi)

1. Nel rispetto delle competenze statali in materia di tutela della concorrenza, l'affidamento dei servizi è disposto dalle agenzie per il trasporto pubblico locale in conformità alla normativa vigente; gli affidamenti devono concorrere al conseguimento degli obiettivi di efficacia e di efficienza del sistema, nonché di gestione imprenditoriale del servizio improntata al miglioramento della qualità, all'integrazione tariffaria, all'equilibrio della gestione e all'incremento dei viaggiatori.

2. Al fine del conseguimento degli obiettivi di cui al comma 1, le agenzie per il trasporto pubblico locale ricorrono, nel rispetto della normativa vigente e in via ordinaria, alla procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi e al modello di remunerazione a costo netto, nel quale il rischio commerciale e i ricavi tariffari sono di competenza del gestore. Per particolari ragioni territoriali, economiche o tecniche, le agenzie possono ricorrere, con provvedimento motivato e previo parere non vincolante della Regione, a modelli di remunerazione a costo lordo, nei quali il rischio commerciale e i ricavi tariffari sono di competenza dell'ente affidante, garantendo comunque, mediante adeguati meccanismi incentivanti, il conseguimento degli obiettivi di cui al comma 1.

3. Le agenzie per il trasporto pubblico locale organizzano le procedure per l'affidamento dei servizi a livello dei bacini territoriali di competenza, secondo quanto previsto dai programmi di bacino del trasporto pubblico locale e dalle linee guida elaborate dalla Regione.

4. In ciascuno dei bacini territoriali la procedura per l'affidamento del servizio potrà essere realizzata anche sulla base di più lotti contendibili, nel rispetto di entrambe le seguenti condizioni:



- a) ciascun lotto non deve essere inferiore a dieci milioni di vetture/chilometro annue;
- b) ciascun bacino può essere suddiviso al massimo in tre lotti, salvo i bacini composti da tre o più province che possono essere suddivisi al massimo in sei lotti.
5. In presenza di particolari esigenze derivanti dalla specificità dell'area omogenea, come densità abitativa e morfologia del territorio, dalla domanda di mobilità o dall'esigenza di realizzare l'effettiva contendibilità del lotto, è possibile derogare alle previsioni di cui al comma 4, anche in presenza di bacini di dimensioni inferiori a dieci milioni di vetture/chilometro annue, con atto motivato adottato dall'agenzia, previo parere favorevole della Giunta regionale.
6. Con provvedimento della Giunta regionale sono approvate le linee guida di coordinamento per l'affidamento dei servizi e la partecipazione degli operatori alle gare, in conformità alla normativa europea e nazionale vigente, nonché ai seguenti principi:
- a) favorire forme effettive di competizione tese al miglioramento della qualità del servizio;
- b) permettere l'aggiudicazione delle procedure di affidamento a raggruppamenti temporanei di imprese;
- c) garantire la più ampia partecipazione alle procedure di affidamento secondo modalità non discriminatorie anche per le imprese di minori dimensioni presenti sul mercato, prevedendo proporzionati requisiti minimi di capacità tecnico-professionale ed economico-finanziaria per la partecipazione dei concorrenti, in forma singola o associata, ed il ricorso all'avvalimento;
- d) consentire il ricorso al subaffidamento, disciplinandone limiti e condizioni nel rispetto del principio di trasparenza e prevedendo che le imprese indichino, in sede di offerta, la quota massima;
- e) prevedere nei bandi di gara e nei contratti di servizio, ai sensi e per gli effetti del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148 (Coordinamento delle norme sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi del lavoro con quelle sul trattamento giuridico-economico del personale delle ferrovie, tramvie e linee di navigazione interna in regime di concessione), delle altre leggi vigenti e del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore, clausole atte a garantire il mantenimento dei livelli occupazionali, il rispetto del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore e le condizioni economiche e normative della contrattazione integrativa.
7. Al gestore che cessa dal servizio non spetta alcun indennizzo nei casi di subentro di altro gestore, di mancato rinnovo del contratto di servizio alla scadenza, di decadenza del contratto medesimo e di risoluzione contrattuale.
8. Al fine di garantire i principi di terzietà e parità di trattamento, nel caso in cui gli enti locali aderenti alle agenzie per il trasporto pubblico locale che affidano i servizi possiedano partecipazioni all'interno delle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, le agenzie nominano le commissioni aggiudicatrici delle procedure per l'affidamento in modo che la maggioranza dei commissari sia formata da esperti esterni all'agenzia e agli enti locali partecipanti, dotati di requisiti di professionalità, competenza ed indipendenza individuati dalla Regione.
9. Le disposizioni del presente articolo si applicano, in quanto compatibili, anche ai comuni non capoluogo di provincia, che istituiscono ed affidano servizi aggiuntivi ai sensi dell'articolo 6, comma 3, lettera f), e all'ente di cui all'articolo 40.
10. I servizi pubblici di trasporto per i quali non sussistono obblighi di servizio pubblico ai sensi della normativa vigente sono assentiti mediante autorizzazione rilasciata a soggetti in possesso dei requisiti previsti dalla legge per esercitare servizi di trasporto di persone su strada o autoservizi pubblici non di linea, sulla base delle modalità definite dalla Giunta regionale.

#### Art. 23

(Beni e dotazioni patrimoniali)

1. Per garantire condizioni e criteri di equità ed un trattamento non discriminatorio degli operatori per l'accesso al mercato del territorio regionale, le agenzie per il trasporto pubblico locale individuano, previo parere favorevole della Giunta regionale, i beni essenziali, in quanto non duplicabili a costi socialmente sostenibili, per l'esercizio del trasporto pubblico locale finanziati, anche parzialmente, con risorse pubbliche, che sono messi a disposizione del gestore a condizioni economiche predefinite e non discriminatorie, salvo quanto previsto, per i gestori uscenti, dall'articolo 4, commi da 29 a 35, del d.l. 138/2011 convertito dalla legge 148/2011.
2. Sono in ogni caso ricompresi fra i beni essenziali per l'esercizio del trasporto pubblico locale reti, impianti fissi, materiale rotabile filo metro tranviario e relativi depositi, nonché i sistemi di bigliettazione elettronica di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c).<sup>(4)</sup>
3. Qualora l'agenzia per il trasporto pubblico locale non possa inserire i depositi del gestore uscente tra i beni essenziali, considerato che l'approvvigionamento sul mercato di tali impianti risulta particolarmente complesso ed oneroso, al fine di garantire l'equità sopra richiamata, l'agenzia, di concerto con gli enti locali, individua idonee aree di parcheggio al fine di garantire ad ogni operatore interessato la possibilità di effettuare il servizio a parità di oneri con i concorrenti.
4. Le agenzie per il trasporto pubblico locale definiscono i limiti, le condizioni e le modalità per la partecipazione alla procedura per l'affidamento di un servizio di trasporto pubblico locale da parte dei soggetti proprietari dei beni individuati ai sensi dei commi 1 e 2 come essenziali per l'esercizio del medesimo servizio oggetto di affidamento.
5. I beni non essenziali per l'esercizio del trasporto pubblico locale, finanziati a qualsiasi titolo, anche parzialmente, con risorse pubbliche, mantengono il vincolo di destinazione d'uso per gli anni indicati ai sensi di legge. Qualora il gestore uscente non ceda la proprietà di detti beni strumentali al nuovo gestore, è tenuto a restituire alla Regione la quota parte dei contributi erogati, corrispondente al periodo di mancato utilizzo; in tale caso decade il vincolo di destinazione d'uso. Per l'acquisto dal precedente gestore di altri beni strumentali senza vincolo di destinazione, il nuovo gestore gode del diritto di prelazione.
6. Le disposizioni del presente articolo si applicano, in quanto compatibili, anche ai comuni non capoluogo di provincia che istituiscono ed affidano servizi aggiuntivi ai sensi dell'articolo 6, comma 3, lettera f), e all'ente di cui all'articolo 40.

#### SEZIONE II

#### SERVIZI NON DI LINEA

#### Art. 24

(Servizi non di linea)

1. La Regione disciplina, con regolamento, la programmazione e l'esercizio del trasporto di persone mediante servizi pubblici non di linea, anche mediante natante, nonché, per i servizi di cui alla legge 21/1992, i criteri e le procedure per determinare il contingente complessivo delle licenze e delle autorizzazioni assentibili e le conseguenze della mancata ottemperanza alle condizioni di esercizio.
2. La violazione delle disposizioni di cui all'articolo 2, comma 2, della legge 21/1992 comporta la sanzione amministrativa della sospensione da uno a trenta giorni o, in caso di reiterazione, da uno a novanta giorni della licenza per l'esercizio del servizio taxi. La sospensione è disposta dal sindaco del comune che ha rilasciato la licenza, sentita la commissione consultiva comunale di cui all'articolo 4, comma 4, della legge 21/1992.
3. La violazione delle disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 21/1992 comporta la sanzione amministrativa della sospensione da uno a trenta giorni o, in caso di reiterazione, da uno a novanta giorni dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di autonoleggio da rimessa con conducente mediante autovettura. La sospensione è disposta dal sindaco del comune che ha rilasciato l'autorizzazione, sentita la commissione consultiva comunale di cui all'articolo 4, comma 4, della legge 21/1992.
4. L'avvenuta irrogazione di tre provvedimenti sanzionatori nell'arco di un quinquennio, con sanzione di sospensione complessiva superiore a novanta giorni, comporta la revoca della licenza per l'esercizio del servizio taxi in caso di violazione dell'obbligo della prestazione del servizio mediante offerta indifferenziata al pubblico, nell'ambito delle aree comunali o sovracomunali definite con accordi di programma tra gli enti locali interessati, in specie per le zone montane. L'avvenuta irrogazione di tre provvedimenti sanzionatori nell'arco di un quinquennio comporta la revoca dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di autonoleggio da rimessa con conducente mediante autovettura in caso di violazione:
  - a) dell'obbligo di disponibilità di una rimessa presso la quale i veicoli stazionano a disposizione dell'utenza nell'ambito dell'area comunale o dell'area sovracomunale definita con accordi di programma tra gli enti locali interessati ove sia compreso il comune che ha rilasciato l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di autonoleggio con conducente;
  - b) del divieto di sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico, salvo quanto disposto dalla legge 21/1992;
  - c) del divieto di procurarsi utenza al di fuori della rimessa di cui alla lettera a) o al di fuori della sede del vettore, salvo quanto disposto dalla legge 21/1992.

La revoca è dichiarata dal sindaco del comune che ha rilasciato la licenza o l'autorizzazione.

Art. 24 bis

(Sanzioni relative al servizio di noleggio di autobus con conducente) (5)

1. Nel rispetto dei parametri fissati dal decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 11 marzo 2004 in attuazione dell'articolo 3, comma 1, della legge 218/2003, sono soggette a sanzione amministrativa pecuniaria le seguenti tipologie di infrazioni:
  - a) infrazioni riguardanti la mancata osservanza delle prescrizioni relative alla sicurezza del servizio, quest'ultima da intendersi come complesso di norme dirette a garantire l'incolumità delle persone trasportate, sia con riferimento ai veicoli utilizzati sia al loro specifico impiego nel servizio. Dette infrazioni consistono nello svolgimento del servizio di noleggio con mezzi non adibiti al servizio di noleggio, non revisionati, non muniti di cronotachigrafo funzionante, non muniti di sistemi antincendio e di sicurezza, nonché nell'accertata violazione delle disposizioni di cui al d.lgs. 285/1992 che comportino il fermo del veicolo;
  - b) infrazioni riguardanti la mancata osservanza delle prescrizioni relative alla regolarità del servizio, quest'ultima da intendersi come complesso di norme dirette a garantire il rispetto delle eventuali prescrizioni all'attività di noleggio di autobus con conducente. Dette infrazioni consistono nello svolgimento del servizio di noleggio con autobus non indicati alla provincia o alla Città metropolitana e dunque non presenti nel Registro regionale telematico di cui all'articolo 5 del regolamento regionale 22 dicembre 2014, n. 6 (Disciplina dei servizi di noleggio di autobus con conducente);
  - c) infrazioni riguardanti la mancata osservanza delle prescrizioni relative alla regolarità della documentazione inerente il servizio, quest'ultima intesa come complesso di norme dirette a consentire la verifica del possesso, da parte dell'impresa, sia dei requisiti sia degli atti necessari al corretto svolgimento dell'attività di noleggio di autobus con conducente. Dette infrazioni consistono nel non avere a bordo del mezzo che effettua il servizio la carta di circolazione, il certificato di abilitazione professionale del conducente del mezzo utilizzato e la copia dei documenti di cui all'articolo 6, comma 4, del regolamento regionale 6/2014;
  - d) infrazioni relative alla omessa o tardiva comunicazione alla provincia competente o alla Città metropolitana delle circostanze di cui all'articolo 3, comma 2, all'articolo 5, comma 8, lettera a), e all'articolo 7, comma 3, del regolamento regionale 6/2014;
  - e) mancato o ritardato pagamento della quota di iscrizione annuale al Registro regionale di cui all'articolo 5, comma 7 e comma 8, lettera b), del regolamento regionale 6/2014.
2. Le infrazioni di cui al comma 1, lettera a), sono sanzionate da un minimo di euro 500,00 ad un massimo di euro 3.000,00.
3. Le infrazioni di cui al comma 1, lettera b), sono sanzionate da un minimo di euro 500,00 ad un massimo di euro 2.000,00.
4. Le infrazioni di cui al comma 1, lettera c) e lettera d), sono sanzionate da un minimo di euro 200,00 ad un massimo di euro 1.500,00.
5. Le infrazioni di cui al comma 1, lettera e), sono sanzionate con il versamento dell'importo dovuto per la quota di iscrizione annuale al Registro regionale, maggiorato del 30 per cento.
6. Nei casi di cui ai commi 2, 3 e 4, per la prima infrazione si applica la sanzione minima, per la seconda infrazione si applica la sanzione minima aumentata del 50 per cento, per la terza infrazione si applica la sanzione minima aumentata del 100 per cento, per le successive infrazioni l'aumento cresce del 50 per cento del minimo per ogni infrazione fino alla sanzione massima, come previsto al punto 1) della tabella di cui all'Allegato A della presente legge.
7. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente articolo sono introitati dalle province e dalla Città metropolitana, che li destinano al finanziamento delle funzioni di cui al regolamento regionale 6/2014 e alla tenuta delle sezioni provinciali del Registro telematico.
8. Le province e la Città metropolitana dispongono, in aggiunta alle sanzioni amministrative pecuniarie, la sospensione dell'esercizio dell'attività quando un'impresa commette, nel corso di un anno, infrazioni rientranti nelle tipologie di cui al comma 1, lettera a) e

lettera b), oppure inerenti le disposizioni relative ai conducenti di cui all'articolo 6 della legge 218/2003, sulla base dei seguenti parametri:

a) il numero di infrazioni che comporta la sospensione è di quattro per le imprese che hanno disponibilità fino a cinque autobus immatricolati in servizio di noleggio con conducente. Il numero di infrazioni sanzionate che dà luogo alla sospensione aumenta di una unità ogni cinque autobus in più disponibili per il servizio di noleggio. Il numero massimo di infrazioni sanzionate che dà luogo alla sospensione non può superare comunque il numero di dieci. La sospensione in tali casi viene disposta per un minimo di venti giorni sino a un massimo di quaranta giorni;

b) nel caso di commissione di almeno due infrazioni gravi, indipendentemente dal numero degli autobus in disponibilità dell'impresa immatricolati per lo svolgimento del servizio di noleggio con conducente, la sospensione viene disposta per un minimo di trenta giorni sino a un massimo di sessanta giorni.

9. Le province e la Città metropolitana procedono alla sospensione dell'esercizio dell'attività quando un'impresa commette, nel corso di un anno, infrazioni rientranti nella tipologia di cui al comma 1, lettera c), sulla base dei seguenti parametri:

a) il numero di infrazioni che comporta la sospensione è di quattro per le imprese che hanno disponibilità fino a cinque autobus immatricolati in servizio di noleggio con conducente. Il numero di infrazioni sanzionate che dà luogo alla sospensione aumenta di una unità ogni cinque autobus in più disponibili per il servizio di noleggio. Il numero massimo di infrazioni sanzionate che dà luogo alla sospensione non può comunque superare il numero di dieci. La sospensione in tali casi viene disposta per un minimo di sette giorni sino a un massimo di trenta giorni;

b) nel caso di commissione di almeno due infrazioni gravi, indipendentemente dal numero degli autobus in propria disponibilità immatricolati in servizio di noleggio con conducente, la sospensione viene disposta per un minimo di venti giorni sino a un massimo di quarantacinque giorni.

10. Per le finalità di cui ai commi 8 e 9, è da intendersi infrazione grave quella che viene sanzionata in misura superiore alla metà del massimo previsto.

11. Nei casi di cui ai commi 8 e 9, come previsto al punto 2) della tabella di cui all'Allegato A della presente legge:

a) la prima sospensione viene disposta per il periodo minimo previsto;

b) la seconda sospensione viene disposta per il periodo minimo aumentato del 50 per cento, ad eccezione della sospensione di cui al comma 9, lettera a), che viene disposta per un periodo pari al doppio del minimo previsto;

c) le successive sospensioni sono disposte per il periodo massimo previsto.

12. Incorre, inoltre, nel provvedimento di sospensione dell'esercizio dell'attività l'impresa che:

a) non provvede alla corresponsione della quota di iscrizione di cui ai commi 7 e 8 dell'articolo 5 del regolamento regionale 6/2014, sino all'avvenuto pagamento di quanto dovuto;

b) non regolarizza la propria posizione entro il termine massimo previsto dalla diffida di cui all'articolo 7, comma 2, del regolamento regionale 6/2014, sino all'effettiva reintegrazione del requisito.

13. Le province e la Città metropolitana dichiarano il divieto di prosecuzione dell'attività, con conseguente cancellazione dal Registro di cui all'articolo 5 del regolamento regionale 6/2014, nei casi in cui:

a) l'impresa effettua il servizio quando l'esercizio dell'attività è sospeso;

b) l'impresa incorre, nell'arco di cinque anni, in provvedimenti di sospensione per un periodo complessivamente superiore a centottanta giorni;

c) l'impresa utilizza, anche occasionalmente, autobus acquistati con contributi pubblici, in violazione dell'articolo 6, comma 2, del regolamento regionale 6/2014;

d) l'impresa che sia incorsa nel provvedimento di sospensione di cui al comma 12, lettera b), non regolarizza la propria posizione entro e non oltre centoventi giorni;

e) l'impresa non adotta il regime di contabilità separata di cui all'articolo 10 del regolamento regionale 6/2014.

14. Il divieto di prosecuzione dell'attività comporta l'impossibilità per l'azienda sanzionata di presentare una nuova SCIA su tutto il territorio regionale:

a) per il periodo di un anno a decorrere dalla data di adozione del provvedimento di divieto di prosecuzione dell'attività, nei casi di cui al comma 13, lettere a), b), c) ed e);

b) per il periodo di cinque anni a decorrere dalla data di adozione del provvedimento di divieto di prosecuzione dell'attività, nei casi di cui al comma 13, lettera d).

Art. 25

(Ruolo dei conducenti)

1. È istituito presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge 21/1992, il ruolo provinciale dei conducenti di veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea.

2. Il ruolo provinciale è articolato nelle seguenti sezioni ed è ammessa l'iscrizione a più sezioni del ruolo nella medesima provincia:

a) conducenti di autovetture;

b) conducenti di motocarrozze;

c) conducenti di natanti;

d) conducenti di veicoli a trazione animale.

2 bis. L'iscrizione nel ruolo di ciascuna provincia costituisce requisito indispensabile per il rilascio, da parte dei comuni compresi nel territorio della provincia medesima, della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. (6)

3. Sono iscritti al ruolo dei conducenti coloro che sono in possesso dei requisiti di idoneità e professionalità di cui al presente articolo.

4. Risponde al requisito di idoneità chi:

a) non abbia riportato una o più condanne definitive alla pena della reclusione in misura complessivamente superiore ai due anni per delitti non colposi contro la persona, il patrimonio, la pubblica amministrazione, la moralità pubblica ed il buon costume e per delitti di mafia;

b) non risulti sottoposto con provvedimento esecutivo ad una delle misure di prevenzione previste dalla normativa vigente per i delitti di cui alla lettera a).

5. Il requisito di idoneità non è soddisfatto sino a quando non sia intervenuta riabilitazione.

6. Risponde al requisito di professionalità chi ha superato l'esame per l'accertamento dell'idoneità all'esercizio del servizio, anche con riferimento alla conoscenza di almeno una lingua straniera.

7. Sono requisiti indispensabili per l'iscrizione al ruolo dei conducenti:

a) l'assolvimento dell'obbligo scolastico;

b) il possesso del certificato di abilitazione professionale, di cui all'articolo 116, comma 8, del d.lgs. 285/1992, per l'iscrizione alla sezione riservata ai conducenti di autoveicoli e motocarrozzette;

c) il possesso del titolo professionale idoneo per l'iscrizione alla sezione riservata ai conducenti dei natanti.

Art. 26

(Commissioni tecniche provinciali per la formulazione dei ruoli dei conducenti dei veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea)

1. Le province provvedono a costituire commissioni tecniche provinciali, così composte:

a) un dirigente del settore competente per materia, designato dalla giunta provinciale, che la presiede;

b) un rappresentante della competente direzione generale della Giunta regionale;<sup>(7)</sup>

c) un rappresentante designato dalla camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura competente per territorio;

d) un rappresentante dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile;

e) un rappresentante del compartimento della polizia stradale della Lombardia;

f) il responsabile del settore trasporti, traffico e viabilità del comune capoluogo della provincia;

g) due esperti della materia, designati dalla giunta provinciale;

h) un rappresentante designato dall'ANCI, sezione regionale;

i) quattro rappresentanti delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello provinciale.

2. I componenti di cui al comma 1, lettere e) ed h), partecipano alle sedute con funzione consultiva.

3. La commissione è nominata con decreto del presidente della provincia. Per ciascun componente effettivo è contemporaneamente nominato un supplente che partecipa all'attività della commissione in assenza del titolare; il decreto di nomina attribuisce le funzioni di segretario e di segretario supplente della commissione a un dipendente del settore provinciale competente per materia.

