



Consiglio regionale della Calabria

DOSSIER

PL n. 311/10

di iniziativa del Consigliere G. GIUDICEANDREA recante:

"Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 (Norme in materia di trasporto pubblico locale).";

DATI DELL'ITER

NUMERO DEL REGISTRO DEI PROVVEDIMENTI	
DATA DI PRESENTAZIONE ALLA SEGRETERIA DELL'ASSEMBLEA	04/01/2018
DATA DI ASSEGNAZIONE ALLA COMMISSIONE	04/01/2018
COMUNICAZIONE IN CONSIGLIO	
SEDE	MERITO
PARERE PREVISTO	Il Comm.
NUMERO ARTICOLI	

Testo del Provvedimento

Proposta di legge n. 331/10^ pag. 4

Normativa comunitaria

Regolamento 1370-2007-CE pag. 13

Normativa nazionale

D.L. 8-4-2013 n. 35 pag. 20

D.L. 24-4-2017 n. 50 pag. 22

D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155 pag. 27

Decreto legge n. 95-2012 - art. 16 bis pag. 49

D.Lgs. 30-3-2001 n. 165 pag. 52

Decreto legge 138-2011- art. 3 bis pag. 56

Decreto legge n. 179-2012- art. 34 commi 20 e 21 pag. 59

Decreto legislativo n. 112-2015- art. 23 pag. 60

Decreto legislativo n. 267-2000- art. 30 pag. 61

Decreto legislativo n. 422-1997 pag. 62

Legge n. 56-2014- art. 1 commi 44 e 85 pag. 75

Decreto legislativo n. 422-1997 pag. 76

Legge n. 56-2014- art. 1 commi 44 e 85 pag. 89

Legge n. 99-2009- art. 61 pag. 90

Legge n. 241-90- art. 15 pag. 91

Legge n. 340-2000- art. 22 pag. 92

Legge n. 481-1995- art. 2 pag. 93

Normativa regionale

Regione Calabria - L.R. 35-2015 pag. 100

Legge Regione Calabria n. 2-2013- art. 2 pag. 118

Normativa comparata

Regione Campania - Legge n 3-2002 pag. 119

Regione Emilia Romagna - Legge 30 del 1998 pag. 150

Regione Emilia Romagna - Legge 30 del 1998 pag. 197

Regione Lazio - L.R. 16 luglio 1998, n. 30 pag. 244

Regione Liguria - L.R. 7 novembre 2013, n. 33 pag. 279

Regione Lombardia - Legge Regionale 4 aprile 2012 n 6 pag. 299

Regione Piemonte - Legge n 1 - 2000 pag. 352

Regione Puglia - Legge n 18-2002 pag. 381

Regione Toscana - L.R. 31 luglio 1998, n. 42 pag. 412

Regione Toscana - Legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65 pag. 444

Regione Veneto - L.R. 30 ottobre 1998, n. 25 pag. 449

PROPOSTA DI LEGGE

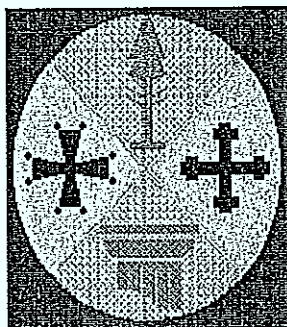
N.ro 311/X^SIRIO
04.01.18
[signature]

Consiglio Regionale della Calabria

X Legislatura

4^ COMM. CONSILIARE

2^ COMM. CONSILIARE

**"Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35"**Norme per i servizi di trasporto pubblico locale.
(BURC n. 96 del 31 dicembre 2015)

Proposta di Legge Regionale

presentata dall'On. Giuseppe Giudiceandrea

Consiglio Regionale della Calabria

PROTOCOLLO GENERALE

Prot. n. 440 del 6/1/2018Classificazione .2.5

Articolo 1**Modifiche all'articolo 13 della legge 31 dicembre 2015, n. 35**

1. All'articolo 13 della legge 31 dicembre 2015, n. 35 sono apportate le seguenti modifiche:
 - al comma 4 dopo la parola "esclusione" sono aggiunte le parole "del Presidente e";
 - al comma 6 dopo la parola "funzioni" sono aggiunte le parole "e indennità";
 - al comma 6 è aggiunto:

*"d) assume le funzioni che gli sono delegate dal Comitato istituzionale
Il Presidente può nominare fra i componenti del Comitato istituzionale un Vicepresidente, con funzioni vicarie, che assolve le stesse funzioni del Presidente in caso di assenza o impedimento temporaneo. La nomina, fatta salva la revoca anticipata, produce effetti entro i limiti della durata del mandato del Presidente e del mandato del componente del Comitato esecutivo nominato.
Al Presidente è dovuta una indennità di carica pari ai due terzi delle indennità dei componenti della Giunta regionale. L'indennità del Presidente spetta al Vicepresidente per il periodo in cui esercita le funzioni vicarie."*
2. All'articolo 13 della legge 31 dicembre 2015, n. 35 sono apportate le seguenti modifiche:
 - al comma 7 è aggiunto il seguente periodo: *"Le elezioni e designazioni di cui alle lettere b), c), d) ed e) sono effettuate dagli aventi diritto in sede di Assemblea, contestualmente alle elezioni di cui alla lettera f) qualora ne ricorrano le circostanze."*
 - al comma 8 il periodo:

"Il Comitato istituzionale delibera a maggioranza su tutti i provvedimenti di competenza dell'ART-CAL, ad esclusione di quelli che la presente legge riserva all'Assemblea e di quelli di cui alle lettere f) e g) del comma 9, e vigila sull'operato del Segretario generale e della Segreteria tecnico-operativa."

è sostituito dal seguente:

"Il Comitato istituzionale esercita le funzioni di indirizzo politico-amministrativo, definendo gli obiettivi e i programmi da attuare, adotta gli altri atti rientranti nello svolgimento di tali funzioni e verifica la rispondenza dei risultati all'attività amministrativa e della gestione ai risultati. Spetta in ogni caso al Comitato istituzionale la determinazione degli aspetti concernenti la qualità, quantità e modalità di espletamento dei servizi. Il Comitato istituzionale delibera a maggioranza su tutti i provvedimenti di competenza e può delegare delle funzioni al Presidente."
3. All'articolo 13 della legge 31 dicembre 2015, n. 35 sono apportate le seguenti modifiche:
 - il comma 9 è sostituito dai seguenti:

9. Ai dirigenti dell'ART-CAL spetta l'adozione degli atti e provvedimenti amministrativi, compresi tutti gli atti che impegnano l'Ente verso l'esterno, nonché la gestione finanziaria, tecnica e amministrativa mediante autonomi poteri di spesa, di organizzazione delle risorse umane, strumentali e di controllo. Essi sono responsabili in via esclusiva dell'attività amministrativa, della gestione e dei relativi risultati.

9bis. Nell'ambito delle funzioni di cui al comma 9, sono riservati al Direttore dell'ART-CAL:

 - a) *l'attuazione di tutti gli atti adottati del Comitato istituzionale nell'ambito delle proprie competenze;*
 - b) *l'istruttoria delle delibere del Comitato istituzionale;*
 - c) *l'attestazione di legittimità e regolarità amministrativa e contabile delle deliberazioni del Comitato istituzionale;*
 - d) *le determinazioni in materia di liti attive e passive nonché di conciliazioni e transazioni;*