4. Compete alle commissioni:

a) valutare la regolarità delle domande presentate per l'iscrizione al ruolo dei conducenti dei veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea;

b) espletare le prove di esame in conformità alla disciplina dettata dal regolamento regionale di cui all'articolo 24.

Art. 27

(Interventi per la mobilità sostenibile ed a favore della sicurezza)

1. La Regione promuove il miglioramento della mobilità con particolare riferimento alle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento atmosferico da traffico veicolare e sostiene lo sviluppo di tecnologie volte alla diffusione di autoveicoli ad emissioni zero, tra i quali gli impianti di rifornimento e ricarica, attraverso la stipulazione di accordi con gli enti pubblici, i proprietari o i gestori degli impianti e gli altri soggetti interessati. Gli accordi sono stipulati secondo criteri di imparzialità, pubblicità e trasparenza e nel rispetto di quanto previsto dalla legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi).

2. La Regione diffonde la conoscenza di tecnologie innovative e buone prassi nel settore della mobilità sostenibile e della sicurezza anche attraverso la creazione e pubblicizzazione di apposito catalogo delle stesse su strumenti informatici.

3. Per favorire il miglioramento della qualità ambientale e della sicurezza, la Regione concede contributi in conto capitale ai titolari di licenza taxi, singoli o associati, nelle forme previste dall'articolo 7 della legge 21/1992 per:

a) l'acquisto di autoveicoli nuovi, a basso o nullo impatto ambientale e anche a trazione elettrica, di prima immatricolazione, destinati al servizio taxi;

b) la predisposizione dell'autoveicolo al trasporto di soggetti con disabilità;

c) l'installazione sul veicolo di dispositivi atti a garantire la sicurezza del conducente e dei clienti, nonché della strumentazione finalizzata al monitoraggio e al miglioramento dell'offerta dei servizi, ivi incluse tecnologie innovative di comunicazione e localizzazione;

d) la trasformazione del veicolo da alimentazione a benzina ad alimentazione a basso o nullo impatto ambientale.

4. Il contributo di cui al comma 3, lettera a), è corrisposto in conto capitale fino a un massimo del 50 per cento del costo di fatturazione del veicolo, al netto dell'imposta sul valore aggiunto e fino ad un valore massimo di euro 20.000,00.

5. Il contributo di cui al comma 3, lettere b), c) e d) è corrisposto in conto capitale nella misura del 75 per cento del costo di fatturazione, al netto dell'imposta sul valore aggiunto.

6. I contributi non possono essere richiesti da chi ne abbia già goduto nei tre anni precedenti e sono cumulabili con altri tipi di contributo previsti da normative comunitarie, statali e regionali. Per i contributi di cui al comma 3, lett. a), il termine di tre anni decorre dalla data di immatricolazione; per i contributi di cui al comma 3, lettere b), c) e d), il termine di tre anni decorre dalla data di fatturazione del relativo intervento.<sup>(8)</sup>

7. La Giunta regionale, con deliberazione, determina i criteri, le procedure di accesso ai contributi e le relative modalità di erogazione.

### SEZIONE III

#### NORME PER IL SISTEMA AEROPORTUALE LOMBARDO

##### Art. 28

(Servizi di collegamento con gli aeroporti)

1. I collegamenti con gli aeroporti aperti al traffico civile sono garantiti mediante:

a) servizi di trasporto pubblico per i quali sussistono obblighi di servizio pubblico ai sensi della normativa europea, definiti nel programma dei servizi ferroviari, nei programmi di bacino o nei contratti di servizio;

b) servizi di trasporto pubblico per i quali non sussistono obblighi di servizio pubblico ai sensi della normativa europea.

2. La Giunta regionale disciplina i servizi di collegamento con gli aeroporti civili di cui al comma 1, lettera b), ad eccezione dei servizi taxi e di autonoleggio con conducente ivi incluse le conseguenze derivanti dal mancato rispetto delle regole che disciplinano lo svolgimento dell'attività autorizzata. I servizi di collegamento con gli aeroporti civili di cui al presente comma, sono assentiti mediante autorizzazione, anche agli effetti dell'immatricolazione dei veicoli di cui all'articolo 87 del d.lgs. 285/1992, rilasciata dalla Regione, previa individuazione delle relazioni di collegamento oggetto di autorizzazione. L'autorizzazione deve comunque prevedere che siano assicurati un'adeguata copertura del servizio, il possesso di idonea certificazione di qualità da parte delle aziende, gli standard qualitativi minimi del servizio in termini di età, adeguati livelli di manutenzione e di comfort dei veicoli impiegati. Le aziende, ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione di cui al presente comma, debbono altresì comunicare le caratteristiche dei servizi offerti, il programma di esercizio, le tariffe applicate e le modalità di informazione all'utenza.<sup>(9)</sup>

3. Il bacino di traffico del sistema aeroportuale del servizio di taxi è costituito dall'insieme del territorio delle province in cui sono localizzati gli aeroporti aperti al traffico commerciale. Il sistema aeroportuale lombardo è costituito dagli aeroporti aperti al traffico commerciale con un volume annuo di traffico almeno pari a due milioni di passeggeri. In deroga a tale limite, la Regione può motivatamente estendere il bacino anche ad aeroporti con traffico commerciale inferiore, in ragione di specifiche esigenze di sviluppo sinergico di tali scali con il sistema aeroportuale lombardo e con i territori in cui si collocano. I titolari di licenze rilasciate dai comuni integrati, come individuati con atto della Giunta regionale, sono legittimati a svolgere il servizio di taxi negli aeroporti del sistema aeroportuale lombardo, con l'obbligo della prestazione di servizio per le corse che originano da tali aeroporti sull'intero territorio lombardo, nonché sul territorio delle province ad esso confinanti. Gli operatori del servizio di taxi dei comuni integrati nel bacino di traffico del sistema aeroportuale hanno l'obbligo della prestazione del servizio sull'intero territorio del bacino per le corse che non originano dagli aeroporti del sistema aeroportuale lombardo, ma che originano dal territorio di uno dei comuni integrati. Nei suddetti comuni si applica l'integrazione del servizio di taxi con la reciprocità di carico, intesa come legittimazione degli operatori di ciascun comune integrato ad espletare il servizio sul territorio di tutti gli altri comuni.<sup>(10)</sup>

4. La Regione, sentite le associazioni di categoria dei tassisti, promuove fra gli enti locali integrati di cui al comma 3, l'esercizio associato delle seguenti funzioni:

a) definizione delle modalità di svolgimento del servizio, ivi compresa l'articolazione dei turni;

b) applicazione degli adeguamenti tariffari;

c) gestione dei reclami dell'utenza;

d) monitoraggio e controllo;

e) applicazione della disciplina relativa alle conseguenze della mancata ottemperanza alle condizioni di esercizio da parte dei titolari delle licenze.

5. La Giunta regionale, al fine di migliorare la qualità dei servizi e di contenere i relativi costi di gestione, definisce con regolamento una disciplina omogenea per l'esercizio del servizio di taxi nel bacino aeroportuale, stabilendo in particolare:

a) la definizione delle regole per determinare il contingente complessivo delle licenze e dei criteri per l'integrazione di nuovi comuni nel bacino aeroportuale;

b) le modalità di svolgimento del servizio di taxi e i relativi requisiti e condizioni di esercizio, ivi incluse le conseguenze, stabilite da una commissione disciplinare, della mancata ottemperanza alle condizioni di esercizio da parte dei titolari delle licenze;

c) la disciplina dei turni che garantisca il servizio per l'intero arco delle ventiquattro ore;

d) la definizione di un sistema tariffario unico, ivi incluse tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, criteri per la determinazione e l'adeguamento annuale delle tariffe;

e) le modalità di svolgimento delle funzioni di vigilanza e di monitoraggio del servizio;

f) la previsione di eventuali servizi sperimentali;

g) la costituzione di una commissione consultiva di bacino cui partecipano sette rappresentanti delle associazioni di categoria dei tassisti maggiormente rappresentative a livello regionale ed iscritte in apposito albo regionale, tre rappresentanti delle associazioni dei consumatori e degli utenti riconosciute dalla Regione ai sensi della l.r. 6/2003, nonché tre rappresentanti degli organi di vigilanza dei comuni integrati nel bacino e sette rappresentanti dei comuni integrati nel bacino.

##### Art. 29

(Monitoraggio e sanzioni dei servizi di autonoleggio con conducente di collegamento con gli aeroporti)

1. La Giunta regionale, d'intesa con gli enti locali interessati, individua i criteri e le modalità operative per lo svolgimento dell'attività di monitoraggio e di verifica della funzionalità del servizio di autonoleggio con conducente nell'ambito del bacino aeroportuale, con l'obiettivo di garantire un elevato livello qualitativo dei servizi offerti all'utenza.

2. La mancata ottemperanza alle vigenti disposizioni in materia di servizio di autonoleggio con conducente negli aeroporti aperti al traffico civile sono sanzionate in conformità all'articolo 1174, comma 2, del Codice della navigazione, qualora l'inosservanza riguardi un provvedimento dell'autorità in materia di circolazione nell'ambito del demanio aeronautico.

## CAPO III

## SERVIZI FERROVIARI

## Art. 30

(Sistemi di trasporto ferroviari)

1. La Regione riconosce ai sistemi di trasporto ferroviari la funzione di asse portante del sistema integrato della mobilità regionale delle persone e delle merci e orienta verso tali sistemi la domanda di mobilità proveniente dal territorio, attraverso:

- a) un'offerta di servizi differenziata e adeguata per qualità e quantità, che si qualifica mediante l'adeguamento delle infrastrutture e del materiale rotabile;
- b) lo sviluppo e la gestione del sistema ferroviario quale componente fondamentale della programmazione del territorio e della salvaguardia dell'ambiente;
- c) l'espansione e la razionalizzazione del traffico merci per ferrovia, in funzione del contenimento del traffico merci su gomma.

2. Le disposizioni di cui al presente Capo disciplinano le funzioni e i compiti che riguardano i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale, intesi come tutti i servizi che si svolgono sul territorio regionale e interessano la mobilità delle persone, al fine di migliorare la qualità e la soddisfazione degli utenti.

3. Sono servizi ferroviari di interesse regionale:

- a) i servizi ferroviari di competenza della Regione, che comprendono tutti i servizi che si svolgono all'interno del territorio regionale e i servizi interregionali di interesse locale assegnati alla Regione in attuazione dell'articolo 9 del d.lgs. 422/1997;
- b) i servizi ferroviari interregionali di competenza di altre regioni o dello Stato, che comprendono i servizi interregionali di interesse locale o nazionale che transitano sul territorio lombardo e che sono stati assegnati ad altre regioni o allo Stato in quanto rientranti nel servizio universale;
- c) i servizi ferroviari commerciali, che comprendono i servizi ferroviari, svolti sul territorio regionale, rispondenti agli interessi commerciali delle imprese esercenti e non gravati da obblighi di servizio pubblico ai sensi della normativa vigente.

4. Per i servizi ferroviari di cui al comma 3, lettera a), la Regione determina le condizioni e gli obblighi di servizio pubblico ai sensi della normativa vigente, ove opportuno anche in accordo con le regioni limitrofe, e procede all'individuazione dei soggetti esercenti secondo quanto stabilito negli articoli seguenti.

5. Allo scopo di realizzare la pubblicizzazione del sistema di trasporto ferroviario in concessione alla Ferrovienord s.p.a. ed al fine di procedere alla ristrutturazione delle infrastrutture ferroviarie onde garantire, nel quadro della politica territoriale, un servizio regionale di trasporto integrato con il sistema delle Ferrovie dello Stato, la Regione assume e detiene una partecipazione azionaria di maggioranza nel capitale sociale della Ferrovie Nord Milano s.p.a., avente sede in Milano. La partecipazione in ogni caso non è inferiore al 54 per cento del capitale sociale.

6. I rappresentanti della Regione nel consiglio di amministrazione e nel collegio sindacale della Ferrovie Nord Milano s.p.a. sono designati ai sensi dello Statuto regionale. Essi sono vincolati nell'esercizio del mandato all'osservanza degli indirizzi e delle direttive della Regione.

## Art. 31

(Servizi ferroviari di competenza della Regione)

1. La Regione promuove lo sviluppo dei servizi ferroviari di sua competenza attraverso:

- a) la progettazione del modello di orario dei servizi ferroviari, basato su una struttura cadenzata di servizi caratterizzata da frequenze e velocità che tengano conto delle infrastrutture progressivamente attivate e delle esigenze di mobilità della popolazione;
- b) la definizione degli interventi infrastrutturali funzionali ai servizi ferroviari programmati e coerenti con le esigenze del territorio;
- c) l'integrazione con altre modalità di trasporto pubblico, tramite la progettazione coordinata degli orari, l'integrazione tariffaria, lo sviluppo dei centri di interscambio e la diffusione dell'informazione sui servizi;
- d) la creazione delle condizioni per conseguire miglioramenti dell'economicità delle prestazioni e della qualità dei servizi.

2. I servizi ferroviari di competenza della Regione vengono definiti e progettati, sentite le agenzie per il trasporto pubblico locale competenti per territorio e la Conferenza regionale del trasporto pubblico locale di cui all'articolo 9, nel rispetto dei seguenti obiettivi:

- a) implementazione dei nodi orario di interconnessione regionali attraverso una struttura gerarchica e cadenzata di servizi;
- b) incremento della capacità e della velocità del sistema, anche grazie alla realizzazione dei necessari adeguamenti e potenziamenti delle infrastrutture;
- c) graduale incremento delle corse, all'interno della maglia strutturata, dando priorità alle relazioni che presentano elevati indici di affollamento ed un arco di servizio limitato;
- d) incremento delle relazioni regionali effettuate con servizi diretti ed aumento della velocità commerciale nei collegamenti tra i comuni capoluogo di provincia, ivi compresi quelli delle regioni limitrofe;
- e) attivazione di adeguati nodi di interconnessione con i servizi ferroviari a lunga percorrenza e con gli altri servizi di trasporto pubblico locale;
- f) garantire nel trasporto pubblico regionale le relazioni dirette tra i comuni capoluogo di provincia e il capoluogo di Regione;
- g) incremento del numero di treni che consentano il servizio di trasporto biciclette, anche negli orari di punta.

## Art. 32

(Servizi di competenza di altre regioni o dello Stato)

1. La Regione, ove debbano essere adottati provvedimenti concernenti la programmazione dei servizi di cui all'articolo 30, comma 3, lettera b), procede mediante stipulazione di intesa con l'amministrazione interessata.

2. L'intesa di cui al comma 1 è acquisita, sentite le aziende di trasporto interessate, in relazione:

- a) all'offerta di servizi per la parte che si svolge nel territorio regionale;
- b) all'indicazione di massima della capacità ferroviaria da utilizzare;

- c) alle modalità di integrazione con gli altri servizi di interesse regionale che sono esercitati sulla medesima linea o su linee ad essa direttamente collegate, anche per garantire un'adeguata mobilità fra le regioni;
- d) all'impegno che le aziende di trasporto interessate adottino sistemi tariffari coerenti con il regolamento di cui all'[articolo 44](#);
- e) alle modalità per l'adeguamento dell'offerta dei servizi in relazione allo sviluppo della domanda e degli altri servizi di interesse regionale.

#### Art. 33

(Affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale)

1. Nel rispetto delle competenze statali in materia di tutela della concorrenza, la Regione affida i servizi ferroviari di sua competenza, mediante la stipulazione di contratti di servizio, ad imprese ferroviarie individuate, nel rispetto della normativa vigente e, in via ordinaria, mediante procedura ad evidenza pubblica. La Regione, d'intesa con le agenzie, può effettuare l'affidamento congiunto dei servizi territoriali (TPL e SFR), affidando all'agenzia l'espletamento della gara.
2. Le imprese ferroviarie hanno accesso alla rete nazionale, ai sensi dell'[articolo 8, comma 5, del d.lgs. 422/1997](#), ed alla rete regionale, ai sensi del regolamento di cui all'[articolo 38](#).
3. La Regione svolge analisi di mercato attraverso la richiesta pubblica di manifestazioni di interesse alle imprese ferroviarie disposte a gestire una o più direttrici ferroviarie. Nelle manifestazioni di interesse, redatte in conformità ad apposito bando regionale, le imprese dovranno precisare tempi, modi e condizioni per l'avvio del servizio.
4. In tutti i casi di successione nell'esercizio del servizio ferroviario regionale, il gestore uscente è tenuto a proseguire il servizio sino all'effettivo subentro del nuovo gestore. Per i primi dodici mesi di proroga le condizioni contrattuali del servizio restano immutate. Oltre il dodicesimo mese eventuali modifiche delle condizioni contrattuali sono negoziate tra le parti.
5. I servizi ferroviari di cui all'[articolo 30, comma 3, lettera c\)](#), sono assentiti mediante autorizzazione rilasciata a soggetti in possesso dei requisiti previsti dalla legge per esercitare servizi di trasporto di persone su ferro, sulla base delle modalità definite dalla Giunta regionale.
6. La Regione, in relazione alle esigenze di coordinamento tra le reti ed i sistemi di trasporto e per agevolare la mobilità delle persone, può concordare con i gestori dei servizi di cui al [comma 5](#) interventi di natura tariffaria che non compromettano l'equilibrio economico della gestione.

#### Art. 34

(Beni e dotazioni patrimoniali)

1. Nel rispetto del principio di libera concorrenza, la Regione individua le dotazioni patrimoniali essenziali allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento che devono essere messe a disposizione dell'impresa ferroviaria affidataria del servizio da parte dell'impresa ferroviaria uscente, del gestore dell'infrastruttura o di altro soggetto che ne abbia la disponibilità o la detenzione a qualunque titolo. Sono dotazioni patrimoniali essenziali, in particolare: le reti, gli impianti e, con riferimento alle caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, i depositi, gli impianti di manutenzione ed il materiale rotabile in esercizio sulle linee per la gestione dei servizi di competenza della Regione, nonché i sistemi di bigliettazione elettronica di cui all'[articolo 1, comma 2, lettera c\)](#). [\(11\)](#)
2. L'impresa ferroviaria uscente o altro soggetto che detiene a qualunque [titolo](#) i beni individuati come essenziali ai sensi del [comma 1](#) si impegna a mettere a disposizione i beni stessi o comunque a cederli all'impresa affidataria del servizio. La messa a disposizione, o comunque la cessione, di tali beni deve avvenire a condizioni non discriminatorie rispetto a tutti i partecipanti alla procedura di affidamento. Le modalità e le condizioni di trasferimento di tali beni, ivi compreso il prezzo di cessione se dovuto ed i termini per il suo pagamento, sono regolate attraverso atti negoziali, sottoscritti preventivamente all'indizione delle procedure di affidamento, con la Regione che ne garantisce il trasferimento all'impresa affidataria.
3. Per agevolare la messa a disposizione dei beni di cui al [comma 2](#), la Regione, a seguito della sottoscrizione degli atti negoziali di cui al medesimo comma, può acquistare direttamente il materiale rotabile per l'effettuazione dei servizi oggetto di affidamento.
4. Nel caso non si raggiunga l'accordo ai sensi del [comma 2](#), la Giunta regionale, con suo provvedimento, che costituisce formale diffida ai soggetti in questione, individua nel dettaglio i beni che costituiscono le dotazioni patrimoniali essenziali all'esercizio del servizio ferroviario oggetto di affidamento e determina in via unilaterale l'indennità da offrire all'impresa ferroviaria uscente o ad altro soggetto che ha la detenzione di tali beni a qualunque titolo. Con tale provvedimento la Giunta regionale determina altresì i termini e le condizioni per il trasferimento dei beni in questione.
5. Entro trenta giorni dalla comunicazione del provvedimento di cui al [comma 4](#), i soggetti citati possono presentare alla Regione motivate controdeduzioni in merito alla determinazione dell'indennità offerta, ai termini e alle condizioni di trasferimento dei beni. Decorso tale termine senza che vi sia stata accettazione scritta dell'offerta ovvero accordo sulle nuove proposte presentate, la Giunta regionale procede con atto motivato a trasferire alla disponibilità del nuovo soggetto gestore del servizio le dotazioni patrimoniali individuate ai sensi del presente comma, indicando in via definitiva termini e condizioni per il loro trasferimento. Tale provvedimento è oggetto d'immediata esecuzione nei confronti dei soggetti detentori di tali dotazioni patrimoniali.
6. L'indennità di cui al [comma 4](#), che l'impresa affidataria del servizio deve versare all'impresa ferroviaria uscente o ad altro soggetto che ha la detenzione delle dotazioni patrimoniali essenziali a qualunque titolo, è determinata con riferimento ai costi di ammortamento e di manutenzione ciclica ancora da assumere a carico del bilancio dei soggetti destinatari del provvedimento, nonché al loro valore commerciale residuo, al netto dei finanziamenti pubblici in qualsiasi forma erogati.
7. La Regione e gli enti locali, previo parere favorevole della Regione, possono acquistare il materiale rotabile:
  - a) direttamente dall'impresa ferroviaria uscente, ancorché non dichiarato bene essenziale;
  - b) reperendolo sul mercato, anche al fine di potenziare il servizio oggetto di affidamento;
  - c) incaricando dell'acquisto il gestore dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale, mediante convenzione che disciplini le modalità di gestione del materiale acquistato.

8. Il materiale rotabile acquistato con risorse della Regione e dagli enti locali, anche attraverso il gestore dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale, è assegnato in comodato d'uso all'impresa ferroviaria affidataria del servizio.

Art. 35

(Procedure e garanzie per il trasferimento del personale)

1. La Regione prevede nelle procedure di affidamento e nei contratti di servizio, ai sensi e per gli effetti delle leggi e del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore vigenti, clausole atte a garantire il mantenimento dei livelli occupazionali, il rispetto del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore e le condizioni economiche e normative della contrattazione integrativa.

Art. 36

(Infrastruttura ferroviaria)

1. L'infrastruttura ferroviaria è costituita dall'insieme di infrastrutture, impianti e tecnologie ubicati sul territorio regionale e funzionali allo svolgimento del servizio ferroviario. L'individuazione dei beni che costituiscono l'infrastruttura avviene ai sensi della normativa vigente.