- e) *la partecipazione alla definizione di misure idonee a prevenire e contrastare i fenomeni di corruzione e la cura dell'attuazione, verificandone il rispetto da parte dei dipendenti;*
- f) *le informazioni al soggetto competente per l'individuazione delle attività nell'ambito delle quali è più elevato il rischio corruzione e le specifiche proposte volte alla prevenzione del rischio medesimo;*
- g) *il monitoraggio delle attività nell'ambito delle quali è più elevato il rischio corruzione e l'adozione dei provvedimenti motivati di rotazione del personale nei casi di avvio di procedimenti penali o disciplinari per condotte di natura corruttiva."*

9ter. Il Direttore, e l'eventuale Vice-Direttore, sono nominati con atto motivato, su proposta del Presidente dell'ART-CAL, dal Presidente della Giunta regionale, prioritariamente fra i dirigenti appartenenti al ruolo della Giunta regionale della Calabria, previa pubblicazione di apposito avviso. Gli incarichi hanno la durata di anni quattro, prorogabili per una sola volta. Il Dirigente regionale nominato è collocato, dalla Giunta regionale, in distacco funzionale presso ART-CAL. Nell'ipotesi di mancata individuazione del dirigente regionale, all'esito della procedura di cui sopra, si procede nelle forme e nei termini di cui all'art. 19 del D.Lgs. n. 165/2001 e s.m.i. Nel caso di vacanza di entrambe le cariche le funzioni di Direttore possono essere affidate, in reggenza, con deliberazione della Giunta regionale, a un dirigente della Regione.

9quater. Il trattamento economico del Direttore e del Vicedirettore dell'ART-CAL è equiparato a quello previsto per i dirigenti di settore della Giunta regionale, nella misura massima. Al solo Direttore spetta una maggiorazione del venti per cento."

4. All'articolo 13 della legge 31 dicembre 2015, n. 35 sono apportate le seguenti modifiche:

- il comma 10 è sostituito dal seguente:

"Per lo svolgimento delle proprie funzioni l'ART-CAL può avvalersi, oltre che di una propria dotazione organica di personale, anche di personale appartenente alla Regione, ai suoi enti strumentali e agli enti locali, in posizione di distacco funzionale anche parziale."

- al comma 11 le parole:

"Il personale del Nucleo ispettivo è individuato, con atto organizzativo della Giunta regionale, fra i dirigenti e i dipendenti della Regione e degli enti locali, in posizione di distacco funzionale anche parziale."

sono sostituite dalle parole:

"Per il funzionamento del Nucleo ispettivo l'ART-CAL si avvale anche di personale della Regione e degli enti locali, in posizione di distacco funzionale anche parziale."

- al comma 12 le parole "Segretario generale" sono sostituite dalla parola "Direttore."

5. All'articolo 13, dopo il comma 13 è aggiunto il seguente comma:

"13bis. L'ART-CAL può avvalersi del patrocinio dell'Avvocatura regionale ai sensi dell'articolo 11, comma 8 bis, del decreto-legge 8 aprile 2013, n. 35, convertito in legge 6 giugno 2013, 64,"

6. All'articolo 13 della legge 31 dicembre 2015, n. 35 sono apportate le seguenti modifiche:

- la lettera d) del comma 13 è sostituita dalla seguente:

"d) segnala la necessità, ove ne ricorrano le circostanze, di incrementare le percentuali di cui al comma 16"

Articolo 2

Ulteriori modifiche alla legge 31 dicembre 2015, n. 35

1. La lettera g) del comma 1 dell'articolo 11 della Legge 31 dicembre 2015, n. 35 è sostituita dalla seguente: *"g) acquisisce i dati relativi al monitoraggio dei parametri di inquinamento atmosferico,*

effettuati dall'ARPA-CAL con particolare riferimento ai Comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti, nel rispetto dei criteri stabiliti dal d.lgs. n. 155 del 2010 e s.m.i."

2. All'articolo 15 della Legge 31 dicembre 2015, n. 35, la parola "Assemblea" è ovunque sostituita dalle parole "Comitato istituzionale."
3. Al comma 4 dell'articolo 20 le parole "al prezzo" sono sostituite dalla parole "in base al valore".

Articolo 3

Modifiche a carattere transitorio alla legge 31 dicembre 2015, n. 35

1. Al comma 2 dell'articolo 23 della legge 31 dicembre 2015, n. 35 dopo le parole "non ancora costituiti dell'ART-CAL" sono aggiunte le parole "ad eccezione del revisore dei conti".
2. All'articolo 23 della legge 31 dicembre 2015, n. 35 è aggiunto il seguente comma
"10. Fino alla costituzione dell'Agenzia regionale reti e mobilità, qualora ART-CAL, in sostituzione della delega di cui al comma 22 dell'art. 13, svolga direttamente le funzioni, può essere utilizzata quota parte delle spese di funzionamento destinate all'Agenzia regionale Reti e Mobilità; tale quota parte è determinata con criterio di proporzionalità rispetto alle attività amministrative svolte. In tali casi sono adottate le idonee misure organizzative per garantire la separazione delle funzioni di cui al primo periodo del comma 12-quater dell'articolo 27 del Decreto-Legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96."

Articolo 4

Modifiche di carattere finanziario alla legge 31 dicembre 2015, n. 35

1. Al comma 16 dell'articolo 13 della legge 31 dicembre 2015, n. 35 le parole "lo 0,8 per cento" sono sostituite dalle parole "lo 0,5 per cento".
2. Al comma 2 dell'articolo 21 della legge 31 dicembre 2015, n. 35, le parole "al raggiungimento degli obiettivi" sono sostituite dalla parole "ai criteri".
3. Il comma 3 dell'articolo 21 è sostituito dal seguente:
"3. Le risorse finanziarie per il funzionamento dell'ART-CAL, dell'Agenzia regionale reti e mobilità e dell'Osservatorio della mobilità, nelle misure previste dall'articolo 11, comma 4, e dell'articolo 13, commi 17 e 26, sono garantite nei seguenti modi:
a) sul bilancio regionale, in misura dello 0,8 per cento della spesa corrente per i servizi gravante sullo stesso bilancio;"
b) sul bilancio regionale, in misura dello 0,8 per cento dei ricavi tariffari netti dei servizi di trasporto pubblico locale così come previsti dall'ultimo Programma pluriennale del trasporto pubblico locale approvato prima della redazione del bilancio di previsione ovvero, in mancanza, in misura uguale all'ultimo dato dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale;
c) dagli enti locali, in misura dello 0,8 per cento delle somme trasferite all'ART-CAL per la spesa corrente per i servizi."
Le aliquote di cui all'articolo 13 si applicano con riferimento alle effettive competenze, anche tenuto conto del comma 4 dell'articolo 14. La Giunta regionale può autorizzare l'utilizzo delle economie di spesa per la copertura della spesa di ulteriori servizi di trasporto pubblico locale.
4. Al comma 4 dell'articolo 11 le parole "16 per cento" sono sostituite dalle parole "12 per cento".
5. Al comma 17 dell'articolo 13 le parole "20 per cento" sono sostituite dalle parole "40 per cento".
6. Al comma 26 dell'articolo 13 le parole "64 per cento" sono sostituite dalle parole "48 per cento".

Articolo 5**Adeguamento alle disposizioni normative del bilancio di previsione per gli anni 2018-2020**