2. La gestione, l'utilizzo e gli investimenti relativi all'infrastruttura ferroviaria sono di competenza regionale limitatamente all'infrastruttura attualmente oggetto di concessione a favore di Ferrovienord s.p.a..

3. La Regione esercita, nel rispetto delle competenze statali in materia di tutela della concorrenza, le funzioni ed i compiti relativi all'affidamento della gestione ed alla regolamentazione dell'accesso alla rete di propria competenza, ai sensi della vigente normativa, ed assicura, nel rispetto del principio di leale collaborazione, il funzionamento integrato, efficace e coordinato di tutte le infrastrutture ferroviarie presenti sul suo territorio, anche attraverso la stipulazione di accordi con il Governo e con il gestore della rete statale.

Art. 37

(Gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale)

1. Nel rispetto delle competenze statali in materia di tutela della concorrenza e di sicurezza, la gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale è affidata dalla Giunta regionale al gestore dell'infrastruttura ferroviaria mediante rilascio di concessione ventennale. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente, sotto i profili decisionale, giuridico, organizzativo e societario, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti, nelle forme ammesse dalla normativa vigente.

2. La Regione può stipulare accordi con regioni confinanti o con enti locali per disciplinare l'esercizio delle funzioni relative alla gestione di ridotte sezioni dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale, a fini di efficienza ed economicità.

3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, nel rispetto delle funzioni di competenza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie di cui all'[articolo 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162](#) (Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie), è responsabile del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale e della sua gestione tecnica, commerciale e finanziaria, e ne assicura l'accessibilità e la funzionalità per l'arco di servizio minimo giornaliero prescritto dalla Regione. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria deve altresì assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri e l'erogazione delle informazioni al pubblico.

4. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile dell'assegnazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale alle imprese ferroviarie richiedenti, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione ed attenendosi ai criteri stabiliti dalla Regione nell'attuazione della normativa vigente.

5. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria cura l'efficienza della gestione, perseguendo l'obiettivo dell'equilibrio tra i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura ed i ricavi derivanti da canoni e corrispettivi, eccedenze provenienti da altre attività commerciali, corrispettivo del contratto di servizio ed altre forme di contribuzione pubblica. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria si avvale di un sistema di contabilità regolatoria caratterizzato da meccanismi di imputazione dei costi e di disaggregazione delle poste contabili tali da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei corrispettivi, contributi ed incentivi pubblici. Le risultanze della contabilità regolatoria sono trasmesse annualmente alla Regione con le modalità stabilite dal contratto di servizio.

6. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria rilascia a ciascuna impresa ferroviaria richiedente l'accesso alla rete regionale il certificato di sicurezza previsto dalla normativa vigente, necessario per la circolazione dei treni.

7. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria stipula accordi con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria di competenza statale per assicurare la gestione coordinata delle infrastrutture, con particolare riferimento alle tratte condivise ed agli impianti di interconnessione.

8. I rapporti tra la Regione ed il gestore dell'infrastruttura ferroviaria sono disciplinati da un contratto di servizio per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria.

9. Il contratto di servizio di cui al [comma 8](#) ha durata non inferiore a tre anni e non superiore a dieci e disciplina, in particolare, gli impegni reciproci e gli standard minimi di servizio che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto a garantire riguardo alla circolazione dei treni, alla gestione delle stazioni ed all'erogazione delle informazioni e degli altri servizi ai viaggiatori ed alle imprese ferroviarie. Il contratto di servizio prevede un corrispettivo finalizzato alla compensazione delle voci di costo che la legge non destina ad essere coperte dai canoni pagati dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura. Le principali voci di costo oggetto di compensazione nel contratto di servizio riguardano la manutenzione dell'infrastruttura e le attività connesse all'assegnazione della capacità.

10. Il corrispettivo del contratto di servizio è soggetto ad adeguamento periodico, applicando il meccanismo stabilito dal regolamento sui canoni, di cui all'[articolo 38, comma 2](#), finalizzato ad incentivare l'uso dell'infrastruttura e l'efficienza della gestione.

11. Il contratto di servizio ed i contratti stipulati tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e le imprese ferroviarie prevedono sistemi di penali ed incentivi riguardanti gli impegni assunti reciprocamente dalla Regione, dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria e dalle



imprese ferroviarie. Tali sistemi sono disciplinati dal regolamento sui canoni di cui all'articolo 38, comma 2, e dal prospetto informativo della rete.

12. Le concessioni per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale in essere alla data di entrata in vigore della presente legge conservano efficacia sino alla loro naturale scadenza.

13. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria:

- a) rilascia l'autorizzazione di cui all'articolo 58 del d.p.r. 753/1980, secondo la disciplina prevista;
- b) rilascia, entro centottanta giorni, l'autorizzazione di cui all'articolo 60 del d.p.r. 753/1980, fatte salve le competenze statali in materia di sicurezza ferroviaria e previa emanazione delle linee guida di cui al comma 14;
- c) applica le sanzioni amministrative di cui all'articolo 63 del d.p.r. 753/1980, compresa l'emissione dell'ordinanza-ingiunzione da parte del direttore dell'azienda incaricato e ogni altro adempimento concernente il procedimento sanzionatorio.

14. La Giunta regionale definisce le linee guida per l'esercizio delle funzioni di cui al comma 13, lettera b), e per il monitoraggio dell'attività svolta, stabilendo altresì l'importo massimo degli oneri istruttori a carico dei richiedenti da corrispondere al gestore dell'infrastruttura ferroviaria. Con il medesimo provvedimento sono individuati i procedimenti nei quali deve essere acquisito preventivamente il parere obbligatorio e vincolante del competente ufficio regionale. (12)

14 bis. L'autorizzazione di cui all'articolo 60 del d.p.r. 753/1980 è dichiarata decaduta con provvedimento del gestore dell'infrastruttura nei seguenti casi: (13)

- a) avvio dei lavori senza la previa trasmissione al gestore dell'atto di autorizzazione trascritto presso la conservatoria dei registri immobiliari, contenente gli impegni e gli obblighi a carico del richiedente, e della relativa nota di trascrizione;
- b) mancata trasmissione, al termine dei lavori, al gestore di apposita certificazione asseverata dal direttore dei lavori attestante la conformità dei lavori stessi al progetto autorizzato;
- c) sopravvenienza di danni alla sede ferroviaria durante l'esecuzione dei lavori; in tal caso, i danni devono essere immediatamente riparati o rimossi a cura del gestore e a spese del proprietario del manufatto o dei suoi aventi causa.

15. La destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative di cui al comma 13, lettera c), è definita dal contratto di servizio di cui al comma 8; il gestore dell'infrastruttura ferroviaria presenta annualmente alla Regione il rendiconto di tali proventi, secondo le modalità indicate dal contratto medesimo.

Art. 38

(Accesso all'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale)

1. La Regione, con regolamento, disciplina l'individuazione dei criteri di accesso e utilizzo delle infrastrutture ferroviarie di livello regionale, con priorità per i servizi di trasporto pubblico regionale oggetto dei contratti di servizio.

2. Per l'utilizzo della capacità di infrastruttura e per la fruizione dei servizi erogati dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria è dovuto dalle imprese ferroviarie il pagamento di canoni e di corrispettivi. I criteri per la determinazione e l'aggiornamento dei canoni e dei corrispettivi dovuti dalle imprese ferroviarie al gestore dell'infrastruttura ferroviaria sono stabiliti con regolamento regionale. I canoni ed i corrispettivi sono definiti in misura tale da garantire la copertura dei costi diretti ed indiretti sostenuti dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria per la circolazione e per gli ulteriori servizi erogati alle imprese ferroviarie. Il costo sostenuto dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria per l'energia elettrica di trazione erogata alle imprese ferroviarie è imputato a ciascuna di esse, tenendo conto del consumo energetico di ciascuna tipologia di treno.

3. Le funzioni attribuite all'organismo di regolazione dalla normativa europea e nazionale, in particolare per quanto riguarda le vertenze relative all'assegnazione della capacità, sono svolte da apposito organismo tecnico nominato dalla Regione e caratterizzato da piena autonomia ed indipendenza, la cui istituzione ed il cui funzionamento sono regolati con atto di Giunta regionale. Nelle more della sua istituzione, tali funzioni sono demandate alla competente direzione generale.

Art. 39

(Interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale)

1. Al fine di consentire l'ammodernamento e il potenziamento della infrastruttura ferroviaria di competenza regionale, la Giunta regionale individua, con regolamento, le modalità e le procedure per la gestione tecnica e finanziaria degli interventi su tale infrastruttura.

2. Il regolamento di cui al comma 1 disciplina in particolare:

- a) la verifica della coerenza degli interventi con gli strumenti della programmazione e della pianificazione regionale, con particolare riferimento alla correlazione con il modello di esercizio ivi previsto;
- b) l'introduzione di semplificazioni procedurali in base a differenti soglie economiche e tipologiche degli interventi da realizzare;
- c) l'individuazione delle modalità di valutazione in merito all'adeguatezza tecnico-economico-funzionale dei progetti degli interventi, che devono prevedere la quantificazione del materiale rotabile necessario all'utilizzo della nuova infrastruttura;
- d) l'approvazione in linea tecnica ed economica dei progetti;
- e) la definizione delle modalità di erogazione dei finanziamenti;
- f) il monitoraggio dell'attuazione degli interventi.

3. L'approvazione dei progetti definitivi degli interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza e indifferibilità dei lavori. Sono delegati ai soggetti concessionari dell'infrastruttura ferroviaria i relativi poteri espropriativi e la competenza all'adozione degli atti conseguenti alla dichiarazione di pubblica utilità.

4. La Regione ed il gestore dell'infrastruttura ferroviaria stipulano un contratto di programma nel quale sono individuati gli interventi per il potenziamento e lo sviluppo della rete e sono regolate le modalità e le procedure per la relativa gestione tecnica e finanziaria. La durata del contratto è coerente con la durata della concessione e con la tempistica programmata per la realizzazione delle opere, prevedendo aggiornamenti periodici ed un sistema di monitoraggio dello stato di avanzamento dei lavori.

5. Agli interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1 della legge regionale 27 febbraio 2007, n. 5 (Interventi normativi per l'attuazione della programmazione regionale e di modifica e integrazione di disposizioni legislative - Collegato ordinamentale 2007).

6. La Giunta regionale è autorizzata, ai sensi dell'articolo 41 della legge 7 dicembre 1999, n. 472 (Interventi nel settore dei trasporti), e dell'articolo 54 della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2000), all'assunzione di mutui della durata massima di quindici anni per l'ammodernamento e il potenziamento della infrastruttura ferroviaria.

#### CAPO IV

#### SERVIZI EFFETTUATI CON ALTRE MODALITÀ DI TRASPORTO

##### Art. 40

(Navigazione pubblica sui laghi)

1. La Regione provvede alla programmazione, regolazione e gestione dei servizi per il trasporto di persone e cose sui laghi con le modalità di cui al presente articolo.

2. La Regione opera nel rispetto e in attuazione degli impegni dello Stato conseguenti a rapporti internazionali riguardanti la navigazione sui laghi attraversati da confini internazionali, garantendo, con le modalità ritenute opportune dagli organi competenti, la tutela degli interessi statali.

3. La Giunta regionale promuove la regionalizzazione dei servizi di navigazione pubblica sul lago di Como e, previa intesa con le Regioni Piemonte e Veneto e con la Provincia Autonoma di Trento, sui laghi Maggiore e Garda.

4. Sino alla regionalizzazione, le concessioni per l'uso dei beni demaniali strumentali alla navigazione pubblica sono rilasciate annualmente dagli uffici regionali.

5. Per la programmazione, la regolamentazione e il controllo dei servizi di navigazione pubblica e per la gestione del patrimonio e demanio strumentali sui laghi di Iseo, Endine e Moro, gli enti locali rivieraschi costituiscono un ente pubblico non economico ai sensi dell'articolo 48, in conformità alla disciplina ivi prevista. La Giunta regionale conferisce a tale ente la titolarità dei beni mobili ed il diritto d'uso per trenta anni di quelli demaniali strumentali all'esercizio della navigazione pubblica.

6. L'ente ha compiti di programmazione, regolamentazione e controllo del servizio relativamente al servizio di trasporto pubblico di linea con unità di navigazione, previa intesa con la Regione e le agenzie territorialmente competenti, e individua l'affidatario dei servizi in conformità alla normativa vigente.

7. L'ente regola l'uso dei beni demaniali strumentali e dei mezzi dedicati all'esercizio della navigazione pubblica. L'ente definisce altresì le tariffe dei servizi di trasporto, in conformità al regolamento di cui all'articolo 44, l'ammontare dei canoni di concessione per l'uso del demanio e il valore delle locazioni per l'uso del patrimonio affidati. Tale demanio e patrimonio possono essere usati per fini diversi dal servizio di navigazione pubblica di linea purché gli usi stessi non confliggano con l'uso principale.

8. L'ente, oltre alla gestione ed alla manutenzione delle opere, dei beni e degli impianti strumentali alla navigazione pubblica di persone e merci, può provvedere:

a) alla gestione di altri servizi d'interesse generale strumentali alla navigazione interna, quali dragaggio e segnalamento;

b) allo svolgimento di attività accessorie su richiesta degli enti associati che ne sopportano i costi, nonché alla gestione diretta dei porti lacuali pubblici.

9. L'ente può altresì svolgere le altre funzioni in materia di navigazione che gli enti locali partecipanti stabiliscano di esercitare in forma associata.

10. Con accordo pluriennale tra l'ente e la Giunta regionale, sono individuate le risorse da trasferire per le funzioni di programmazione e affidamento del servizio, nonché per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture e dei mezzi. La Regione si fa carico delle spese generali minime d'istituzione e gestione dell'ente.

##### Art. 41

(Integrazione e potenziamento del trasporto ciclo-motoristico)

1. La Regione promuove la diffusione, nell'ambito dello sviluppo intermodale, dell'uso della bicicletta, anche a pedalata assistita, e dei ciclomotori per il decongestionamento del traffico nelle aree urbane.

2. Per i fini di cui al comma 1, la Giunta regionale promuove intese con le agenzie per il trasporto pubblico locale, i gestori delle infrastrutture di trasporto pubblico regionale e locale e le aziende di trasporto allo scopo di attuare il trasporto combinato passeggeri-cicli e motocicli sui mezzi ferroviari e metropolitani, nonché la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari ad assicurare l'accessibilità delle biciclette all'interno delle stazioni e sino ai convogli.

3. La Regione prevede nei bandi per l'assegnazione del servizio una congrua percentuale di trasporto combinato passeggeri-bicicletta sui mezzi ferroviari e metropolitani.

4. I comuni sedi di stazioni ferroviarie o di autostazioni di corrispondenza o di stazioni metropolitane prevedono, in prossimità delle suddette infrastrutture, la realizzazione di adeguati impianti per il deposito custodito di cicli e motocicli, con eventuale annesso servizio di noleggio di biciclette o, in alternativa, prevedono la realizzazione di parcheggi anche non custoditi, in centri di interscambio o adiacenti, dotati di copertura e attrezzati con depositi individuali, promuovendo anche l'installazione di punti di ricarica per cicli e motocicli elettrici. Nei comuni che non sono sede di autostazioni, gli enti locali promuovono la realizzazione di impianti per il deposito di cicli e motocicli presso una o più fermate dei servizi di trasporto pubblico locale.

5. Per la realizzazione dei depositi o dei parcheggi di cui al comma 4, i comuni stipulano convenzioni con i soggetti che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane od automobilistiche.

6. I comuni che non gestiscono direttamente le attrezzature di deposito e noleggio di cui al presente articolo assegnano prioritariamente la gestione delle stesse alle cooperative sociali, nonché alle imprese cooperative di cui alla legge regionale 18

novembre 2003, n. 21 (Norme per la cooperazione in Lombardia), ovvero alle imprese giovanili finanziabili ai sensi della legge regionale 28 settembre 2006, n. 22 (Il mercato del lavoro in Lombardia).

7. La Regione concede ai comuni e ai gestori delle infrastrutture di trasporto pubblico regionale e locale contributi in conto capitale per la realizzazione di depositi e parcheggi per biciclette e motocicli e per l'acquisto di biciclette per il noleggio, secondo criteri e priorità definiti con deliberazione della Giunta regionale.

8. La deliberazione di cui al comma 7 deve tener conto degli interventi previsti nel piano regionale e nei piani provinciali e comunali di cui alla legge regionale 30 aprile 2009, n. 7 (Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica), dell'integrazione delle strutture di deposito con i progetti di rete ciclopedonale in corso di realizzazione e dei programmi in corso per lo sviluppo dell'intermodalità.

Art. 42

(Trasporti eccezionali)

1. Nel territorio della Regione le funzioni relative alle autorizzazioni alla circolazione di trasporti e veicoli in condizioni di eccezionalità, attribuite all'amministrazione regionale dal d.lgs. 285/1992, sono esercitate dagli uffici ed enti di cui al presente articolo, direttamente o per delega, in conformità ad apposite linee guida adottate dalla Giunta regionale per finalità di indirizzo e coordinamento.

2. La provincia in cui risiede il richiedente oppure la ditta incaricata del trasporto o una delle province territorialmente interessate dal transito dello specifico trasporto o veicolo in condizioni di eccezionalità provvede al rilascio delle autorizzazioni alla circolazione di tipo periodico, singole o multiple, relative a trasporti e veicoli in condizioni di eccezionalità, ai sensi del d.lgs. 285/1992 e del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada).

3. La provincia in cui risiede il richiedente o una delle province territorialmente interessate dal transito dello specifico trasporto provvede al rilascio delle autorizzazioni alla circolazione delle macchine agricole eccezionali e delle macchine operatrici eccezionali, ai sensi degli articoli 104 e 114 del d.lgs. 285/1992.

4. Le autorizzazioni alla circolazione di trasporti e veicoli in condizioni di eccezionalità di cui ai commi 2 e 3 devono essere richieste, secondo le modalità previste dal d.lgs. 285/1992 e dal regolamento di attuazione, alla provincia competente ai sensi dei commi precedenti e previo pagamento dell'eventuale indennizzo convenzionale di cui all'articolo 18 del d.p.r. 495/1992 e delle spese di autorizzazione calcolate secondo le tariffe ivi stabilite dall'articolo 405.

5. L'autorizzazione di cui ai commi 2 e 3, nei limiti della rete stradale regionale, è unica e ha valore per l'intero itinerario o area specificatamente indicati.

6. La provincia competente rilascia l'autorizzazione, previo parere degli enti ai quali appartengono le strade pubbliche comprese nell'itinerario o nell'area interessati dal trasporto. Gli enti interessati esprimono il parere richiesto entro dieci giorni; in caso di mancata comunicazione del parere entro il termine previsto, il medesimo parere si intende positivamente espresso.

7. Alle province ed ai comuni spetta la vigilanza sulla circolazione dei veicoli e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, ivi compreso l'esercizio delle funzioni amministrative riguardanti l'applicazione delle sanzioni pecuniarie previste dal nuovo codice della strada.

TITOLO V

SISTEMA TARIFFARIO

Art. 43

(Principi generali)

1. La Regione promuove la realizzazione e lo sviluppo di un sistema tariffario regionale che garantisca l'osservanza dei seguenti principi generali:

a) la definizione di livelli tariffari atti a concorrere, in relazione alle risorse a carico dei bilanci pubblici, l'equilibrio economico-finanziario del sistema, nel rispetto dei principi di efficacia, efficienza ed economicità della gestione, nonché l'equità del livello tariffario rispetto alla quantità e qualità del servizio di trasporto pubblico erogato, anche in proporzione all'effettiva lunghezza del tratto di percorso effettuato;

b) l'adeguamento delle tariffe secondo parametri che tengano conto della dinamica inflattiva dei costi generalizzati e di settore e dell'incremento dell'offerta e qualità del servizio di trasporto pubblico erogato, misurato attraverso la definizione di idonei indicatori;

c) l'integrazione dei sistemi tariffari, con l'obiettivo di incentivare il coordinamento tra i diversi modi e gestori di trasporto pubblico, anche con riferimento ai servizi complementari di cui all'articolo 2, comma 6;

d) lo sviluppo di sistemi tariffari innovativi che promuovano l'utilizzo del trasporto pubblico locale, anche attraverso l'introduzione di tariffe variabili in relazione al tipo di fascia oraria, alla frequenza e alla continuità d'uso del servizio;

e) la semplificazione dei sistemi tariffari nei confronti degli utenti, anche attraverso lo sviluppo di sistemi innovativi di vendita improntati a criteri di accessibilità, capillarità e diversificazione;

f) l'omogeneizzazione delle condizioni di trasporto fra i diversi vettori;

g) la promozione di sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi compatibili con la Carta regionale dei servizi e volti a favorire l'utilizzo integrato dei servizi.