1. Al fine di fare fronte a quanto dovuto per l'eventuale sottocompensazione (ai sensi del Reg. 1370/2007) relativa al contratto di servizio con Trenitalia s.p.a. per gli anni 2015-2017, nei limiti di quanto previsto nello stesso contratto, è istituito apposito capitolo di spesa, con una allocazione di risorse in competenza pari a euro 2.307.250,00 per gli anni 2018, 2019 e 2020.
2. È istituito apposito capitolo di spesa per il trasferimento delle risorse all'ART-CAL finalizzate ai servizi di trasporto pubblico locale, incluso quanto previsto dal comma 16 dell'articolo 13 della L.R. 35/2015. L'importo allocato in competenza è pari a € 1.170.673,75 per il 2018, € 1.158.731,71 per il 2019 e € 1.158.523,06 per il 2020.
3. Ai fini della copertura della spesa corrente necessaria per l'attuazione della L.R. 35/2015, è allocato in competenza sul capitolo di spesa U2301023901, per gli anni 2018, 2019 e 2020, l'importo di € 80.000,00.
4. Sul capitolo di spesa U9100200401 è incrementata la competenza di € 586.720,00 per il 2018, € 586.720,00 per il 2019, € 586.720,00 per il 2020.
5. Le risorse di cui ai commi precedenti sono ottenute mediante corrispondente riduzione della somma allocata in competenza sul capitolo U0222210701.

Relazione illustrativa

La Proposta di Legge è composta complessivamente da 5 articoli.

L'articolo 1 modifica la governance dell'Autorità Regionale dei Trasporti (ART-CAL), rispetto a quanto previsto nella Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35. Ciò principalmente a causa del fatto che l'impianto legislativo attuale della suddetta Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35 non ha consentito né l'individuazione di un Presidente (le candidature per le elezioni sono andate deserte) né l'individuazione del personale dell'ente in distacco funzionale. Pertanto risulta necessario adeguare le disposizioni normative, con disposizioni volte a migliorare l'efficienza e attribuire le giuste indennità in relazione alle responsabilità e attività da svolgere. A tal scopo, l'articolo 1 si compone dei seguenti commi:

- i. Il **comma 1** riguarda la figura del **Presidente** di ART-CAL e prevede per esso, coerentemente all'originario disegno di legge proposto dalla Giunta regionale, una indennità di carica. Il comma prevede inoltre la possibilità di nominare un Vicepresidente (con identica disposizione rispetto a quella già approvata dalla Giunta regionale nel Regolamento di funzionamento di ART-CAL) e la possibilità che, per maggiore efficienza, il Comitato Istituzionale dell'ART-CAL possa delegare alcune funzioni al Presidente.
- ii. Il **comma 2** riguarda il **Comitato istituzionale** di ART-CAL, prevedendo la semplificazione dell'elezione dei suoi componenti e una più puntuale definizione delle funzioni dell'organo.
- iii. Il **comma 3** sostituisce la funzione per ART-CAL del **Segretario generale**, con un **Direttore** e un **Vicedirettore**, per i quali viene data una puntuale definizione delle funzioni. L'esigenza di una figura vicaria del vertice della struttura amministrativa di ART-CAL è una garanzia di maggiore funzionalità e maggiore trasparenza, oltre a rivelarsi indispensabile in un ente che ha la funzione di gestire servizi che non possono essere soggetti ad alcuna soluzione di continuità.
- iv. Il **comma 4**, oltre a meglio definire le funzioni del **personale** di ART-CAL, prevede la possibilità per l'ente di avere una autonoma dotazione di personale.
- v. Il **comma 5** prevede che l'ART-CAL possa avvalersi del patrocinio gratuito dell'**Avvocatura regionale**.
- vi. Il **comma 6** definisce in maniera più puntuale una funzione del **Revisore dei conti**.

Ulteriori modifiche alla Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35 sono previste nell'articolo 2, composto da 3 commi. La modifica proposta nel **comma 1** mira a superare la previsione di stazioni di monitoraggio fisse della qualità dell'aria

in tutti i Comuni sopra i 15.000 abitanti. Tale previsione non è adeguata con le metodologie e le tecniche oggi disponibili che consentono l'utilizzo di modelli previsionali affidabili anche in assenza di una così capillare distribuzione delle stazioni fisse. Sul punto giova sottolineare come il quadro normativo nazionale è stato definito, per la materia della qualità dell'aria (parametri e monitoraggio), dal d.lgs n. 155 del 2010 e ss. mm. e ll., che recepisce la direttiva 2008/50/CE relativa alla "qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa".

Il **comma 2** trasferisce la competenza della definizione dei criteri per l'istituzione degli ambiti territoriali (art. 15) dall'Assemblea al Comitato istituzionale di ART-CAL. Trattandosi di criteri generali e considerata la ampia rappresentatività del Comitato, la scelta effettuata risponde alla logica sia di garantire maggiore efficienza, sia che le determinazioni assunte scaturiscano da un concreto confronto che è più facile effettuare nel più ristretto ambito del Comitato. Il **comma 3** precisa le disposizioni legislative, rendendole inequivocabilmente compatibili con le misure dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (cfr. deliberazione n. 49/2015, allegato A, misura 5, punto 1).

L'articolo 3 propone alcune modifiche di carattere transitorio alla Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35. Esso si compone di 2 commi. Il **comma 1** mantiene la corretta indipendenza e separazione di funzioni relativamente a quelle attribuite al revisore dei conti di ART-CAL. La modifica, seppur transitoria, si rende necessaria in quanto non vi sono state candidature per l'elezione del Presidente e pertanto deve protrarsi la fase commissariale. Il **comma 2** è una modifica transitoria che si rende opportuna nelle more della costituzione della Agenzia regionale reti e mobilità, anch'essa prevista dalla Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35.

L'articolo 4 introduce modifiche di carattere finanziario alla Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35 e si compone complessivamente di 6 commi. Il **comma 1** riduce l'aliquota destinata al fondo di riserva dell'ART-CAL in ragione del fatto che è stata prevista una struttura amministrativa molto più efficiente e che è previsto il patrocinio dell'Avvocatura regionale. In tale contesto è ipotizzabile una minore soccombenza per ART-CAL nel contenzioso, oltre che la generazione di un livello inferiore di contenzioso. Il **comma 2** è una modifica necessaria per adeguarsi alle disposizioni dell'articolo 27 del D.L. 50/2017. I **commi 3, 4, 5 e 6**, quale modifica sostanziale, incrementano le spese di funzionamento dell'ART-CAL, lasciando immutate le somme disponibili per l'Agenzia e l'Osservatorio.

L'articolo 5, infine, è composto da 4 commi e rappresenta un adeguamento alle disposizioni normative del bilancio di previsione per gli anni 2018-2020. Nell'articolo 5, il **comma 1** istituisce un apposito capitolo di spesa, con una allocazione di risorse in competenza pari a € 2.307.250,00 per gli anni 2018, 2019 e 2020, per far fronte a quanto dovuto per l'erogazione dell'eventuale sottocompensazione (ai sensi del Reg. 1370/2007) relativa al contratto di servizio con Trenitalia s.p.a. per gli anni 2015-2017, nei limiti di quanto previsto nello stesso contratto. Il **comma 2** è una modifica necessaria per dare copertura alle previsioni della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, anche indipendentemente dalle modifiche proposte. Il **comma 3** si rende necessario per assicurare una minima dotazione di risorse per l'attuazione della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35. Il **comma 4** assicura la maggiore copertura derivante dall'applicazione delle modifiche proposte alla Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35 per quanto riguarda l'ART-CAL. Il **comma 5** specifica infine che le risorse di cui ai commi precedenti vengono ottenute mediante corrispondente riduzione della somma allocata in competenza su apposito capitolo del bilancio regionale.

Relazione finanziaria

Articolo 1

Il **comma 1** prevede una indennità per il Presidente di ART-CAL, nella misura dei 2/3 dell'indennità di un Assessore Regionale. Riferendo la quantificazione a un Assessore esterno (non Consigliere), il costo mensile derivante dalle Indennità è costituito dalle seguenti voci:

- Indennità Assessore non Consigliere: 61.200,00 €/anno;
- Indennità di carica esterni: 24.000,00 €/anno;
- I.N.A.I.L.: 511,20 €/anno;
- IRAP assimilati: 7.242,00 €/anno;

per un totale di 92.953,20 €/anno. La spesa insorgente è dunque 61.968,80 €/anno.