Art. 44

(Sistema tariffario regionale)

1. In coerenza con le politiche tariffarie di cui all'articolo 43, la Giunta regionale, previa consultazione della Conferenza regionale per il trasporto pubblico locale, disciplina con regolamento, previo parere obbligatorio della commissione consiliare competente, da rendersi nel termine di sessanta giorni, trascorsi i quali il parere si intende favorevole, i criteri e le modalità di applicazione ai servizi di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), del nuovo sistema tariffario integrato regionale, caratterizzato dai seguenti elementi:

- a) l'adozione, ai sensi dell'articolo 7, comma 13, lettera c), di sistemi tariffari di bacino aventi caratteristiche uniformi sul territorio regionale, che prevedano, per ciascuna categoria di titolo di viaggio, integrazioni tariffarie obbligatorie tra i servizi comunali, di area urbana, interurbani e ferroviari;
- b) l'adozione di una tariffa unica regionale che consenta i collegamenti tra i bacini, salvi gli accordi di cui al comma 2;
- c) titoli di viaggio integrati che favoriscano l'utilizzo di diversi mezzi di trasporto pubblico situati anche in bacini diversi.
2. La Regione e le agenzie per il trasporto pubblico locale territorialmente competenti possono concordare l'inclusione dei servizi che attraversano il territorio di più bacini nel sistema tariffario di uno dei bacini interessati.
3. Il sistema tariffario integrato regionale persegue l'integrazione con i sistemi tariffari relativi ai servizi ferroviari interregionali, nazionali ed internazionali; a tal fine, la Giunta regionale intraprende le azioni necessarie, anche concordando con le imprese ferroviarie che erogano servizi nazionali ed internazionali sul territorio lombardo termini e modalità dell'integrazione tariffaria.
4. La Giunta regionale, con il regolamento di cui al comma 1, disciplina altresì, previa consultazione della Conferenza regionale per il trasporto pubblico locale:
- a) i titoli di viaggio obbligatori validi per gli spostamenti interbacino e a livello di bacino, ivi compresi i servizi su impianti fissi e a guida vincolata e su impianti a fune, i servizi non convenzionali e i servizi di navigazione di linea;
- b) le linee guida per la determinazione, da parte delle agenzie per il trasporto pubblico locale e dell'ente di cui all'articolo 40, previa intesa con la Regione per i servizi ferroviari, della zonizzazione, dei livelli tariffari e dei titoli di viaggio aggiuntivi per quanto riguarda i sistemi tariffari di bacino di cui al comma 1, lettera a);
- c) i livelli tariffari applicabili e le modalità di individuazione della polimetria per il computo delle tariffe dei titoli di viaggio validi per gli spostamenti di cui al comma 1, lettere b) e c);
- d) i criteri per lo sviluppo dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi e la loro compatibilità con l'utilizzo della Carta regionale dei servizi;
- e) le forme obbligatorie di governo e di gestione del sistema tariffario regionale e le conseguenze in caso di mancata adesione, ivi inclusa la previsione della sospensione, per il periodo di inadempimento, dell'erogazione delle risorse regionali a favore delle agenzie o dei corrispettivi a favore degli operatori;
- f) le linee guida per il riparto degli introiti derivanti dai titoli di viaggio utilizzati per le relazioni tra i diversi bacini;
- g) le caratteristiche minime obbligatorie delle reti di vendita;
- h) le modalità di adeguamento delle tariffe che tengano conto della dinamica inflattiva dei costi generalizzati e di settore e dell'incremento dell'offerta e della qualità del servizio, misurato attraverso la definizione di idonei indicatori, anche a livello del singolo bacino, per i servizi di cui al comma 1, lettera a);
- i) le condizioni di trasporto minime comuni per quanto concerne l'utilizzo dei titoli di viaggio;
- j) le modalità per l'erogazione di indennizzi a favore dell'utenza e per l'adozione di forme di agevolazione straordinarie a carattere temporaneo;
- k) le modalità di determinazione della quota degli introiti tariffari destinata a concorrere alla copertura dei costi di istituzione e di funzionamento delle agenzie;
- l) i tempi e le modalità per l'introduzione del sistema tariffario regionale, le norme transitorie da applicare nella fase di adeguamento dei sistemi tariffari vigenti al nuovo sistema tariffario integrato regionale e le eventuali conseguenze in caso di mancato rispetto della tempistica, ivi inclusa la possibilità di sospendere gli adeguamenti tariffari e di prevedere livelli tariffari mediamente superiori negli ambiti in cui è maggiore il livello di integrazione tariffaria;
- m) le categorie di utenti beneficiari delle agevolazioni di cui all'articolo 45.
5. La Giunta regionale approva il regolamento tariffario di cui al comma 1 entro il termine massimo di nove mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

#### Art. 45

(Agevolazioni per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale)

1. La Giunta regionale, previa consultazione della Conferenza regionale del trasporto pubblico locale, disciplina, in forma differenziata in relazione alle categorie ed alle tipologie degli utenti beneficiari, nonché sulla base di indicatori di situazione economica e familiare, le agevolazioni, che sono concesse sotto forma di titoli che abilitano gratuità o riduzioni o sotto forma di buoni e contributi, per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale nel territorio regionale, spettanti alle categorie di soggetti residenti in Lombardia individuate nel regolamento di cui all'articolo 44.
2. In caso di riduzione degli introiti tariffari imputabili esclusivamente all'introduzione di agevolazioni tariffarie da parte della Regione o di altri enti, i medesimi enti individuano adeguate forme di compensazione, previa documentata dimostrazione dell'impatto negativo subito dai gestori.
3. Sulla base di specifici accordi stipulati fra la Regione, i rappresentanti dei corpi delle forze dell'ordine e delle aziende o loro associazioni al fine di garantire l'incremento della tutela del bene della sicurezza personale e patrimoniale dei viaggiatori e del personale di bordo, gli ufficiali e gli agenti appartenenti ai corpi delle forze dell'ordine aventi la qualifica di polizia giudiziaria e funzioni di pubblica sicurezza possono circolare gratuitamente o a condizioni agevolate sui mezzi di trasporto pubblico regionale e locale.

#### Art. 46

(Controllo e sanzioni a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico)(14)

1. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono tenuti a munirsi di idoneo e valido titolo di viaggio, a conservarlo per la durata del percorso e sino alla fermata di discesa, nonché ad esibirlo a richiesta del personale di vigilanza. L'inosservanza di tali obblighi comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da un minimo di trenta ad un massimo di cento volte il costo del biglietto ordinario di corsa semplice di classe minima. In caso di reiterazione della violazione entro tre anni, la sanzione è

raddoppiata. Qualora l'utente sia sanzionato per mancato possesso di idoneo e valido titolo di viaggio, la sanzione deve essere annullata da parte dell'azienda di trasporto se l'utente dimostra, entro cinque giorni dalla data della sanzione, il possesso di un abbonamento in corso di validità al momento della sanzione.(15)

1 bis. E' ammesso il pagamento di una somma in misura ridotta pari alla terza parte del massimo della sanzione prevista per la violazione commessa, oltre alle spese del procedimento, entro il termine di sessanta giorni dalla contestazione immediata o, se questa non vi è stata, dalla notificazione degli estremi della violazione. Tale somma è ridotta del trenta per cento se il pagamento è effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione.(16)

2. Salva l'eventuale responsabilità penale, i beneficiari delle agevolazioni regionali previste all'articolo 45 sono puniti con la sanzione pecuniaria da euro 500,00 ad euro 1.000,00 nel caso di accertamento del mancato possesso di uno o più dei requisiti stabiliti nel provvedimento di cui all'articolo 45 per il riconoscimento del beneficio. Il beneficiario cui viene applicata la sanzione è tenuto a restituire il titolo agevolato entro dieci giorni dall'irrogazione della sanzione. In caso di mancata restituzione, è irrogata un'ulteriore sanzione pecuniaria nella stessa misura di quella già applicata.

3. Salvo quanto previsto dai commi 1bis e 2, le violazioni amministrative previste a carico degli utenti dalla presente legge sono applicate secondo i criteri previsti dalla legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale) e accertate e contestate da personale e/o soggetti a ciò espressamente incaricati delle aziende di trasporto nel rispetto della normativa vigente. L'ordinanza-ingiunzione di cui all'articolo 18 della legge 689/1981, è emessa dal direttore dell'azienda di trasporto incaricato. Per le ferrovie di cui all'articolo 8 del d.lgs. 422/1997 competente all'emissione dell'ordinanza-ingiunzione di cui all'articolo 84 del d.p.r. 753/1980 è il direttore dell'azienda incaricato.(17)

3 bis. Nell'ambito del trasporto pubblico regionale e locale, a bordo dei mezzi e nei locali di esercizio, al fine di garantire maggiore sicurezza all'utenza, i gestori dei servizi di trasporto pubblico nonché l'ente locale competente territorialmente possono affidare le attività di controllo, prevenzione, contestazione e accertamento, sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista una sanzione amministrativa, anche a guardie giurate nominate e allo scopo autorizzate, con le modalità di cui all'articolo 133 del regio decreto 18 giugno 1931, n. 773 (Approvazione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza) e del regio decreto 6 maggio 1940, n. 635 (Approvazione del regolamento per l'esecuzione del testo unico 18 giugno 1931, n. 773 delle leggi di pubblica sicurezza) o a personale con la stessa qualifica appartenente a istituti di vigilanza privata, in assenza del personale della polizia ferroviaria e di altri ufficiali e agenti di polizia giudiziaria.(18)

4. Salvo quanto previsto dal comma 2, i proventi delle sanzioni applicate agli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono devoluti interamente alle aziende di trasporto.

5. La Carta della qualità dei servizi adottata dai gestori dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, in conformità allo schema di cui all'articolo 3, comma 1, lettera h), disciplina i diritti degli utenti, le modalità per proporre reclamo e adire le vie conciliative, nonché i casi di riduzione o esenzione dal pagamento delle sanzioni di cui al comma 1 a favore degli utenti titolari di abbonamento che, sprovvisti del titolo di viaggio, presentino l'abbonamento in originale entro termini prestabiliti.

Art. 47

(Obblighi a carico dei gestori del trasporto pubblico locale)

1. In caso di reclami, i gestori hanno l'obbligo di dare risposta entro trenta giorni; tale termine si applica anche in caso di reclamo presentato agli enti locali.

TITOLO VI

DISPOSIZIONI SUL DEMANIO LACUALE - FLUVIALE E SULLA NAVIGAZIONE INTERNA

Art. 48

(Gestioni associate di bacino lacuale)

1. La Regione, allo scopo di garantire un efficace ed efficiente esercizio delle funzioni conferite con la presente legge, adotta strumenti d'incentivazione per favorire la formazione di accordi, anche interregionali, per la gestione in forma associata delle competenze conferite in materia di demanio lacuale.

2. I comuni ricadenti nel medesimo bacino lacuale, il cui perimetro è definito dalla Giunta regionale, possono esercitare in forma associata le funzioni di cui al comma 1 mediante la costituzione di apposita autorità di bacino lacuale cui possono aderire anche le province nel cui territorio ricade il bacino lacuale.

3. Le autorità di bacino lacuale sono enti pubblici non economici, dotati di personalità giuridica e di autonomia organizzativa e contabile, costituiti per l'esercizio in forma associata delle funzioni degli enti locali in materia di demanio lacuale nei bacini di cui al comma 2; le autorità esercitano, per gli enti locali aderenti e sul territorio di rispettiva competenza, le funzioni di cui agli articoli 4, comma 5, e 6, comma 4, per quanto riferibile al demanio della navigazione interna. Nel rispetto della legge, l'ordinamento e il funzionamento delle autorità sono disciplinati dal proprio statuto e dai regolamenti. La Giunta regionale adotta, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, linee guida per la predisposizione degli statuti al fine di uniformare le modalità di funzionamento e composizione degli organi delle autorità, nonché le relative attribuzioni. Organi delle autorità sono:

- a) l'assemblea, i cui componenti svolgono la loro attività a titolo onorifico e gratuito e senza alcun rimborso delle spese;
- b) il consiglio di amministrazione, composto da un massimo di cinque consiglieri;
- c) il presidente, scelto tra i componenti del consiglio di amministrazione;
- d) il direttore, al quale compete la responsabilità gestionale e che viene nominato dalla autorità di bacino lacuale fra gli iscritti ad apposito elenco tenuto a cura della Regione;
- e) l'organo di revisione.

4. I consorzi per la gestione associata di bacino lacuale attualmente in essere fra gli enti locali e, precisamente, il Consorzio dei comuni della sponda bresciana del lago di Garda e del lago d'Idro, il Consorzio per la gestione associata dei laghi d'Iseo, Endine e

Moro, il Consorzio del Lario e dei laghi minori, il Consorzio laghi Ceresio, Piano e Ghirla e il Consorzio gestione associata dei laghi Maggiore, Comabbio, Monate e Varese, sono trasformati in enti pubblici non economici ai sensi del presente articolo.

5. Entro il termine perentorio di centottanta giorni dall'adozione delle linee guida di cui al comma 3, i consorzi di cui al comma 4 procedono agli adempimenti derivanti dalla trasformazione di cui al presente articolo. Fino all'insediamento degli organi degli enti derivanti dalla trasformazione, restano in carica, per i consorzi di rispettiva competenza, gli organi in carica all'entrata in vigore della presente legge, esclusivamente per l'attuazione delle procedure di trasformazione, per l'ordinaria amministrazione e per il compimento degli atti di straordinaria amministrazione, purché indifferibili e urgenti. Lo statuto è adeguato, su proposta del consiglio di amministrazione, in relazione alle disposizioni ed alle linee guida di cui al presente articolo, esclusivamente al fine di determinare la composizione e le attribuzioni degli organi, nonché l'ordinamento degli uffici. All'adeguamento dello statuto provvede l'assemblea consortile con deliberazione di adozione assunta con la maggioranza dei due terzi dei componenti e con la maggioranza dei due terzi dei voti. La deliberazione è trasmessa alla Giunta regionale per la verifica, entro trenta giorni dalla ricezione, del rispetto delle previsioni di legge e della coerenza con gli indirizzi contenuti nelle linee guida di cui al comma 3. La Giunta regionale restituisce la proposta di statuto, evidenziando gli eventuali motivi di non rispondenza; lo statuto, adeguato a seguito delle evidenze regionali, è approvato in via definitiva entro i successivi trenta giorni dall'assemblea consortile e trasmesso per la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione, con efficacia dal giorno successivo. Divenuto efficace l'adeguamento statutario, l'autorità di gestione continua nella titolarità di tutti i rapporti giuridici attivi e passivi facenti capo al precedente consorzio. Entro quindici giorni dall'efficacia dell'adeguamento statutario, il presidente in carica convoca l'assemblea per l'elezione dei componenti del consiglio di amministrazione. A tali adempimenti, decorso infruttuosamente il termine di cui al primo periodo del presente comma, provvede in via sostitutiva la Regione con la nomina di un commissario ad acta, previa diffida ad adempiere entro il termine di trenta giorni. Il termine di cui al primo periodo è sospeso al momento della ricezione, da parte della Regione, della deliberazione dell'assemblea consortile e riprende a decorrere nuovamente dal momento della restituzione della proposta di statuto. Le successive modificazioni dello statuto sono adottate dall'assemblea, con deliberazione assunta dalla maggioranza assoluta dei componenti e a maggioranza assoluta dei voti, nel rispetto della procedura di approvazione di cui al presente comma. Le modifiche allo statuto sono efficaci dal giorno successivo alla loro pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione.

6. Entro trenta giorni dalla data di individuazione dei bacini lacuali, al di fuori dei casi disciplinati dai commi 4 e 5 per la trasformazione dei consorzi ivi richiamati, il Presidente della Giunta regionale o l'assessore regionale competente in materia, se delegato, convoca in conferenza gli enti locali ricadenti nel territorio del bacino lacuale, per verificare l'interesse all'adesione al nuovo ente e per la successiva predisposizione dello statuto. Entro sessanta giorni dalla data di convocazione, la conferenza elabora una proposta di statuto conforme alle disposizioni ed alle linee guida di cui al presente articolo. La proposta di statuto, adottata entro i successivi trenta giorni dall'organo assembleare degli enti locali, è trasmessa alla Giunta regionale per la verifica, entro trenta giorni dalla ricezione, del rispetto delle previsioni di legge e della coerenza con gli indirizzi contenuti nelle linee guida di cui al comma 3. La Giunta regionale restituisce la proposta di statuto, evidenziando gli eventuali motivi di non rispondenza; lo statuto, adeguato a seguito delle evidenze regionali, è approvato in via definitiva entro i successivi trenta giorni dall'organo assembleare degli enti locali e trasmesso per la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione, con efficacia dal giorno successivo. L'autorità è costituita, entro trenta giorni dalla pubblicazione dello statuto, con decreto del Presidente della Giunta o dell'assessore regionale competente in materia, se delegato. Entro trenta giorni dalla costituzione dell'autorità, il sindaco del comune con il maggior numero di abitanti convoca l'assemblea dell'autorità per l'elezione dei componenti del consiglio di amministrazione. Le successive modificazioni dello statuto sono deliberate dall'assemblea, con deliberazione assunta dalla maggioranza assoluta dei componenti e a maggioranza assoluta dei voti e nel rispetto della procedura di approvazione di cui al presente comma. Le modifiche allo statuto sono efficaci dal giorno successivo alla loro pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione.

7. I comuni non associati versano all'autorità del bacino lacuale di riferimento le quote riscosse dei canoni demaniali di spettanza regionale che l'autorità provvede a versare alla Regione.

8. I comuni non associati e le autorità, per i comuni associati, attuano, anche in qualità di stazione appaltante, il programma degli interventi regionali sul demanio delle acque interne di cui all'articolo 12. Prima di procedere alla realizzazione di tali interventi, i comuni non associati devono ottenere il preventivo parere da parte dell'autorità del bacino lacuale di riferimento.

9. Per esigenze di economia amministrativa e migliore gestione dei conferimenti, la Giunta regionale autorizza la competente direzione generale ad avvalersi delle autorità di bacino lacuale e degli altri enti gestori delle idrovie per lo svolgimento di attività della Regione e in particolare per:

a) ottimizzare l'interscambio di informazioni tra i diversi livelli gestionali finalizzato ad assicurare il costante ritorno di informazioni dal territorio;

b) favorire la formazione di una struttura permanente dotata di strumenti e professionalità specifici per la gestione ottimale delle funzioni conferite;

c) garantire l'applicazione omogenea e coerente delle norme e delle direttive che regolano la materia.

10. Le autorità di bacino lacuale si avvalgono, per lo svolgimento delle rispettive funzioni, delle seguenti risorse:

a) percentuale dei canoni demaniali riscossi;

b) eventuali trasferimenti regionali integrativi.

11. Le autorità di bacino lacuale possono gestire attività non autoritative, purché in regime di equilibrio tra costi e ricavi, e comunque senza aggravii, nemmeno indiretti, a carico della Regione.

Art. 49

(Porti lacuali)

1. I comuni e le autorità di bacino lacuale riconosciuti ai sensi dell'articolo 48 gestiscono i porti lacuali, salvo che, in applicazione del principio di sussidiarietà orizzontale, non sia identificabile, nell'ambito dell'iniziativa privata, la capacità di perseguire egualmente gli

obiettivi di interesse generale sotto il profilo del miglioramento dei livelli occupazionali e dello sviluppo turistico o ambientale o paesaggistico o culturale dell'area, relativi all'esercizio dell'attività portuale. Nel caso in cui i comuni o le autorità di bacino lacuale decidano di gestire direttamente tali porti lacuali, possono essere esentati dal pagamento del canone, purché si impegnino, con oneri integralmente a loro carico, alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei porti stessi e al rispetto delle direttive regionali in proposito. Con convenzione tra la Regione e i comuni o le autorità di bacino lacuale sono definiti i canoni d'uso dei posti barca riscossi dall'ente e modulati sulla base dei servizi effettivamente svolti. Gli introiti dovranno comunque sempre essere reinvestiti nella gestione del porto o di altre pertinenze demaniali. I comuni e le autorità di bacino lacuale possono affidare la gestione ad aziende da essi dipendenti nelle forme previste dalla normativa vigente in materia di ordinamento delle autonomie locali. Le norme previste nel presente articolo si applicano anche alle zone portuali del Naviglio Grande e del Naviglio Pavese. Con convenzione sono regolati tutti i canoni concessori relativi a tali zone portuali.

2. Le unità di navigazione sino ad otto metri di proprietà dei residenti sulle isole lacuali o nella frazione S. Margherita di Valsolda sul lago Ceresio sono considerate mezzi indispensabili di locomozione e hanno diritto di precedenza nell'assegnazione di posti di ormeggio nei porti.

3. Le unità di navigazione professionali con attività non a scopo di lucro hanno diritto di precedenza nell'assegnazione di posti ormeggio nei porti dei laghi lombardi.

#### Art. 50

(Regolamento del demanio della navigazione interna)

1. La Regione disciplina, con regolamento, la gestione del demanio della navigazione interna costituito dal demanio lacuale e dal demanio idroviario. Il regolamento, nel rispetto dei principi stabiliti in materia dal Codice della navigazione e dalla presente legge, definisce le procedure per la delimitazione del demanio della navigazione interna e per l'uso di detto demanio, le tipologie di concessioni e i procedimenti per l'affidamento delle stesse in conformità alla normativa vigente, i rapporti tra la Regione e gli enti preposti alla gestione del demanio e le modalità per l'effettuazione della vigilanza sul demanio. Fino all'entrata in vigore del regolamento continuano ad applicarsi le direttive regionali emanate in materia.

2. Con il regolamento di cui al presente articolo sono determinate le modalità per il rilascio di concessioni a privati per progetti tesi al recupero e alla manutenzione dei beni vincolati e per interventi finalizzati alla valorizzazione anche economica del demanio, purché ne sia garantito l'uso pubblico. I canoni in questi casi devono essere commisurati all'investimento realizzato, all'uso pubblico garantito e al ritorno economico dell'investimento.

3. Le modalità relative al rilascio delle concessioni di cui al comma 2 sono individuate tenendo conto della necessità di garantire la conservazione dei beni di valore storico, artistico e ambientale, la valorizzazione dei beni e il miglioramento dell'uso pubblico degli stessi.

#### Art. 51

(Disciplina della circolazione nautica)

1. La Giunta regionale, nel rispetto dell'articolo 120 della Costituzione, del Codice della navigazione e della presente legge, disciplina con regolamenti la circolazione sulle vie navigabili attraverso:

a) la definizione di regole di circolazione generali e specifiche per ogni via navigabile;

b) la delimitazione delle zone per le quali sono previsti limiti alla circolazione nautica e limiti di velocità per l'unità di navigazione nella fascia costiera e al di fuori di essa;

c) la definizione di standard ottimali per la circolazione delle unità di navigazione pubblica;

d) la classificazione delle vie navigabili, con l'indicazione delle limitazioni da rispettare per gli attraversamenti stradali, ferroviari o di altro tipo;

e) la disciplina delle autorizzazioni necessarie per la realizzazione di nuove infrastrutture o per la modifica di opere esistenti, qualora le stesse comportino limitazioni alla navigazione;

f) la predisposizione e la conservazione del registro delle vie navigabili e delle zone portuali.

2. La Giunta regionale promuove e sottoscrive convenzioni con lo Stato, le regioni e altri organismi pubblici e privati al fine di garantire un adeguato servizio di vigilanza, intervento e soccorso sulle vie navigabili lombarde, disciplinando anche le modalità di erogazione dell'eventuale sostegno finanziario.

#### Art. 52

(Canoni di concessione dei beni demaniali)

1. I proventi delle concessioni di cui all'articolo 6, comma 4, lettere a) e b), sono destinati nella misura massima del 40 per cento ai comuni non associati e del 60 per cento alle autorità di bacino lacuale per l'esercizio delle funzioni conferite. La Giunta regionale può ridurre tale percentuale sino al 30 per cento per i comuni non associati ed elevarla sino ad un massimo del 70 per cento per le autorità di bacino lacuale, a fronte della valutazione di parametri di efficacia ed efficienza gestionale, individuati dalla Giunta regionale, sentite le autorità di bacino lacuale. La percentuale rimanente è versata alla Regione ed è destinata al finanziamento degli interventi di incremento e miglioramento individuati nel programma degli interventi regionali sul demanio delle acque interne.

2. Al fine di monitorare l'attuazione delle funzioni conferite, le autorità di bacino lacuale trasmettono alla Regione, entro il 15 maggio di ogni anno, una relazione annuale sulla gestione del demanio e sull'utilizzo della quota di canoni trattenuta da tali enti e dai comuni non associati afferenti al bacino lacuale di riferimento. A tal fine, i comuni non associati trasmettono all'autorità di bacino lacuale, entro il 15 aprile di ogni anno, una relazione annuale sulla gestione del demanio e sull'utilizzo della quota di canoni trattenuta, unitamente alla rendicontazione degli introiti percepiti e delle spese sostenute.

3. La Regione disciplina, con regolamento, le modalità di calcolo, la determinazione e l'applicazione del canone per la concessione dei beni del demanio lacuale.

4. Con il regolamento di cui al comma 3 si possono stabilire particolari modalità di determinazione dei canoni demaniali, relative alle concessioni da rilasciarsi agli enti che presentino progetti di valorizzazione del demanio volti a migliorarne l'uso pubblico o di miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica.

Art. 53

(Occupazioni abusive o eccedenti il termine di concessione)

1. In assenza della prescritta concessione, in caso di denuncia da parte del soggetto occupante, è dovuta per ciascun anno di occupazione una indennità pari:

- a) al valore del canone concessorio non corrisposto, incrementato di una penale pari al 10 per cento, oltre agli interessi legali, qualora il pagamento di quanto richiesto avvenga entro i termini indicati dall'ente preposto alla gestione del demanio;
- b) al valore del canone concessorio non corrisposto, incrementato di una penale pari al 20 per cento del medesimo canone, oltre agli interessi legali, qualora il pagamento di quanto richiesto avvenga entro sessanta giorni dai termini indicati dall'ente preposto alla gestione del demanio;
- c) al valore del canone concessorio non corrisposto, incrementato di una penale pari al 30 per cento del medesimo canone, oltre agli interessi legali, qualora il pagamento di quanto richiesto avvenga entro centoventi giorni dai termini indicati dall'ente preposto alla gestione del demanio;
- d) al valore del canone concessorio non corrisposto, incrementato di una penale pari al 40 per cento del medesimo canone, oltre agli interessi legali, qualora il pagamento di quanto richiesto avvenga oltre centoventi giorni dai termini indicati dall'ente preposto alla gestione del demanio.

2. Il perdurare dell'occupazione oltre i termini prescritti dalla concessione, in caso di denuncia da parte del soggetto occupante, comporta la corresponsione, per ciascun anno di occupazione, di una indennità pari:

- a) al valore del canone concessorio non corrisposto, oltre agli interessi legali, qualora il pagamento di quanto richiesto avvenga entro i termini indicati dall'ente preposto alla gestione del demanio;
- b) al valore del canone concessorio non corrisposto, incrementato di una penale pari al 5 per cento del medesimo canone, oltre agli interessi legali, qualora il pagamento di quanto richiesto avvenga entro sessanta giorni dai termini indicati dall'ente preposto alla gestione del demanio;
- c) al valore del canone concessorio non corrisposto, incrementato di una penale pari al 10 per cento del medesimo canone, oltre agli interessi legali, qualora il pagamento di quanto richiesto avvenga entro centoventi giorni dai termini indicati dall'ente preposto alla gestione del demanio;
- d) al valore del canone concessorio non corrisposto, incrementato di una penale pari al 20 per cento del medesimo canone, oltre agli interessi legali, qualora il pagamento di quanto richiesto avvenga oltre centoventi giorni dai termini indicati dall'ente preposto alla gestione del demanio.

3. Per le concessioni pluriennali, il ritardato pagamento di una annualità, in caso di denuncia da parte del soggetto occupante, comporta il pagamento del canone, incrementato di una penale pari all'1 per cento del canone dovuto, qualora il pagamento sia effettuato entro trenta giorni dalla scadenza dei termini suddetti. Oltre i trenta giorni dalla scadenza, la penale è pari al 2 per cento per ogni mese di ulteriore ritardo, fino a un massimo del 100 per cento. In ogni caso è facoltà dell'ente preposto alla gestione del demanio attivare la procedura di revoca della concessione demaniale. In ogni caso la procedura deve essere attivata qualora le penali raggiungano il limite massimo previsto dal presente comma.

4. Il pagamento dell'indennità di occupazione sostitutiva del canone concessorio, di cui al presente articolo, non costituisce comunque titolo per il prosieguo dell'occupazione o titolo per il rilascio della concessione. Resta fermo, in ogni caso, il potere dell'ente preposto alla gestione del demanio di adottare tutti i provvedimenti ritenuti opportuni, in particolare la rimozione delle attrezzature abusive e la rimessa in pristino dello stato dei luoghi, le cui spese saranno a carico del soggetto sanzionato. In caso di accertamento dell'infrazione da parte degli organi competenti le penali di cui al presente articolo sono raddoppiate.

5. Trascorsi inutilmente i termini concessi per il versamento delle somme richieste ai sensi del presente articolo, l'ente preposto alla gestione del demanio ha la facoltà di procedere alla riscossione coattiva degli importi tramite ruolo o nelle diverse forme ritenute più opportune nel caso concreto.

6. Coloro che non rispettino gli obblighi della concessione, con esclusione dei casi previsti dai commi 1, 2 e 3, fatte salve le sanzioni penali previste e la decadenza della stessa, incorrono nell'applicazione di una sanzione amministrativa da un minimo di euro 120,00 a un massimo di euro 1.200,00.

Art. 54

(Deposito di beni mobili sul demanio ed ormeggi abusivi)

1. È vietato abbandonare e depositare unità di navigazione e altri beni mobili e rifiuti sul demanio lacuale e fluviale. Le unità di navigazione e gli altri beni mobili collocati su tali aree demaniali al di fuori degli spazi di ormeggio assegnati o senza concessione sono rimossi, previa semplice constatazione da parte degli agenti addetti alla vigilanza, a cura degli enti preposti alla gestione del demanio, con esecuzione in danno del proprietario, ove conosciuto.

2. In caso di violazione del comma 1, il trasgressore è tenuto a pagare le spese di rimozione e ripristino, oltre alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 60,00 ad euro 600,00.

3. Gli enti preposti alla gestione del demanio curano, altresì, la rimozione dei relitti e dei materiali sommersi o abbandonati sugli arenili, al fine di garantire una regolare funzionalità delle vie di navigazione e l'uso corretto degli spazi e delle aree demaniali. La rimozione avviene previa constatazione degli agenti preposti alla vigilanza e lo smaltimento è disposto dall'ente preposto alla gestione del demanio senza ulteriore formalità, nel rispetto delle discipline ambientali.



4. Le unità di navigazione rimosse sono conservate in apposite aree per trenta giorni, trascorsi i quali senza che alcuno abbia avanzato richiesta di restituzione, con provvedimento dei soggetti di cui al comma 3, può esserne disposta la distruzione o la messa all'asta.

5. Qualora non risulti noto il proprietario, gli atti relativi all'inizio del procedimento sono pubblicati, per quindici giorni consecutivi, all'albo pretorio del comune ove è stata ritrovata l'unità di navigazione.

Art. 55

(Disposizioni contro l'inquinamento delle acque)

1. In tutte le acque interne, nonché sulle banchine, moli, pontili, rive e altre pertinenze è vietato:

- a) lo svuotamento delle acque di sentina oleose;
- b) il getto di rifiuti di qualsiasi genere, di oggetti, di liquidi, di detriti o di acque di sentina;
- c) lo scarico dall'unità di navigazione dei residui di combustione di oli lubrificanti, di acqua di lavaggio o di ogni altra sostanza pericolosa o inquinante.

2. Le unità di navigazione nuove devono essere attrezzate per garantire che gli scarichi avvengano secondo le norme vigenti.

3. I comuni rivieraschi e i titolari di porti e approdi devono realizzare e assicurare l'installazione e il funzionamento di adeguate strutture per lo smaltimento di tutti i tipi di rifiuti originati dalle attività di navigazione. Gli investimenti necessari per le strutture pubbliche sono finanziati con il programma di cui all'articolo 12.

4. In caso di violazione delle disposizioni di cui al presente articolo il trasgressore è tenuto a pagare le spese di rimozione ed eventuale ripristino dei danni, oltre alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 120,00 ad euro 1.200,00.

Art. 56

(Residenze permanenti e attività commerciali)

1. La destinazione permanente a residenza su unità di navigazione e galleggianti è vietata.

2. L'esercizio dell'attività commerciale su unità di navigazione e galleggianti ancorati saldamente e continuamente assicurati alla riva o all'alveo è ammesso, previo accertamento del rispetto:

- a) della normativa regionale vigente, ivi comprese le norme urbanistiche e le norme in materia di commercio riferite alla tipologia simile a terra e le disposizioni igienico-sanitarie;
- b) delle norme di navigazione volte a garantire la corretta utilizzazione delle vie navigabili.

3. In caso di violazione delle disposizioni di cui al presente articolo, il trasgressore è tenuto a pagare le spese di rimozione delle unità di navigazione e dei galleggianti, l'eventuale risarcimento dei danni, oltre alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro 120,00 ad euro 1.200,00.

Art. 57

(Vigilanza sul demanio e in materia di navigazione interna)

1. La vigilanza sul demanio e sulla navigazione interna diretta al rispetto della normativa vigente è effettuata dal personale di vigilanza degli enti preposti alla gestione del demanio. Resta ferma la competenza degli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria, ai sensi delle disposizioni contenute nelle leggi statali. Gli enti preposti alla gestione del demanio della navigazione interna esercitano i poteri di vigilanza e controllo, provvedendo, anche attraverso l'emissione di appositi provvedimenti, a garantire la sicurezza della navigazione.

2. Gli agenti addetti alla vigilanza, nell'ambito della loro attività, possono accedere a tutte le aree, in concessione e private, strutturalmente connesse alle attività di navigazione e comunque facenti parte del demanio regionale o del demanio lacuale e fluviale su cui la Regione ha competenza amministrativa.

3. Coloro che violano le norme di disciplina della navigazione interna o del demanio lacuale e fluviale incorrono, ove non diversamente previsto, nella sanzione amministrativa da un minimo di euro 60,00 a un massimo di euro 600,00.

4. Gli stranieri o i cittadini italiani residenti all'estero effettuano il pagamento, previsto per la violazione contestata, in misura ridotta, ai sensi dell'articolo 16 della legge 689/1981, allo stesso agente accertatore che consegna copia del verbale con dichiarazione di quietanza. Nel caso il trasgressore non provveda al pagamento immediato, l'unità di navigazione è sottoposta a sequestro e restituita a chi ne ha titolo a pagamento effettuato.

5. Qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 16 della legge 689/1981, il rapporto di cui all'articolo 17, comma 1, della legge 689/1981 è trasmesso all'ente preposto alla gestione del demanio della navigazione interna del luogo dove la violazione è stata consumata.

6. Le procedure per la nomina degli agenti addetti alla vigilanza, per la compilazione e la notifica degli avvisi di accertamento e per la relativa contestazione e opposizione, nonché i casi per i quali è ammesso il pagamento in misura ridotta sono disciplinati con apposito regolamento della Giunta regionale, nel rispetto della legge 689/1981.

Art. 58

(Disciplina del demanio lacuale e della navigazione sul lago di Garda)

1. La Regione disciplina, con regolamento, il demanio lacuale e la navigazione sul lago di Garda, previa intesa con la Regione Veneto e la Provincia Autonoma di Trento.

Art. 59

(Navigazione sul fiume Po)

1. Le funzioni amministrative concernenti la navigazione interna sul fiume Po e idrovie collegate, di cui all'articolo 98 del d.p.r. 616/1977, sono esercitate sulla base d'intesa stipulata fra la Regione Lombardia e le Regioni Emilia-Romagna, Veneto e Piemonte ai sensi dell'articolo 117, ottavo comma, della Costituzione.

2. Lo svolgimento delle funzioni amministrative regionali concernenti la navigazione interna sul fiume Po ed idrovie collegate comporta:

- a) spese direttamente sostenute dalla Regione;
- b) spese per il finanziamento della quota conguaglio afferente al riparto degli oneri sostenuti dalle altre regioni;
- c) entrate derivanti da eventuali conguagli positivi;
- d) altre entrate.

Art. 59 bis

(Gestione del demanio della navigazione sul sistema dei navigli lombardi)(19)

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 49 per le zone portuali del Naviglio Grande e del Naviglio Pavese, l'ente preposto alla gestione del demanio della navigazione sul sistema dei navigli lombardi è l'autorità che esercita le funzioni di polizia idraulica nel medesimo reticolo di competenza.

2. All'autorità di cui al comma 1 spettano, in particolare, le funzioni concernenti:

- a) il rilascio delle concessioni dei beni del demanio della navigazione in gestione, nonché la riscossione e l'introito dei relativi canoni;
- b) l'irrogazione delle sanzioni applicate nello svolgimento delle funzioni di vigilanza sul demanio della navigazione in gestione e sulla navigazione interna, di cui all'articolo 57, e l'introito dei relativi proventi.

3. Le entrate di cui al comma 2 sono destinate al finanziamento delle connesse funzioni di gestione e di vigilanza.

TITOLO VII

NORME FINANZIARIE, TRANSITORIE E FINALI

Art. 60

(Costituzione delle agenzie per il trasporto pubblico locale e relative competenze)

1. Gli enti locali ricadenti in ciascuno dei bacini di cui alle lettere c) e f) del comma 1 dell'articolo 7 provvedono all'adozione e all'approvazione definitiva dello statuto della rispettiva Agenzia entro il termine massimo di quattro mesi dall'entrata in vigore della legge recante "Riforma del sistema delle autonomie della Regione e disposizioni per il riconoscimento della specificità dei territori montani in attuazione della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni)".(20)

1 bis. Gli enti locali e le Agenzie per il trasporto pubblico locale adottano gli atti necessari per la piena operatività delle medesime Agenzie, procedendo alla nomina degli organi previsti dal comma 6 dell'articolo 7 e approvando gli atti regolamentari fondamentali previsti dallo statuto, ivi inclusa l'approvazione del bilancio, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge recante "Riforma del sistema delle autonomie della Regione e disposizioni per il riconoscimento della specificità dei territori montani in attuazione della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni)".(21)

2. Sino alla costituzione delle agenzie per il trasporto pubblico locale, le relative competenze corrispondenti alle funzioni che gli enti locali devono esercitare in forma associata, ai sensi degli articoli 4 e 6, sono esercitate singolarmente dagli enti locali, i quali continuano anche ad esercitare le funzioni loro attribuite ai sensi della legge regionale 14 luglio 2009, n. 11 (Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti), laddove compatibili con le disposizioni della presente legge, nel rispetto dei termini di attuazione della medesima legge stabiliti dal presente articolo. Sino alla costituzione delle agenzie per il trasporto pubblico locale territorialmente competenti, la competenza sui servizi funiviari e funicolari di trasporto pubblico locale espletati sugli impianti di Albino-Selvino, di Aregno-Pigra e di Motta-Campodolcino è esercitata dalle province sul cui territorio insistono i predetti impianti; la competenza sui servizi funiviari e funicolari di trasporto pubblico locale espletati sugli impianti di Bergamo-Bergamo Alta, di Bergamo Alta-San Vigilio, di Como-Brunate, di Margno-Pian delle Betulle, di Malnago-Piani d'Erna e di Ponte di Piero-Monteviasco è esercitata dai comuni sul cui territorio insistono i predetti impianti. Sino alla costituzione dell'agenzia per il trasporto pubblico locale territorialmente competente, la competenza sulla tramvia Bergamo-Albino è esercitata dalla Provincia di Bergamo e dal Comune di Bergamo in conformità agli atti convenzionali vigenti. Sino alla costituzione ed all'assegnazione delle risorse regionali a favore dell'agenzia del bacino di Como, Lecco, Sondrio e Varese, la Regione, per corrispondere alle esigenze di mobilità connesse all'insediamento dell'aeroporto internazionale di Malpensa 2000, assegna annualmente alla Provincia di Varese un sostegno finanziario per assicurare il potenziamento e lo sviluppo dei servizi di trasporto pubblico locale.

3. Le Agenzie per il trasporto pubblico locale provvedono all'approvazione dei programmi di bacino del trasporto pubblico locale, ai sensi dell'articolo 13, comma 4, entro dodici mesi dall'entrata in vigore della legge recante "Riforma del sistema delle autonomie della Regione e disposizioni per il riconoscimento della specificità dei territori montani in attuazione della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni)". (22)

4. Le Agenzie per il trasporto pubblico locale provvedono all'espletamento delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, ai sensi dell'articolo 22, comma 2, entro ventuno mesi dall'entrata in vigore della legge recante "Riforma del sistema delle autonomie della Regione e disposizioni per il riconoscimento della specificità dei territori montani in attuazione della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni)".(23)

5. Gli enti locali e le agenzie per il trasporto pubblico locale, ove costituite, provvedono all'attuazione del sistema tariffario integrato regionale entro il termine stabilito dal regolamento di cui all'articolo 44.

6. Nel caso di mancato adempimento a quanto stabilito dai commi 1, 1 bis, 3, 4 e 5, la Giunta regionale, previa diffida e fissazione di un congruo termine, applica agli enti locali e alle Agenzie la sospensione, nella misura del 10 per cento, dei trasferimenti mensili regionali erogati a titolo di contributo a valere sui corrispettivi di ciascun contratto di servizio vigente o dell'atto di affidamento ancora in corso, ad esclusione delle risorse erogate ai sensi dell'articolo 67, comma 13 quater; tale sospensione opera, su base mensile, sino all'avvenuto adempimento. Gli enti locali e le Agenzie cui è stata applicata la misura della sospensione dei trasferimenti possono assicurare il mantenimento del livello dei servizi oggetto dei contratti e degli atti di affidamento con oneri a carico del proprio bilancio o procedere alla razionalizzazione dei servizi stessi. La Giunta regionale si riserva di dare comunicazione alla competente sezione della Corte dei Conti dei provvedimenti adottati di sospensione dei trasferimenti. Resta comunque salvo quanto previsto

dall'articolo 61 della presente legge e dall'articolo 1, comma 609, della legge 23 dicembre 2014, n. 190 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015)" in merito agli interventi sostitutivi. (24)

7. Dalla data di approvazione del bilancio, le Agenzie subentrano nella titolarità dei contratti di servizio sottoscritti dagli enti locali per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, nonché degli atti di affidamento in essere alla medesima data. Alle Agenzie costituite e operative ai sensi del comma 1 bis, nelle more della completa attuazione di quanto disposto dall'articolo 17, sono trasferite le risorse per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, erogate a titolo di contributo a valere sui corrispettivi di ciascun contratto di servizio vigente o dell'atto di affidamento ancora in corso, le risorse erogate ai sensi dell'articolo 67, comma 13 quater, nonché quelle per lo svolgimento delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico. All'Agenzia del bacino della Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia spettano le risorse di cui al presente comma erogate alla Città metropolitana di Milano, alle province di Monza e Brianza, Lodi e Pavia e ai comuni capoluogo di Milano, Monza, Lodi e Pavia. (25)

8. Al fine di garantire la tempestiva ed uniforme attuazione della presente legge in conformità ai termini stabiliti dai commi 1, 3 e 4, gli enti locali, d'intesa con i rispettivi gestori, possono rideterminare le scadenze dei contratti di servizio sino al termine massimo previsto al comma 4. (26)

9. Nei casi di affidamenti diretti in concessione, al solo fine di garantire la regolare prosecuzione dei servizi, sino all'affidamento ai sensi dell'articolo 22, l'ente concedente e il concessionario possono concordare, a corrispettivo invariato, un efficientamento dei costi aziendali nella misura massima del 5 per cento, da realizzare anche attraverso una razionalizzazione degli stessi servizi, nella misura massima del 15 per cento, garantendo comunque idonei servizi per l'utenza pendolare.

Art. 61

(Interventi sostitutivi)

1. La Giunta regionale, negli ambiti di competenza legislativa della Regione e nel rispetto del principio di leale collaborazione, previa diffida e fissazione di un congruo termine, esercita il potere sostitutivo in caso di accertata inattività nel compimento di atti obbligatori per legge da parte delle agenzie per il trasporto pubblico locale e degli enti locali, nonché in caso di mancata costituzione delle agenzie per il trasporto pubblico locale nei termini previsti dall'articolo 60.

2. Decorso inutilmente il termine assegnato per provvedere, la Giunta regionale, sentito l'ente inadempiente, in caso di perdurante inadempimento, nomina un commissario ad acta o provvede direttamente al compimento dell'atto.

3. Il commissario ad acta è nominato per un termine non superiore a sei mesi, rinnovabile una sola volta.

4. Le spese relative all'attività del commissario ad acta sono a carico del bilancio dell'ente inadempiente.

Art. 62

(Intese)

1. La Giunta regionale, ove debba acquisire un'intesa ai sensi della presente legge, indice una conferenza di servizi da svolgersi secondo le disposizioni di cui all'articolo 13 della legge regionale 1° febbraio 2012, n. 1 (Riordino normativo in materia di procedimento amministrativo, diritto di accesso ai documenti amministrativi, semplificazione amministrativa, potere sostitutivo e potestà sanzionatoria).