Il **comma 2** non ha impatto finanziario.

Per quanto riguarda il **comma 3**, essendo il costo associato alla retribuzione annua lorda di un Dirigente di Settore al massimo pari a € 124.419,67, si genera un costo pari a 273.723,27 €/anno.

Il **comma 4** comporta una spesa che è strettamente proporzionale al numero di dipendenti di ART-CAL. Tenuto conto che il costo complessivo di un funzionario regionale è mediamente pari a circa € 40.000,00 e che si stima una dotazione organica propria per ART-CAL di 5 unità, il costo corrispondente risulta pari a circa 200.000,00 €/anno.

Il **comma 5** produce un risparmio di spesa per ART-CAL che sulla base della quantificazione della relazione tecnico-finanziaria collegata al Regolamento regionale n. 14/2016 e della riduzione del personale necessario per le relative attività può stimarsi in circa il 10% delle spese generali di ART-CAL a suo tempo quantificate in 203.000 €/anno, e quindi nella misura di circa 20.000 €/anno.

Il **comma 6** non ha impatto finanziario.

Per il costo complessivo dell'ART-CAL quindi si può stimare un incremento pari prudenzialmente a circa 550.000,00 €/anno. Pertanto, a fronte della precedente previsione di 250.000,00 €/anno (cfr. relazione tecnico finanziaria del Regolamento regionale n. 14/2016), il costo complessivo dell'ART-CAL ammonta a circa 800.000 €/anno.

Articolo 2

L'articolo non comporta l'insorgenza di nuova spesa o variazioni di spesa.

Articolo 3

L'articolo non comporta l'insorgenza di nuova spesa o variazioni di spesa.

Articolo 4

Il **comma 1** riduce l'aliquota destinata al fondo di riserva dell'ART-CAL. Ciò è motivato dal fatto che è stata prevista la struttura amministrativa prevista di ART-CAL sarà molto più efficiente e che, prevedendo il patrocinio dell'Avvocatura regionale, è ipotizzabile una minore soccombenza nel contenzioso, oltre che la generazione di un livello inferiore di contenzioso.

Il **comma 2**, come sopra indicato, è una modifica necessaria per adeguarsi alle disposizioni dell'articolo 27 del D.L. 50/2017, esso non produce l'insorgenza di nuova spesa.

I **commi 3, 4, 5 e 6**, quale modifica sostanziale, incrementano le spese di funzionamento dell'ART-CAL, lasciando immutate le somme disponibili per l'Agenzia e l'Osservatorio, come specificato nella seguente Tabella:

	Aliquote previste dalla legge Regionale 31 Dicembre 2015, n° 35		Spese di funzionamento per 1.000.000 € di spesa per servizi		
	Vigente	Proposta	Vigente	Proposta	Variazione
Complessiva (comma 3, art. 21)	0,60%	0,80%	€ 6.000,00	€ 8.000,00	+33,3%
ART-CAL	20%	40%	€ 1.200,00	€ 3.200,00	+166,7%
Agenzia	64%	48%	€ 3.840,00	€ 3.840,00	-
Osservatorio TPL	16%	12%	€ 960,00	€ 960,00	-

Articolo 5

Il **comma 1** istituisce un apposito capitolo di spesa, con una allocazione di risorse in competenza pari a € 2.307.250,00 per gli anni 2018, 2019 e 2020 per far fronte a quanto dovuto per l'erogazione dell'eventuale sottocompensazione (ai sensi del Reg. 1370/2007) relativa al contratto di servizio con Trenitalia s.p.a. per gli anni 2015-2017, nei limiti di quanto previsto nello stesso contratto.