Art. 63

(Risorse statali per interventi nel settore dei trasporti)

1. Le risorse di cui all'articolo 2, comma 1, della legge 18 giugno 1998, n. 194 (Interventi nel settore dei trasporti) sono assegnate dalla competente direzione generale alle aziende di trasporto pubbliche e private che, nell'anno 1996, siano state esercenti servizi di trasporto pubblico locale ammesse a contributo di esercizio, ovvero titolari di concessione di impianto o di esercizio, ovvero agli enti locali che avessero attivi servizi di trasporto pubblico locale contribuiti alla stessa data, in proporzione ai contributi di esercizio erogati ai medesimi soggetti nell'anno 1996. La Regione destina la rata del contributo statale di cui all'articolo 2 della legge 194/1998 all'ammortamento di un mutuo quindicennale finalizzato al concorso della copertura dei disavanzi di esercizio relativi al triennio 1994/1996 con il limite del disavanzo ammissibile.

2. Le risorse di cui all'articolo 2, comma 1, della legge 472/1999 sono assegnate dalla competente direzione generale alle aziende di trasporto pubbliche e private che nell'anno 1997 siano state esercenti servizi di trasporto pubblico locale ammesse a contributo di esercizio, ovvero agli enti locali che avessero attivi servizi di trasporto pubblico locale contribuiti alla stessa data, in proporzione ai contributi di esercizio erogati ai medesimi soggetti nell'anno 1997. La Regione destina la rata del contributo statale di cui all'articolo 12 della legge 472/1999 all'ammortamento di un mutuo quindicennale finalizzato al concorso della copertura dei disavanzi di esercizio relativi all'anno 1997 con il limite del disavanzo ammissibile.

3. Le risorse di cui alla legge 23 dicembre 2000, n. 388 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2001) relative al ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale per l'anno 1999 sono assegnate dalla competente direzione generale, sulla base dei criteri già individuati nei piani di riparto relativi agli anni 1997 e precedenti, alle aziende che nell'anno 1999 sono state esercenti servizi di trasporto pubblico locale contribuiti nello stesso anno, in proporzione ai contributi di esercizio erogati ai medesimi.

Art. 64

(Abrogazioni)

1. La legge regionale 14 luglio 2009, n. 11 (Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti) (27) è abrogata, salvo quanto previsto dal presente articolo.

2. Fino all'entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 24, comma 1, restano in vigore gli articoli 46, 50, 51, 52, 57, 58 e 59 della l.r. 11/2009.

3. Fino all'entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 28, comma 5, resta in vigore l'articolo 124, comma 5, della l.r. 11/2009.

4. Fino all'entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 44, comma 1, restano in vigore gli articoli 30 e 31 della l.r. 11/2009.

5. Fino all'entrata in vigore del regolamento di cui all'[articolo 52, comma 3](#), restano in vigore gli articoli 80 e 88, comma 10, e l'allegato A della [l.r. 11/2009](#).
6. Fino all'entrata in vigore del regolamento di cui all'[articolo 58](#), restano in vigore gli articoli da 92 a 121 della [l.r. 11/2009](#).
7. Fino all'efficacia dei contratti di servizio per la gestione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, restano in vigore gli articoli da 129 a 142 e l'allegato C della [l.r. 11/2009](#).
8. Fino all'emanazione di corrispondenti atti adottati in attuazione della presente legge, restano validi ed efficaci i provvedimenti e gli atti emanati in attuazione delle disposizioni di legge abrogate dal [comma 1](#).
9. All'[articolo 3, comma 1, della legge regionale 4 maggio 2001, n. 9](#) (Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale)[\(28\)](#), sono abrogate le parole ', previo parere della Consulta della mobilità e dei trasporti'.
10. L'[articolo 11 della legge regionale 21 febbraio 2011, n. 3](#) (Interventi normativi per l'attuazione della programmazione regionale e di modifica e integrazione di disposizioni legislative - Collegato ordinamentale 2011)[\(29\)](#) è abrogato.
11. La [legge regionale 6 novembre 2009, n. 24](#) (Modifiche alla [legge regionale 14 luglio 2009, n. 11](#) 'Testo unico delle leggi regionali in materia di trasporti' - Disposizioni in materia di demanio della navigazione e servizi lacuali)[\(30\)](#) è abrogata.

#### Art. 65

(Norme transitorie)

1. La conservazione dell'ammontare delle contribuzioni di cui all'[articolo 138, commi 1, 2 e 3, della l.r. 11/2009](#) è subordinata alla adesione alla riorganizzazione dell'assetto dell'offerta definita dagli enti concedenti. Nel caso di mancata adesione delle aziende alla riorganizzazione definita dall'ente concedente, la Regione, sulla base di apposita attestazione, procede ad una riduzione sino al massimo del 15 per cento del contributo di esercizio, da destinare allo stesso ente concedente per far fronte a miglioramenti dell'offerta di servizio.
2. Fino all'attuazione del modello regionale di integrazione tariffaria di cui all'[articolo 44](#), restano salvi i contenuti delle integrazioni tariffarie già operanti ai sensi della [legge regionale 11 settembre 1989, n. 44](#) (Nuovo sistema tariffario dei servizi pubblici locali di trasporto).
3. Rimangono salvi i procedimenti avviati in attuazione della deliberazione del Consiglio regionale n. VI/1347 del 12 ottobre 1999, concernente la determinazione delle categorie degli interventi da finanziare a sostegno degli investimenti nel trasporto pubblico locale, pendenti all'entrata in vigore della [l.r. 11/2009](#). Gli atti amministrativi finanziari già assunti a norma dell'[articolo 31, comma 6, della legge regionale 29 ottobre 1998, n. 22](#) (Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia) continuano a produrre effetti con particolare riferimento agli obblighi ed alle sanzioni per le inosservanze, da parte dei beneficiari, dei vincoli di destinazione e di inalienabilità.
4. Fino all'attuazione della disciplina di cui all'[articolo 17](#), l'erogazione delle risorse finanziarie per assicurare l'espletamento delle procedure relative alla stipulazione dei contratti di servizio è effettuata dalla Giunta regionale, in relazione allo stanziamento annuale di bilancio, in forma di rate mensili da liquidarsi entro il mese di riferimento.
5. Rimangono salvi gli effetti derivanti dalle procedure di iscrizione di diritto al ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea, già esperite ai sensi dell'[articolo 11 della legge regionale 15 aprile 1995, n. 20](#) (Norme per il trasporto di persone mediante servizio di taxi e servizio di noleggio con conducente), nonché ai sensi dell'[articolo 55 della l.r. 11/2009](#), così come modificato dall'[articolo 11 della l.r. 3/2011](#).
6. Fatto salvo quanto previsto dal [comma 5](#) e in applicazione dell'[articolo 6, comma 7, della legge 21/1992](#), a seguito dell'entrata in vigore della [legge 11 giugno 2004, n. 146](#) (Istituzione della Provincia di Monza e della Brianza) e dell'istituzione di apposito ruolo provinciale ai sensi dell'[articolo 53 della l.r. 11/2009](#), sono iscritti di diritto nel ruolo della Provincia di Monza e della Brianza coloro che, alla data di istituzione dello stesso ruolo, risultano già titolari di licenza di esercizio taxi o di autorizzazione per l'esercizio di noleggio con conducente rilasciata da uno dei comuni appartenenti alla circoscrizione territoriale della Provincia di Monza e della Brianza.

#### Art. 66

(Norme transitorie per l'integrazione tariffaria nell'area milanese)

1. In sede di prima attuazione della presente legge, nelle more della costituzione della competente agenzia per il trasporto pubblico locale, per coordinare l'integrazione tariffaria delle reti di trasporto pubblico regionale e locale e per promuovere l'adozione di sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi, la Regione promuove nel territorio delle Province di Milano e di Monza e della Brianza, a tutela dell'utenza, dell'equità e della trasparenza delle regole che governano il mercato e tenuto conto dei progetti dei sistemi di bigliettazione già avviati, le seguenti forme obbligatorie di coordinamento fra i soggetti di seguito indicati:
  - a) la sottoscrizione di una convenzione, ai sensi dell'[articolo 30 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267](#) (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali), fra la Regione e gli enti locali territorialmente interessati per l'esercizio delle relative funzioni pubbliche in luogo degli enti partecipanti all'accordo;
  - b) la costituzione di un soggetto unitario fra gli operatori ferroviari e quelli delle altre modalità di trasporto.
2. Gli enti locali convenzionati ai sensi del comma 1, lettera a), fino alla costituzione dell'agenzia, svolgono le seguenti funzioni:
  - a) definizione del sistema tariffario integrato, ispirato a principi di unicità e di equilibrio complessivo del sistema, connotato dalle seguenti componenti:
    - 1) delimitazione, estensione e modifica dell'area territoriale d'integrazione e individuazione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale da integrare, disciplinando in forma opportuna le cause di esclusione;
    - 2) dimensionamento delle singole zone e disegno dei relativi confini;
    - 3) definizione dei titoli di viaggio nel rispetto della disciplina regionale;
    - 4) modalità di emissione, regole di validità, layout e naming dei titoli di viaggio;
    - 5) determinazione e aggiornamento del livello della tariffa per singola zona e per titolo di viaggio;

- b) realizzazione, anche secondo criteri condivisi con gli operatori, delle attività di monitoraggio attraverso apposite campagne di rilevazione ed indagine effettuate anche tramite le strutture tecniche degli enti interessati e del soggetto unitario di cui al comma 1, lettera b);
- c) promozione delle attività di comunicazione;
- d) definizione degli indirizzi e verifica dell'attività del soggetto unitario di cui al comma 1, lettera b), con particolare riferimento all'individuazione di direttive e criteri:
- 1) per il riparto degli introiti;
  - 2) per l'attuazione delle attività di comunicazione;
  - 3) per la rete di vendita e per l'integrazione dei sistemi di bigliettazione dei diversi gestori;
- e) definizione delle caratteristiche dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi, nel rispetto degli standard definiti dalla Giunta regionale, e delle relative condizioni di accessibilità da parte di tutti gli operatori;
- f) coordinamento e monitoraggio delle fasi di attuazione e sviluppo dell'integrazione tariffaria.
3. Il soggetto unitario costituito fra gli operatori ai sensi del comma 1, lettera b), nel rispetto degli indirizzi e delle direttive formulati dagli enti pubblici ai sensi del comma 2, nonché in base a criteri di efficienza, efficacia e trasparenza:
- a) cura la stampa e la distribuzione dei titoli di viaggio, l'implementazione della rete di vendita e dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi, nel rispetto degli standard definiti dalla Giunta regionale;
  - b) cura la gestione e il riparto degli incassi derivanti dalla distribuzione dei titoli di viaggio per conto degli operatori, nonché degli eventuali ulteriori introiti e risorse;
  - c) svolge attività di supporto al riparto degli introiti quali, ad esempio, partecipazione all'attività di rilevazione dei dati di traffico, organizzazione e gestione dell'attività di controllo nei confronti degli utenti;
  - d) fornisce supporto agli operatori per la definizione e l'attuazione di alcune attività di promozione e comunicazione, ivi inclusa l'attività di informazione al pubblico dell'offerta integrata, delle sue caratteristiche e dei suoi vantaggi, anche di natura non economica;
  - e) realizza, anche a supporto degli enti, la reportistica di dettaglio del venduto, suddivisa almeno per titoli di viaggio, zone e punti di vendita.
4. Le decisioni fondamentali di competenza degli enti pubblici convenzionati e del soggetto unitario costituito fra gli operatori ai sensi del comma 1 sono assunte a maggioranza qualificata, in modo da consentire la più ampia forma di partecipazione e tutela dei soggetti partecipanti, prevedendo altresì forme e modalità di consultazione dei singoli aderenti in relazione alle decisioni di specifico interesse.
5. La Regione, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, individua gli enti locali tenuti alla sottoscrizione della convenzione di cui al comma 1, lettera a), elaborando il relativo schema di accordo nel rispetto della disciplina di cui al presente articolo. Entro il medesimo termine, la Regione convoca gli operatori per l'esame della proposta da essi elaborata al fine di costituire il soggetto unitario di cui al comma 1, lettera b) e ne verifica la coerenza con la disciplina di cui al presente articolo.
6. In caso di mancata adesione, entro sessanta giorni dalla presentazione della proposta di cui al comma 5, alle forme obbligatorie di coordinamento di cui al comma 1 da parte di enti locali o di operatori, la Regione procede alla sospensione, per il periodo dell'inadempimento, dell'erogazione delle risorse regionali a favore degli enti locali e degli operatori inadempienti.

#### Art. 67

(Norma finanziaria)

1. Alle spese correnti derivanti dal Titolo II, dal Titolo III, Capo IV, dal Titolo IV, Capo I, e dal Titolo V si provvede annualmente con le risorse stanziare in bilancio all'UPB 3.1.2.123 'Integrazione e potenziamento del Trasporto Pubblico Locale' e all'UPB 4.4.2.232 'Federalismo fiscale'.
2. Alle spese correnti derivanti dal Titolo IV, Capo I, si provvede annualmente con le risorse stanziare in bilancio all'UPB 3.1.2.125 'Sistema della navigazione interna'.
3. Alle spese correnti derivanti dal Titolo IV, Capi I e III, si provvede annualmente con le risorse stanziare in bilancio all'UPB 3.1.2.120 'Servizio Ferroviario Regionale'.
4. Alle spese correnti derivanti dal Titolo IV, Capo IV, si provvede annualmente con le risorse stanziare in bilancio all'UPB 3.1.2.410 'Altre azioni per il miglioramento delle infrastrutture di trasporto regionali' e all'UPB 3.1.2.125 'Sistema della navigazione interna'.
5. Alle spese correnti derivanti dal Titolo II e dal Titolo III si provvede annualmente con le risorse stanziare in bilancio alle UPB 3.1.2.120 'Servizio Ferroviario Regionale', 3.1.2.125 'Sistema della navigazione interna' e 4.2.2.186 'Studi, ricerche e altri servizi'.
6. Alle spese correnti derivanti dal Titolo VI si provvede annualmente con le risorse stanziare in bilancio all'UPB 3.1.2.125 'Sistema della navigazione interna'.
7. Alle spese correnti derivanti dal Titolo VII si provvede annualmente con le risorse stanziare in bilancio alle UPB 3.1.2.123 'Integrazione e potenziamento del Trasporto Pubblico Locale', 3.1.2.125 'Sistema della navigazione interna' e UPB 4.4.2.232 'Federalismo fiscale'.
8. Alle spese in conto capitale derivanti dal Titolo IV, Capo I e Capo II, e dal Titolo V si provvede con le risorse stanziare in bilancio all'UPB 3.1.3.122 'Integrazione e potenziamento del Trasporto Pubblico Locale'.
9. Alle spese in conto capitale derivanti dal Titolo IV, Capo I, si provvede con le risorse stanziare in bilancio all'UPB 3.1.3.353 'Riqualificazione, potenziamento e sviluppo del sistema ferroviario, metropolitano e metrotranviario regionale', all'UPB 3.1.3.121 'Servizio Ferroviario Regionale' e all'UPB 3.1.3.126 'Sistema della navigazione interna'.
10. Alle spese in conto capitale derivanti dal Titolo IV, Capo III, si provvede con le risorse stanziare in bilancio all'UPB 3.1.3.121 'Servizio Ferroviario Regionale' e all'UPB 3.1.3.353 'Riqualificazione, potenziamento e sviluppo del sistema ferroviario, metropolitano e metrotranviario regionale'.

11. Alle spese in conto capitale derivanti dal Titolo IV, Capo IV, si provvede con le risorse stanziare in bilancio all'UPB 3.1.3.350 'Riqualificazione, potenziamento e sviluppo delle infrastrutture viarie nel territorio regionale' e all'UPB 3.1.3.398 'Le valutazioni ambientali e paesistiche di piani e progetti'.

12. Alle spese in conto capitale derivanti dal Titolo VI si provvede con le risorse stanziare in bilancio all'UPB 3.1.3.126 'Sistema della navigazione interna' e all'UPB 3.1.3.343 'La riqualificazione e lo sviluppo urbano'.

13. Alle spese in conto capitale derivanti dal Titolo VII si provvede con le risorse stanziare in bilancio all'UPB 3.1.3.122 'Integrazione e potenziamento del Trasporto Pubblico Locale'.

13 bis. Le risorse regionali e statali a copertura degli oneri sostenuti dal 2014 per il rinnovo del contratto collettivo nazionale autoferrotranvieri periodo 2004-2007 sono erogate esclusivamente alle aziende o loro raggruppamenti che: (31)

a) svolgono servizi di trasporto pubblico locale in quanto titolari di contratti e/o concessioni di competenza degli enti locali o delle agenzie di bacino o autorità di bacino lacuale, limitatamente al contingente del personale inquadrato con il CCNL autoferrotranvieri e addetto specificatamente ai servizi di trasporto pubblico locale;

b) svolgono servizi ferroviari in quanto titolari di contratto di servizio con Regione Lombardia limitatamente al contingente del personale inquadrato con il CCNL autoferrotranvieri e addetto specificatamente al servizio;

c) gestiscono infrastrutture – reti ferroviarie, metropolitane e tranviarie, impianti a fune, depositi – funzionali allo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale e ferroviari regionali, limitatamente al contingente del personale inquadrato con il CCNL autoferrotranvieri.

Sono esclusi le aziende o loro raggruppamenti relativamente al personale, seppur inquadrato con CCNL autoferrotranvieri:

a) dedicato a servizi complementari al trasporto pubblico regionale e locale;

b) dedicato a servizi di trasporto pubblico non rientranti in affidamenti di competenza degli enti o delle agenzie di bacino o autorità di bacino lacuale, per i quali non sussistono obblighi di servizio pubblico.

13 ter. Per l'anno 2014 le risorse regionali e statali di cui al comma 13 bis, stanziare alla missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" programma 02 "Trasporto pubblico locale" dello stato di previsione delle spese del bilancio per l'esercizio finanziario 2014 e successivi, sono assegnate ed erogate con cadenza mensile con atto del dirigente competente. L'assegnazione alle aziende o loro raggruppamenti di cui al comma 13 bis è commisurata al numero medio di addetti per l'anno di riferimento e al parametro medio aziendale, coerentemente con le determinazioni assunte in attuazione delle leggi statali in materia, ed è effettuata sulla base di apposita documentazione presentata: (31)

a) dalle aziende;

b) in caso di raggruppamento di imprese o di società consortili, da ciascuna delle aziende costituenti;

c) dalle aziende che, per i soggetti sopra individuati, erogano servizi di trasporto pubblico in subaffidamento oppure svolgono, in quanto appartenenti al medesimo gruppo, attività di manutenzione delle infrastrutture e del materiale rotabile o attività di amministrazione, contabilità e controllo.

13 quater. Le risorse riconosciute ai sensi del comma 13 bis, dall'anno 2015 e fino alla piena attuazione dell'articolo 17, sono assegnate ed erogate in quote mensili, per quanto di competenza, alle agenzie di bacino o, sino alla loro costituzione e piena operatività, ai comuni capoluogo ed alle province, quest'ultime destinatarie anche delle quote di competenza dei comuni regolatori non capoluogo, con atto del dirigente competente; le risorse riconosciute alle aziende che erogano servizi regionali di navigazione lacuale sono assegnate alle rispettive autorità di bacino lacuale. Gli enti interessati, ai fini della stabilità economico-finanziaria dei rispettivi affidamenti, provvedono ad erogare le risorse mantenendo la medesima periodicità. Per consentire la quantificazione delle risorse da assegnare annualmente a partire dal 2015 e fino alla piena attuazione dell'articolo 17, le aziende o loro raggruppamenti di cui al comma 13 bis trasmettono, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge recante 'Assesamento al bilancio 2014/2016 - I provvedimenti di variazione con modifiche di leggi regionali', alla competente direzione generale regionale la certificazione relativa al contingente 2014 del personale inquadrato con CCNL autoferrotranvieri, articolata per ciascuna delle eventuali aziende costituenti e comprensiva dei dati relativi ad aziende che, per i medesimi soggetti, erogano servizi di trasporto pubblico in subaffidamento oppure svolgono, in quanto appartenenti al medesimo gruppo, attività di manutenzione delle infrastrutture e del materiale rotabile o attività di amministrazione, contabilità e controllo; la certificazione è corredata della specifica del numero dei dipendenti e del parametro retributivo medio attribuibile a ciascun ambito territoriale. (31)

#### ALLEGATO A (32)

urn:nir:regione.lombardia:legge:2012-04-04;6#ann1

#### TABELLA RIEPILOGATIVA INFRAZIONI DI CUI ALL'ART. 24 BIS DELLA LEGGE REGIONALE N. 6/2012

1)

Le infrazioni di cui al comma 1, lettera a), dell'articolo 24 bis sono sanzionate da un minimo di euro 500,00 ad un massimo di euro 3.000,00.

I II III IV V VI grave VII grave VIII grave IX grave X grave XI grave

500 750 1.000 1.250 1.500 1.750 2.000 2.250 2.500 2.750 3.000

Le infrazioni di cui al comma 1, lettera b), dell'articolo 24 bis sono sanzionate da un minimo di euro 500,00 ad un massimo di euro 2.000,00.

I	II	III	IV grave	V grave	VI grave	VII grave
500	750	1.000	1.250	1.500	1.750	2.000

Le infrazioni di cui al comma 1, lettera c) e lettera d), dell'articolo 24 bis sono sanzionate da un minimo di euro 200,00 ad un massimo di euro 1.500,00.

I	II	III	IV	V	VI	VII grave	VIII grave	IX grave	X grave	XI grave	XII grave	XIII grave	XIII grave
200	300	400	500	600	700	800	900	1.000	1.100	1.200	1.300	1.400	1.500

2)

Sospensione dell'esercizio dell'attività quando un'impresa commette, nel corso di un anno, infrazioni rientranti nelle tipologie di cui al comma 1, lettera a) e lettera b), dell'articolo 24 bis oppure inerenti le disposizioni relative ai conducenti di cui all'[articolo 6 della legge 218/2003](#).

Fattispecie di sospensione	Prima sospensione	Seconda sospensione	Dalla Terza sospensione in poi
il numero di infrazioni che comporta la sospensione è di quattro per le imprese che hanno disponibilità fino a 5 autobus immatricolati in servizio di noleggio con conducente. Il numero di infrazioni sanzionate che dà luogo alla sospensione aumenta di una unità ogni 5 autobus in più disponibili per il servizio di noleggio. Il numero massimo di infrazioni sanzionate che dà luogo alla sospensione non può superare comunque il numero di dieci. La sospensione in tali casi viene disposta per un minimo di venti giorni sino ad un massimo di quaranta giorni (comma 8, lett. a) dell'art. 24 bis)	Gg 20	Gg 30	Gg 40
nel caso di commissione di almeno due infrazioni gravi, indipendentemente dal numero degli autobus in disponibilità dell'impresa immatricolati per lo svolgimento del servizio di noleggio con conducente, la sospensione viene disposta per un minimo di trenta giorni sino ad un massimo di sessanta giorni (comma 8, lett. b) dell'art. 24 bis)	Gg 30	Gg 40	Gg 60
Sospensione dell'esercizio dell'attività quando un'impresa commette, nel corso di un anno, infrazioni rientranti nella tipologia di cui al comma 1, lettera c), dell'articolo 24 bis			

Fattispecie di sospensione	Prima sospensione	Seconda sospensione	Dalla Terza sospensione in poi
il numero di infrazioni che comporta la sospensione è di quattro per le imprese che	Gg 7	Gg 14	Gg 30

hanno disponibilità fino a 5 autobus immatricolati in servizio di noleggio con conducente. Il numero di infrazioni sanzionate che dà luogo alla sospensione aumenta di una unità ogni 5 autobus in più disponibili per il servizio di noleggio. Il numero massimo di infrazioni sanzionate che dà luogo alla sospensione non può comunque superare il numero di dieci. La sospensione in tali casi viene disposta per un minimo di sette giorni sino ad un massimo di trenta giorni (comma 9, lett. a) dell'art. 24 bis)

































nel caso di commissione di almeno due infrazioni gravi, indipendentemente dal numero degli autobus in propria disponibilità immatricolati in servizio di noleggio con conducente, viene disposta la sospensione per un minimo di venti giorni sino ad un massimo di quarantacinque giorni (comma 9, lett. b) dell'art. 24 bis)

Gg 20

Gg 30

Gg 45

**NOTE:**

1. La lettera è stata aggiunta dall'[art. 17, comma 1, lett. a\) della l.r. 10 novembre 2015, n. 38.](#) 
2. Il comma è stato sostituito dall'[art. 4, comma 1 della l.r. 8 luglio 2015, n. 19.](#) 
3. Il comma è stato aggiunto dall'[art. 7, comma 2 della l.r. 12 ottobre 2015, n. 32.](#) 
4. Il comma è stato modificato dall'[art. 1, comma 1, lett. a\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
5. L'articolo è stato aggiunto dall'[art. 10, comma 1, lett. a\) della l.r. 5 agosto 2015, n. 22.](#) 
6. Il comma è stato aggiunto dall'[art. 1, comma 1, lett. b\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
7. Vedi avviso di rettifica BURL 31 ottobre 2012, n. 44, suppl. 
8. Il comma è stato modificato dall'[art. 1, comma 1, lett. c\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
9. Il comma è stato modificato dall'[art. 1, comma 1, lett. d\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
10. Il comma è stato modificato dall'[art. 1, comma 1, lett. e\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
11. Il comma è stato modificato dall'[art. 1, comma 1, lett. f\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
12. Il comma è stato sostituito dall'[art. 1, comma 1, lett. g\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
13. Il comma è stato aggiunto dall'[art. 1, comma 1, lett. h\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
14. La rubrica è stata sostituita dall'[art. 1, comma 1, lett. i\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
15. Il comma è stato modificato dall'[art. 1, comma 1, lett. j\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
16. L'articolo è stato aggiunto dall'[art. 1, comma 1, lett. k\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
17. Il comma è stato modificato dall'[art. 1, comma 1, lett. l\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
18. Il comma è stato aggiunto dall'[art. 1, comma 1, lett. m\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
19. L'articolo è stato aggiunto dall'[art. 17, comma 1, lett. b\) della l.r. 10 novembre 2015, n. 38.](#) 
20. Il comma è stato modificato dall'[art. 1, comma 1, lett. n\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18](#) e successivamente sostituito dall'[art. 4, comma 2, lett. a\) della l.r. 8 luglio 2015, n. 19.](#) 
21. Il comma è stato aggiunto dall'[art. 4, comma 2, lett. b\) della l.r. 8 luglio 2015, n. 19.](#) 
22. Il comma è stato modificato dall'[art. 1, comma 1, lett. o\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18](#) e successivamente sostituito dall'[art. 4, comma 2, lett. c\) della l.r. 8 luglio 2015, n. 19.](#) 
23. Il comma è stato modificato dall'[art. 1, comma 1, lett. p\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18](#) e successivamente sostituito dall'[art. 4, comma 2, lett. c\) della l.r. 8 luglio 2015, n. 19.](#) 
24. Il comma è stato sostituito dall'[art. 4, comma 2, lett. d\) della l.r. 8 luglio 2015, n. 19.](#) 
25. Il comma è stato sostituito dall'[art. 4, comma 2, lett. e\) della l.r. 8 luglio 2015, n. 19.](#) 
26. Il comma è stato modificato dall'[art. 1, comma 1, lett. q\) della l.r. 9 dicembre 2013, n. 18.](#) 
27. Si rinvia alla [l.r. 14 luglio 2009, n. 11](#), per il testo coordinato con le presenti modifiche. 
28. Si rinvia alla [l.r. 4 maggio 2001, n. 9](#), per il testo coordinato con le presenti modifiche. 
29. Si rinvia alla [l.r. 21 febbraio 2003, n. 3](#), per il testo coordinato con le presenti modifiche. 
30. Si rinvia alla [l.r. 14 luglio 2009, n. 11](#), per il testo coordinato con le presenti modifiche. 
31. Il comma è stato aggiunto dall'[art. 18, comma 1, lett. a\) della l.r. 5 agosto 2014, n. 24.](#) 
32. L'allegato A è stato aggiunto dall'[art. 10, comma 2 della l.r. 5 agosto 2015, n. 22.](#) 

*Il presente testo non ha valore legale ed ufficiale, che è dato dalla sola pubblicazione sul Bollettino ufficiale della Regione Lombardia*



SENTENZA N. 221/2010

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE COSTITUZIONALE

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale degli articoli 1, comma 5, lettere a), b), c) e k), e 7, comma 9, della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 4 giugno 2009, n. 11 (Misure urgenti in materia di sviluppo economico regionale, sostegno al reddito dei lavoratori e delle famiglie, accelerazione di lavori pubblici), promosso dal Presidente del Consiglio dei ministri con ricorso notificato il 5-10 agosto 2009, depositato in cancelleria il 7 agosto 2009 ed iscritto al n. 53 del registro ricorsi 2009.

Visto l'atto di costituzione della Regione Friuli-Venezia Giulia;

udito nell'udienza pubblica dell'11 maggio 2010 il Giudice relatore Alfonso Quaranta;

udito l'avvocato dello Stato Sergio Fiorentino per il Presidente del Consiglio dei ministri e l'avvocato Giandomenico Falcon per la Regione Friuli-Venezia Giulia.

Ritenuto in fatto

1.— Il Presidente del Consiglio dei ministri, con ricorso notificato il 5 agosto 2009 e depositato il successivo giorno 7, ha impugnato l'art. 1, comma 5, lettere a), b), c) e k), della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 4 giugno 2009, n. 11 (Misure urgenti in materia di sviluppo economico regionale, sostegno al reddito dei lavoratori e delle famiglie, accelerazione di lavori pubblici), per asserita violazione dell'art. 4, primo comma, della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1 (Statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia) «in relazione all'art. 117, secondo comma, lettere e) e l)» della Costituzione.

Con il ricorso è stato, inoltre, impugnato l'art. 7, comma 9, della predetta legge regionale n. 11 del 2009 per violazione dell'art. 117, secondo comma, lettera s), Cost.

1.2.— Il ricorrente sottolinea come la Regione, pur avendo una potestà legislativa primaria in materia di lavori pubblici di interesse regionale ai sensi dell'art. 4, primo comma, n. 9), della legge costituzionale n. 1 del 1963, deve tuttavia rispettare i vincoli posti dalla stesso art. 4, primo comma, tra i quali quelli risultanti dalle norme fondamentali di riforma economico-sociale. Si rileva, inoltre, come la Corte costituzionale abbia già avuto modo di stabilire che lo Stato conserva, nelle materie di sua competenza ex art. 117 Cost., il potere di introdurre norme volte a garantire standard minimi ed uniformi ed introdurre limiti unificanti, con prevalenza sulla competenza primaria regionale. Ciò varrebbe, in particolare, per la materia della tutela della concorrenza nel settore dei contratti pubblici (si citano le sentenze n. 160 del 2009, n. 411 del 2008 e n. 401 del 2007), come risulterebbe dalle regole poste dall'art. 4 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE).

Avuto riguardo a questi principi, sarebbero contrarie agli indicati parametri costituzionali le suddette norme come di seguito riportate.

1.3.— L'art. 1, comma 5, lettera a), ha modificato l'art. 8, comma 8, della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 31 maggio 2002, n. 14 (Disciplina organica dei lavori pubblici), stabilendo che «per i lavori di minore complessità, la cui progettazione non richieda fasi autonome di approfondimento, il progetto definitivo e quello esecutivo sono sviluppati in un unico elaborato tecnico, salvo diversa indicazione del responsabile unico del procedimento. Per i suddetti lavori, di importo inferiore a 200.000 euro e per i quali sia allegata una relazione descrittiva dell'intervento, l'approvazione dell'elenco annuale dei lavori di cui all'articolo 7 sostituisce l'approvazione del progetto preliminare». Il richiamato art. 7 prevede che l'attività di realizzazione dei lavori pubblici di interesse regionale si svolga sulla base di un programma triennale e dei suoi aggiornamenti annuali. Il programma è predisposto, in particolare, dalle amministrazioni aggiudicatrici nel rispetto dei documenti programmatici, previsti dalla normativa vigente, ivi compresa la normativa urbanistica, unitamente all'elenco dei lavori da realizzare nell'anno di riferimento. Il programma e l'elenco dei lavori, continua sempre il ricorrente, sono poi approvati unitamente al bilancio preventivo, di cui costituiscono parte integrante; l'individuazione nel programma dell'intervento costituisce presupposto per l'avvio delle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva.

Con la disposizione censurata si «rende superflua (...) la fase della progettazione preliminare e della sua approvazione».

Tale norma contrasterebbe con gli artt. 93 e 128 del d.lgs. n. 163 del 2006. Dalla lettura, in combinato disposto, delle predette disposizioni, risulterebbe che il progetto preliminare e l'elenco annuale sono strumenti eterogenei «volti l'uno alla programmazione della singola opera e l'altro alla programmazione generale annuale», contenendo elementi non sovrapponibili. A conferma di tale assunto il ricorrente richiama il contenuto del comma 7, primo periodo, del citato art. 128, il quale prevede che «un lavoro può essere inserito nell'elenco annuale, limitatamente ad uno o più lotti, purché con riferimento all'intero lavoro sia stata elaborata la progettazione almeno preliminare e siano state quantificate le complessive risorse finanziarie necessarie per la realizzazione dell'intero lavoro».

Il ricorrente sottolinea che «il progetto preliminare definisce, in particolare, le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire e consiste in una relazione illustrativa delle ragioni della scelta della soluzione prospettata in base alla valutazione delle eventuali soluzioni possibili, anche con riferimento ai profili ambientali e all'utilizzo dei materiali provenienti dalle attività di riuso e riciclaggio, della sua fattibilità amministrativa e tecnica, accertata attraverso le indispensabili indagini di prima approssimazione, dei costi, da determinare in relazione ai benefici previsti, nonché in schemi grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare».

Si tratta, si puntualizza nel ricorso, di una scelta già effettuata dalla legge 11 febbraio 1994, n. 109 (Legge quadro in materia di lavori pubblici), la quale prevedeva che l'attività di progettazione fosse articolata in tre fasi, rappresentate dall'approvazione del progetto preliminare, di quello definitivo e infine di quello esecutivo. La ricorrente rileva come ai principi della predetta legge n. 109 del 1994, l'art. 1, comma 2, della legge stessa attribuiva natura di «norme fondamentali di riforma economico-sociale» e di «principi della legislazione dello Stato ai sensi degli statuti delle Regioni a statuto speciale, anche per il rispetto degli obblighi internazionali».

Il ricorrente conclude affermando come sia «da escludere che le informazioni contenute nell'elenco annuale, ancorché integrate dalla “relazione descrittiva” che la disposizione censurata prescrive, possano efficacemente surrogare quelle richieste ai fini del progetto preliminare o, comunque, soddisfare le esigenze ad esso sottese». Deve, inoltre, escludersi che «la normativa statale consenta di prescindere dalla fase della progettazione preliminare».

Sotto altro aspetto, si assume che la norma in esame invade anche la competenza statale in materia di tutela della concorrenza.

1.3.1.— L'art. 1, comma 5, lettere b) e c), modificando gli artt. 9 e 17 della legge regionale n. 14 del 2002, introduce una preferenza per il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa nel caso di aggiudicazione degli incarichi di progettazione. Tale criterio preferenziale si risolve in un obbligo di specifica e adeguata motivazione nel caso in cui la stazione appaltante decida di ricorrere al criterio del prezzo più basso.

Tale disposizione contrasterebbe con gli artt. 91, comma 2, e 57, comma 6, del Codice dei contratti pubblici, i quali stabiliscono che «la stazione appaltante sceglie l'operatore economico che ha offerto le condizioni più vantaggiose, secondo il criterio del prezzo più basso o dell'offerta economicamente più vantaggiosa». Da qui la violazione della competenza statale in materia di tutela della concorrenza.

1.3.2.— L'art. 1, comma 5, lettera k), prevede che gli oneri per spese tecniche generali e di collaudo sono commisurati alle aliquote determinate dal Presidente della Regione.

Tale disposizione, sottolinea il ricorrente, «non è in linea con l'art. 92, comma 2, del Codice dei contratti pubblici», il quale attribuisce ad un decreto del Ministro della giustizia, di concerto con quello delle infrastrutture e dei trasporti, la determinazione di dette aliquote. Si assume, pertanto, la violazione della competenza statale in materia di ordinamento civile.

1.4.— Infine, si censura l'art. 7, comma 9, della medesima legge regionale, il quale prevede una riduzione alla metà dei termini stabiliti per l'approvazione dei progetti (preliminari e definitivi) di opere nel settore delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica. Tale riduzione contrasterebbe con quanto disposto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), il quale sancisce, per le opere soggette a valutazione di impatto ambientale (v.i.a.), «una precisa scansione temporale per l'espletamento del procedimento di compatibilità ambientale, fissando all'art. 26, comma 1, il termine di conclusione del procedimento (150 giorni elevati a 210 nel caso di progetti di particolare complessità)».

La disposizione censurata ostacolerebbe, poi, il rispetto dei tempi stabiliti dalla norma nazionale per la consultazione del pubblico (art. 20, comma 3, in tema di “verifica di assoggettabilità”: 45 giorni; art. 24, comma 4, in tema di “consultazione”: 60 giorni), ponendosi così in contrasto con i principi di partecipazione sanciti dalla normativa comunitaria (direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, n. 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, art. 6).

Inoltre, la impugnata normativa regionale interferirebbe con i termini sostanziali e di consultazione del pubblico previsti (si citano gli artt. 12 e 14) con riferimento al procedimento di rilascio della valutazione ambientale strategica (v.a.s.).

Per le ragioni sin qui esposte la norma violerebbe la competenza statale in materia di tutela dell'ambiente ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lettera s), Cost.

2.— Si è costituita in giudizio la Regione Friuli-Venezia Giulia, chiedendo che il ricorso venga dichiarato inammissibile o infondato.

2.1.— Con riferimento all'impugnazione dell'art. 1, comma 5, lettera a), si sottolinea, in via preliminare, come, avendo lo Stato fatto riferimento sia a parametri costituzionali contenuti nella parte seconda del titolo V della Costituzione sia a parametri statutari, occorre avere riguardo soltanto a questi ultimi. Infatti, la Regione ha una competenza primaria in materia di lavori pubblici di interesse regionale, con la conseguenza che non sarebbe ipotizzabile, perché non maggiormente ampliativa dei margini di autonomia ex art. 10 della legge costituzionale n. 3 del 2001, un'applicazione delle norme contenute nel suddetto titolo V.

Chiarito ciò, si chiede che la questione venga dichiarata inammissibile per genericità, atteso che non si argomenta perché la previsione del progetto preliminare costituisca uno di quei principi della disciplina statale che costituiscono norme fondamentali di riforma economico-sociale. Inoltre, sempre sul piano dell'ammissibilità, si sottolinea come il ricorrente evochi, quale parametro interposto, una norma, l'art. 1, comma 2, della legge n. 109 del 1994, non più in vigore a seguito dell'emanazione del d.lgs. n. 163 del 2006.

Nel merito, la questione, sempre nella prospettiva della difesa regionale, non sarebbe fondata.

In primo luogo, perché la presenza del progetto preliminare non sarebbe un requisito inderogabile nell'ambito della disciplina statale, non integrando gli estremi di un "nucleo essenziale" della disciplina stessa. A tale proposito, si richiama quanto affermato nella sentenza di questa Corte n. 482 del 1995, che avrebbe attribuito la predetta valenza soltanto alla progettazione esecutiva.

In secondo luogo, si deduce come, in ogni caso, l'art. 7 della legge regionale n. 14 del 2002 stabilisca che l'approvazione del programma triennale e dell'elenco annuale presuppone l'esistenza «di una relazione illustrativa, dell'inquadramento territoriale di massima, di uno studio di fattibilità tecnico-amministrativa e di identificazione e quantificazione dei bisogni con particolare riferimento al bacino di utenza, di un preventivo di spesa e della individuazione dei presumibili tempi di attuazione» (comma 4). Inoltre, l'elenco annuale dei lavori «deve contenere l'indicazione dei mezzi finanziari stanziati sullo stato di previsione o sul proprio bilancio, ovvero disponibili in base a contributi o risorse comunitarie, statali, regionali o di altri enti pubblici, nonché quelli comunque acquisibili» (comma 6). Si aggiunge che il comma impugnato puntualizza che «l'approvazione dell'elenco annuale dei lavori» sostituisce «l'approvazione del progetto preliminare» soltanto quando «sia allegata una relazione descrittiva dell'intervento».

Da quanto esposto conseguirebbe che tutti i contenuti della progettazione preliminare, contemplati dal comma 3 dell'art. 93 del Codice degli appalti pubblici, sarebbero rinvenibili anche nella legislazione regionale.

In terzo luogo, si rileva come il campo di applicazione della norma impugnata sarebbe alquanto limitato, riguardando soltanto i lavori di importo inferiore a 200.000 euro. Inoltre, lo stesso Codice prevede diversi casi in cui l'inclusione di un lavoro nell'elenco annuale non è subordinata alla previa approvazione della progettazione preliminare. Né a sostegno della censura si potrebbe invocare l'art. 128, comma 7, del d.lgs. n. 163 del 2006, «sia perché esso riguarda il caso specifico dell'inserimento di un lavoro nell'elenco annuale limitatamente ad uno o più lotti, sia perché l'art. 128 regola i procedimenti che attengono alle materia di competenza concorrente (...) mentre i lavori pubblici di interesse locale e regionale rientrano nella potestà primaria della Regione Friuli-Venezia Giulia».

Infine, non sarebbe conferente neanche il richiamo all'art. 4 del Codice dei contratti pubblici, in quanto tale norma si rivolge alle Regioni a statuto ordinario.

2.2.— Con riferimento alle censure che hanno investito l'art. 1, comma 5, lettere b) e c) della legge n. 11 del 2009, che hanno modificato l'art. 9, commi 9-ter e 9-quater, e l'art. 17, comma 1, lettera b), della precedente legge regionale n. 14 del 2002, si deduce la inammissibilità, da un lato, della censura formulata con riferimento all'art. 117, secondo comma, Cost., perchè tale norma non si applicherebbe, per le ragioni esposte, alla Regione resistente, dall'altro, della doglianza prospettata in relazione alle norme statutarie, in quanto non si indicano le ragioni per le quali le disposizioni impugnate dovrebbero essere considerate norme fondamentali di grande riforma economico-sociale.

Sotto un diverso profilo, si deduce la inammissibilità della censura per incertezza in ordine all'oggetto della questione per le seguenti ragioni: le norme censurate riguardano l'affidamento degli incarichi di progettazione (art. 9, commi 9-ter e 9-quater) e l'aggiudicazione degli appalti (art. 17, comma 1), ma l'Avvocatura generale dello Stato «lamenta solo l'introduzione di preferenza per il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa nel caso dell'aggiudicazione degli incarichi di progettazione».

Le norme interposte evocate nel ricorso riguardano, inoltre, sia l'affidamento degli incarichi di progettazione (art. 91, comma 2, del d.lgs. n. 163 del 2006), sia l'aggiudicazione del lavoro mediante «procedura negoziata senza previa pubblicazione di un bando» (art. 57, comma 6).

Nel merito, la censura non sarebbe fondata, in quanto la norma impugnata si spiegherebbe in ragione della «essenziale rilevanza dell'elemento qualitativo negli affidamenti in questione»; elemento che «è meglio tutelato dal criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa rispetto a quello del prezzo più basso, che si mostra invece maggiormente idoneo quando i profili qualitativi possono essere esauriti in modo oggettivo dal bando di gara». Ciò spiegherebbe il motivo per il quale la preferenza espressa dalla legge è solo tendenziale ed è superabile in casi specifici, sulla base di elementi concreti. Sul punto, si conclude affermando che «non si vorrà certo sostenere che un'autonomia assoluta della stazione appaltante è un principio di grande riforma della legislazione statale».

2.3.— Con riferimento alle censure relative all'art. 1, comma 5, lettera k), della legge n. 11 del 2001, che ha apportato modifiche all'art. 56, comma 2, della precedente legge n. 14 del 2002, si deduce anche in questo caso la inammissibilità della doglianza, in quanto non si motiverebbe «né per quale ragione la norma statale invocata sarebbe di grande riforma né per quale ragione la norma impugnata invaderebbe la materia dell'ordinamento civile».

Inoltre, si afferma come la censura sia il «frutto di un equivoco». La norma impugnata «regola la concessione del finanziamento a enti pubblici per la realizzazione di lavori pubblici e il comma 2 definisce il modo in cui si deve quantificare il contributo regionale relativo agli oneri per spese tecniche gestionali e di collaudo». Il decreto ministeriale di cui all'art. 92, commi 2 e 3, non disciplinerebbe questo aspetto, occupandosi soltanto del modo in cui si determinano i «corrispettivi delle attività di progettazione». In altri termini, «mentre l'art. 56 regola il rapporto fra Regione ed ente pubblico beneficiario del contributo, l'art. 92 del Codice regola il rapporto fra amministrazione aggiudicatrice e professionista progettista». In questa prospettiva, la norma impugnata non escluderebbe affatto l'applicazione del decreto ministeriale di cui all'art. 92, «che dovrà esser rispettato dall'amministrazione aggiudicatrice», ma definirebbe la misura del contributo regionale per le spese tecniche generali e di collaudo.

Infine, si sottolinea come la norma censurata fosse già presente nel testo originario della legge regionale n. 14 del 2002 e che l'unica novità sarebbe consistita nella previsione del decreto del Presidente della Regione, mentre la disposizione precedente rinviava ad un generico «decreto del Presidente della Regione, previa deliberazione della Giunta regionale».

2.4.— Con riferimento all'impugnazione dell'art. 7, comma 9, della legge regionale n. 11 del 2009, si deduce, in via preliminare, la inammissibilità della relativa censura in ragione del fatto che il ricorrente ha fatto esclusivo riferimento al secondo comma dell'art. 117 Cost., senza argomentare in ordine alla violazione dei parametri statutari.

Nel merito, si sottolinea come la norma impugnata riguardi procedimenti di competenza regionale e degli enti locali, per i quali lo stesso Codice dell'ambiente ammetterebbe una competenza regionale (si cita l'art. 7, commi 2, 4, 6 e 7 del d.lgs. n. 152 del 2006).

In relazione all'art. 26, comma 1, del d.lgs. n. 152 del 2006, si osserva che «la lesione della competenza statale in materia di tutela dell'ambiente ci sarebbe se il decorso del termine abbreviato dalla norma regionale implicasse v.i.a favorevole, ma l'art. 26, comma 2, del Codice dell'ambiente non prevede affatto che l'inutile decorso del termine produca questo esito».

In relazione all'art. 12 dello stesso d.lgs. n. 152 del 2006, si sottolinea che anch'esso «non prevede che l'inutile decorso del termine implichi l'esclusione del piano dalla v.a.s.».

Per le ragioni sin qui esposte, si conclude affermando che «la legge regionale non compromette in alcuna misura la tutela ambientale e corrisponde invece ad una ragionevole esigenza di accelerazione delle opere individuate come strategiche».

3.— Nell'imminenza dell'udienza pubblica la Regione Friuli-Venezia Giulia ha depositato una memoria, con la quale ha richiamato il contenuto della sentenza di questa Corte n. 45 del 2010, che ha ricostruito il riparto di competenze tra Stato ed enti ad autonomia speciale, riconoscendo a questi ultimi uno spazio di intervento, nel settore dei contratti pubblici, più ampio rispetto a quello che il titolo V della parte seconda della Costituzione riconosce alle Regioni a statuto ordinario.

La difesa della Regione richiama anche quanto affermato, alla luce della citata sentenza n. 45 del 2010, dal Consiglio di Stato con il parere della Sezione consultiva per gli atti normativi del 24 febbraio 2010.

Alla luce delle suindicate indicazioni giurisprudenziali, risulterebbero ulteriormente confermate le argomentazioni già contenute nell'atto di costituzione e volte a dimostrare la infondatezza delle censure formulate con il ricorso.

Considerato in diritto

1.— Il Presidente del Consiglio dei ministri ha promosso questione di legittimità costituzionale dell'art. 1, comma 5, lettere a), b), c) e k), della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 4 giugno 2009, n. 11 (Misure urgenti in materia di sviluppo economico regionale, sostegno al reddito dei lavoratori e delle famiglie, accelerazione di lavori pubblici), per asserita violazione dell'art. 4, primo comma, della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1 (Statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia), in relazione all'art. 117, secondo comma, lettere e) e l). È stato, inoltre, impugnato l'art. 7, comma 9, della predetta legge regionale per violazione dell'art. 117, secondo comma, lettera s), Cost.

2.— Prima di esaminare le singole censure proposte è opportuno delineare – alla luce di quanto già affermato da questa Corte con la sentenza n. 45 del 2010 – le linee fondamentali del riparto delle competenze legislative nel settore degli appalti pubblici tra Stato ed enti ad autonomia differenziata.

L'art. 4 della citata legge costituzionale n. 1 del 1963 attribuisce alla Regione Friuli-Venezia Giulia competenza legislativa primaria in materie specificamente enumerate, tra le quali rientra anche quella dei «lavori pubblici di interesse regionale» (n. 9).

In presenza di tale specifica attribuzione, deve ritenersi che, non contemplando il novellato titolo V della parte seconda della Costituzione la materia “lavori pubblici”, trova applicazione – secondo quanto previsto dall'art. 10 della legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, recante «Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione» – la previsione statutaria sopra indicata.

Quanto esposto non significa che – in relazione alla disciplina dei contratti di appalto che incidono nel territorio della Regione – la legislazione regionale sia libera di esplicitarsi senza alcun vincolo e che non possano trovare applicazione le disposizioni di principio contenute nel decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE). Il medesimo art. 4 sopra citato prevede, infatti, che la potestà legislativa primaria regionale deve essere esercitata «in armonia con la Costituzione, con i principi generali dell'ordinamento giuridico della Repubblica, con le norme fondamentali delle riforme economico-sociali e con gli obblighi internazionali dello Stato (...)».

In questa prospettiva vengono in rilievo, in primo luogo, i limiti derivanti dal rispetto dei principi della tutela della concorrenza, strumentali ad assicurare le libertà comunitarie, e dunque le disposizioni contenute nel Codice degli appalti pubblici, che costituiscono diretta attuazione delle prescrizioni poste a livello europeo. In tale ambito, la disciplina regionale non può avere un contenuto difforme da quella prevista, in attuazione delle norme comunitarie, dal legislatore nazionale e, quindi, non può alterare negativamente il livello di tutela assicurato dalla normativa statale.

In secondo luogo, il legislatore regionale deve osservare i principi dell'ordinamento giuridico della Repubblica, tra i quali sono ricompresi anche quelli afferenti la disciplina di istituti e rapporti privatistici relativi, soprattutto, alla fase di conclusione ed esecuzione del contratto di appalto, che deve essere uniforme sull'intero territorio nazionale, in ragione della esigenza di assicurare il rispetto del principio di uguaglianza. A ciò è da aggiungere che nella suindicata fase di conclusione ed esecuzione del rapporto contrattuale si collocano anche istituti che rispondono ad interessi unitari e che – implicando valutazioni e riflessi finanziari, che non tollerano discipline differenziate nel territorio dello Stato – possono ritenersi espressione del limite rappresentato dalle norme fondamentali delle riforme economico-sociali.

Alla luce di quanto sopra, prima di esaminare le singole censure proposte, occorre chiarire – avendo riguardo alle eccezioni sollevate dalla difesa regionale e al fine dell'esatta individuazione del thema decidendum – che la risoluzione delle questioni di costituzionalità deve essere svolta alla luce delle disposizioni statutarie evocate dal ricorrente.

3.— Si può passare, dunque, all'esame delle singole censure proposte.

Lo Stato ha, innanzitutto, impugnato l'art. 1, comma 5, lettera a), della legge regionale n. 11 del 2009 – che ha modificato l'art. 8, comma 8, della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 31 maggio 2002, n. 14 (Disciplina organica dei lavori pubblici) – nella parte in cui stabilisce che «per i lavori di minore complessità, la cui progettazione non richieda fasi autonome di approfondimento, il

progetto definitivo e quello esecutivo sono sviluppati in un unico elaborato tecnico, salvo diversa indicazione del responsabile unico del procedimento. Per i suddetti lavori, di importo inferiore a 200.000 euro e per i quali sia allegata una relazione descrittiva dell'intervento, l'approvazione dell'elenco annuale dei lavori di cui all'articolo 7 sostituisce l'approvazione del progetto preliminare».

Tale norma violerebbe l'art. 4, primo comma, della legge costituzionale n. 1 del 1963, in relazione all'art. 117, secondo comma, lettere e) e l), Cost. che attribuiscono alla competenza esclusiva statale la materia della tutela della concorrenza e dell'ordinamento civile. In particolare, sarebbero violati gli artt. 93 e 128 del d.lgs. n. 163 del 2006, i quali configurano il progetto preliminare e l'elenco annuale come strumenti eterogenei «volti l'uno alla programmazione della singola opera e l'altro alla programmazione generale annuale», contenendo, quindi, elementi non sovrapponibili.

3.1.— Al riguardo, deve essere preliminarmente disattesa l'eccezione di inammissibilità della questione, per genericità della relativa censura, sollevata dalla difesa regionale. Dall'esame del ricorso dello Stato, infatti, emerge, con sufficiente specificità, il contenuto della doglianza proposta, la quale si basa sulla deduzione del contrasto tra la norma regionale e un principio fondamentale di riforma economico-sociale desumibile dalla legislazione dello Stato in materia.

3.2.— Nel merito, la questione è fondata.

L'art. 93 del d.lgs. n. 163 del 2006 prevede che «la progettazione in materia di lavori pubblici si articola, nel rispetto dei vincoli esistenti, preventivamente accertati, laddove possibile fin dal documento preliminare, e dei limiti di spesa prestabiliti, secondo tre livelli di successivi approfondimenti tecnici, in preliminare, definitiva ed esecutiva». Tale articolazione persegue il fine di assicurare la qualità dell'opera e la rispondenza alle finalità relative alla conformità alle norme ambientali e urbanistiche, nonché il soddisfacimento dei requisiti essenziali, definiti dal quadro normativo nazionale e comunitario.

Questa Corte, con la sentenza n. 401 del 2007 (punto 6.9 del Considerato in diritto), ha già avuto modo di chiarire che la progettazione non costituisce una materia, ma un momento del complesso iter procedimentale preordinato alla realizzazione dell'opera pubblica. Ed ha anche precisato che, ai fini del rispetto del principio di libera concorrenza, vengono in rilievo esclusivamente i criteri che presiedono allo svolgimento dell'attività di progettazione.

Inoltre, la Corte, con la sentenza n. 482 del 1995, richiamata dalla predetta sentenza n. 401, ha affermato – in relazione all'art. 16, comma 1, della legge 11 febbraio 1994, n. 109 (Legge quadro in materia di lavori pubblici), il cui contenuto è stato sostanzialmente recepito dal riportato art. 93, comma 1, del d.lgs. n. 163 del 2006 – che l'aspetto qualificante dell'attività di progettazione è dato dal fatto che essa deve svolgersi secondo la suindicata articolazione, essendo questa essenziale «per assicurare, con il progetto esecutivo, l'eseguibilità dell'opera» e «indispensabile per rendere certi i tempi e i costi di realizzazione» dell'opera stessa. Sulla base di tale premessa, la Corte ha ritenuto che la norma statale costituisca «elemento coessenziale alla riforma economico-sociale», con la conseguenza che essa opera come limite all'attività legislativa regionale.

Nel caso in esame, tale limite non è stato osservato, atteso che la disposizione impugnata prevede la non essenzialità della progettazione preliminare, considerandola assorbita nell'approvazione dell'elenco annuale dei lavori. Né può ritenersi, come sostenuto dalla difesa della Regione, che tale approvazione consenta di assicurare le medesime finalità che connotano l'attività di progettazione. Ciò in quanto, a prescindere da ogni altra valutazione, la programmazione dei lavori ha una valenza, appunto, programmatica di carattere generale, rispondente a scopi diversi e più ampi. Tale diversità



è confermata dallo stesso art. 128 del d.lgs. n. 163 del 2006 il quale, al comma 7, stabilisce che «un lavoro può essere inserito nell'elenco annuale, limitatamente ad uno o più lotti, purché con riferimento all'intero lavoro sia stata elaborata la progettazione almeno preliminare (...)».

Sulla base delle suindicate considerazioni, deve essere, dunque, dichiarata la illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 5, lettera a), della legge regionale n. 11 del 2009, che ha modificato l'art. 8, comma 8, della legge regionale n. 14 del 2002.

4.— Lo Stato, inoltre, ha impugnato l'art. 1, comma 5, lettere b) e c), della predetta legge regionale n. 11 del 2009 che, modificando gli artt. 9 e 17 della legge regionale n. 14 del 2002, ha stabilito una preferenza per il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa nel caso di aggiudicazione degli incarichi di progettazione.

Tale norma sarebbe in contrasto con l'art. 4, primo comma, della legge costituzionale n. 1 del 1963, in relazione all'art. 117, secondo comma, lettere e) e l), che attribuiscono alla competenza esclusiva statale le materie della tutela della concorrenza e dell'ordinamento civile; e in particolare, con gli artt. 91, comma 2, e 57, comma 6, del d.lgs. n. 163 del 2006, i quali stabiliscono che «la stazione appaltante sceglie l'operatore economico, che ha offerto le condizioni più vantaggiose, secondo il criterio del prezzo più basso o dell'offerta economicamente più vantaggiosa».

4.1.— La questione non è fondata.

Innanzitutto, in via preliminare, la censura proposta dallo Stato deve ritenersi ammissibile, in quanto il ricorso specifica, nella parte introduttiva, le ragioni per le quali le disposizioni del Codice degli appalti pubblici, prese in considerazione, possono essere qualificate come espressione di principi fondamentali di riforma economico-sociale, nonché le ragioni per cui è ammissibile il riferimento anche alle disposizioni del novellato titolo V della parte seconda della Costituzione.

Quanto al merito, deve osservarsi che il Codice degli appalti pubblici prevede che gli incarichi di progettazione devono essere affidati utilizzando, ai fini dell'aggiudicazione, «il criterio del prezzo più basso o dell'offerta economicamente più vantaggiosa». Il legislatore regionale ha, invece, previsto che le stazioni appaltanti debbano optare “preferibilmente” per quest'ultimo criterio.

Tale rilevata diversità di regolamentazione non è suscettibile di alterare le regole di funzionamento del mercato e, pertanto, non è idonea ad alterare i livelli di tutela della concorrenza fissati dalla legislazione nazionale.

Il legislatore regionale, con la impugnata disposizione, non ha escluso, in via aprioristica e astratta, uno dei due possibili criteri di aggiudicazione, ma ha soltanto indicato un ordine di priorità nella scelta, che non elimina il potere discrezionale della stazione appaltante di ricorrere all'altro criterio, cioè a quello del prezzo più basso. Al fine di evitare possibili dubbi interpretativi, l'art. 1, comma 5, lettera b), della legge impugnata ha introdotto il comma 9-quater all'art. 9 della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia n. 14 del 2002, il quale chiarisce espressamente che gli incarichi in esame «possono essere affidati con il criterio del prezzo più basso ove ritenuto motivatamente più adeguato dalla stazione appaltante» rispetto all'altro criterio previsto dalla disposizione censurata.

Ne consegue che la normativa regionale, rispetto a quella statale, si limita ad imporre un obbligo di motivazione – in linea, tra l'altro, con il principio generale consacrato dall'art. 3 della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) – qualora l'amministrazione decida di ricorrere al criterio del prezzo più basso. Tale diversità, come già sottolineato, non è suscettibile di ridurre la partecipazione degli

operatori economici alle procedure di gara, non avendo alcuna capacità di recare un vulnus, in particolare, ai principi della libera circolazione delle persone e delle merci.

5.— Lo Stato ha anche impugnato l'art. 1, comma 5, lettera k), della predetta legge regionale n. 11 del 2009, nella parte in cui, modificando l'art. 56, comma 2, della precedente legge n. 14 del 2002, prevede che gli oneri per spese tecniche generali e di collaudo sono commisurati alle aliquote determinate dal Presidente della Regione. In particolare, si assume che tale disposizione violerebbe la competenza esclusiva statale in materia di tutela della concorrenza e di ordinamento civile, ponendosi in contrasto con l'art. 92, comma 2, del d.lgs. n. 163 del 2006, il quale attribuisce ad un decreto del Ministro della giustizia, di concerto con quello delle infrastrutture, la determinazione di dette aliquote.

5.1.— La questione è inammissibile.

La norma impugnata ha modificato il comma 2 dell'art. 56 della citata legge regionale, n. 14 del 2002.

Tale articolo, nell'insieme, disciplina le modalità di concessione dei finanziamenti regionali alle amministrazioni aggiudicatrici, in relazione a specifici lavori individuati dalla Giunta regionale. Nel contesto dell'intero articolo, il comma 2 attribuisce al Presidente della Regione il compito di fissare le aliquote per la determinazione degli oneri per spese tecniche generali e di collaudo.

La norma statale, evocata dal ricorrente come parametro interposto, riguarda invece le modalità di determinazione delle tabelle dei corrispettivi delle attività relative alla progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva di lavori, nonché alla direzione dei lavori e agli incarichi di supporto tecnico-amministrativo alle attività del responsabile del procedimento e del dirigente competente alla formazione del programma triennale dei lavori pubblici espletate dai soggetti specificamente indicati al comma 1 dell'art. 90 del d.lgs. n. 163 del 2006. In particolare, si prevede che detta determinazione debba essere effettuata con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro delle infrastrutture.

Dal contenuto delle richiamate norme risulta che la disposizione regionale impugnata – riguardando le modalità di determinazione dell'importo dei finanziamenti che possono essere concessi dalla Regione alle amministrazioni aggiudicatrici – attiene ai rapporti “esterni” tra queste ultime e la Regione stessa. La norma statale, invece, è relativa ai criteri di fissazione dei compensi spettanti ai soggetti che prestino la loro attività nel corso della realizzazione dell'opera a partire dalla procedura di gara, sicché essa incide sui rapporti “interni” tra tali soggetti e la stazione appaltante. In definitiva, la disposizione statale, avendo un differente ambito applicativo rispetto a quella regionale, non può essere utilmente evocata quale limite alla competenza statutaria della Regione in materia. Deve, pertanto, ritenersi che la erronea indicazione del parametro interposto impedisca, nella specie, la disamina nel merito della questione proposta (da ultimo, sentenza n. 45 del 2010).

6.— Lo Stato, infine, ha impugnato l'art. 7, comma 9, della predetta legge regionale n. 11 del 2009, il quale prevede che, «fermo restando le disposizioni normative a tutela della concorrenza, sono ridotti del 50 per cento i termini previsti dai singoli procedimenti di competenza della Regione e degli enti locali correlati alla realizzazione» di opere nel settore delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica.

Secondo il ricorrente, tale norma violerebbe la competenza legislativa esclusiva dello Stato in materia di tutela ambientale, ponendosi in contrasto con l'art. 117, secondo comma, lettera s), Cost., e in particolare con il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), il

quale prevede, per le opere soggette a valutazione di impatto ambientale (v.i.a.), «una precisa scansione temporale per l'espletamento del procedimento di compatibilità ambientale, fissando all'art. 26, comma 1, il termine di conclusione del procedimento (150 giorni elevati a 210 nel caso di progetti di particolare complessità)». La disposizione regionale censurata ostacolerebbe, poi, il rispetto dei tempi stabiliti dalla normativa nazionale per la consultazione del pubblico (art. 20, comma 3, in tema di "verifica di assoggettabilità": 45 giorni; art. 24, comma 4, in tema di "consultazione": 60 giorni), violando in tal modo i principi di partecipazione sanciti dalle disposizioni comunitarie (direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, n. 85/337/CEE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, art. 6). Inoltre, la normativa regionale interferirebbe con i termini sostanziali e di consultazione del pubblico previsti (si citano, al riguardo, gli artt. 12 e 14 della normativa nazionale) con riferimento al procedimento di valutazione ambientale strategica (v.a.s.).

6.1.— Anche tale questione va esaminata nel merito, non essendo sorretta da valide argomentazioni la preliminare eccezione di inammissibilità proposta dalla difesa regionale, e non è fondata.

Questa Corte ha già avuto modo di affermare che la procedura di valutazione di impatto ambientale è autonoma, ancorché connessa, rispetto al procedimento amministrativo nell'ambito del quale si colloca. La sua funzione prevalente è quella di tutela dell'ambiente (sentenza n. 234 del 2009). Analogamente è a dirsi per la procedura di valutazione ambientale strategica.

La norma regionale impugnata – inserendosi in una più ampia disposizione che, con contenuto articolato e complesso, disciplina le modalità di realizzazione delle opere nel settore delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica – non reca alcun vulnus, per il suo contenuto precettivo, alla suddetta competenza statale in materia di tutela dell'ambiente.

D'altronde, se il legislatore regionale, per fini di accelerazione e semplificazione procedurale nei particolari settori sopra indicati, ha ridotto la durata dei procedimenti amministrativi, deve ritenersi che abbia in tal modo responsabilmente valutato, nell'esercizio della sua discrezionalità, che nel suddetto arco temporale sia possibile effettuare tutti gli adempimenti, compresi quelli relativi alla consultazione del pubblico, contemplati a livello nazionale. In altri termini, non è da ravvisare alcuna interrelazione tra la riduzione della durata dei procedimenti e la violazione dei precetti contenuti nelle norme statali evocate dal ricorrente: norme che la Regione e le amministrazioni aggiudicatrici sono comunque tenute ad osservare.

per questi motivi

#### LA CORTE COSTITUZIONALE

a) dichiara la illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 5, lettera a), della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 4 giugno 2009, n. 11 (Misure urgenti in materia di sviluppo economico regionale, sostegno al reddito dei lavoratori e delle famiglie, accelerazione di lavori pubblici);

b) dichiara non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 1, comma 5, lettere b), c), e dell'art. 7, comma 9, della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia n. 11 del 2009, proposte in riferimento all'art. 4, primo comma, della legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1 (Statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia), «in relazione all'art. 117, secondo comma, lettere e) e l)», nonché in riferimento all'art. 117, secondo comma, lettera s), Cost., con il ricorso indicato in epigrafe;

c) dichiara inammissibile la questione di legittimità costituzionale dell'art. 1, comma 5, lettera k), della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia n. 11 del 2009, proposta in riferimento all'art. 4, primo comma, della legge costituzionale n. 1 del 1963 «in relazione all'art. 117, secondo comma, lettere e) e l)», con il ricorso indicato in epigrafe.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 9 giugno 2010.