Per quanto riguarda il **comma 2**, va evidenziato che la presente Norma prevede una riduzione della spesa relativa al trasferimento di risorse all'ART-CAL titolo di fondo di riserva. Tuttavia non è ancora stato istituito apposito capitolo di spesa sul bilancio regionale. Per tale motivo viene allocato l'importo in competenza pari a € 1.170.673,75 per il 2018, € 1.158.731,71 per il 2019 e € 1.158.523,06 per il 2020.

Il **comma 3** assicura una minima dotazione di risorse per l'attuazione della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35. Per ciò che concerne il **comma 4**, le modifiche di cui agli articoli precedenti comportano un incremento di spesa relativa al funzionamento di ART-CAL pari al 166,7%, come indicato nella tabella di cui alla presente Relazione Finanziaria nella sezione dedicata all'Articolo 4. Applicando tale percentuale agli importi allocati sul relativo capitolo del bilancio regionale, si ottiene che le risorse aggiuntive necessarie per sostenere il funzionamento di ART-CAL sono pari a € 586.720,00 per il 2018, € 586.720,00 per il 2019, € 586.720,00 per il 2020. Tale importo copre il maggiore onere stimato di cui all'articolo 1.

Il **comma 5** specifica che le risorse per dare copertura finanziaria ai costi legati all'applicazione della presente Norma sono ottenute mediante riduzione delle somme allocate sul capitolo di bilancio regionale U022210701.

Quadro di riepilogo analisi economica finanziaria

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

Titolo: "Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35" Norme per i servizi di trasporto pubblico locale"
(BURC n. 96 del 31 dicembre 2015)

Tab.1 – Oneri finanziari:

Art.	Descrizione spesa	Tipologia I o C	Carattere temporale A o P	Importo 2018	Importo 2019	Importo 2020
1	Incremento di spesa per il funzionamento di ART-CAL	C	P	€ 550.000,00	€ 550.000,00	€ 550.000,00
2	Nessuna spesa	-	-	-	-	-
3	Nessuna spesa	-	-	-	-	-
4	Fondo di riserva di ART-CAL	C	P	€ 1.170.673,75	€ 1.158.731,71	€ 1.158.523,06
5	Sottocompensazione Trenitalia	C	P	€ 2.307.250,00	€ 2.307.250,00	€ 2.307.250,00
	Spesa Corrente ART-CAL	C	P	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000

Tab.2 - Copertura finanziaria:

n. U/Capitolo	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Totale
U0222210701	€ 4.144.643,75	€ 4.132.701,71	€ 4.132.493,06	€ 12.409.838,52

Re. 04/01/2018



GRUPPO CONSILIARE
 "DEMOCRATICI PROGRESSISTI"
 PRESIDENTE
 On. Giuseppe Giudiceadrea

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 ⁽⁸⁾;

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. 8-4-2013 n. 35 recante: “Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della pubblica amministrazione, per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali, nonché in materia di versamento di tributi degli enti locali.”

Pubblicato nella Gazz. Uff. 8 aprile 2013, n. 82.

(...)

Art. 11 *Misure per l'equilibrio finanziario della Regione Siciliana, della Regione Piemonte e della Regione Sardegna nonché per la programmazione regionale del Fondo per lo sviluppo e la coesione* ⁽⁷⁴⁾

1. In attuazione dello statuto della Regione Siciliana di cui al *regio decreto legislativo 15 maggio 1946, n. 455*, convertito dalla *legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 2* e del *decreto legislativo 3 novembre 2005, n. 241*, è attribuito alla Regione Siciliana il gettito delle imposte sui redditi prodotti dalle imprese industriali e commerciali, aventi sede legale fuori dal territorio regionale, in misura corrispondente alla quota riferibile agli impianti e agli stabilimenti ubicati all'interno dello stesso. Per l'anno 2013, l'assegnazione viene effettuata per un importo di euro 49.000.000, mediante attribuzione diretta alla Regione da parte della Struttura di Gestione, individuata dal *decreto interministeriale 22 maggio 1998, n. 183*.

2. In relazione alle imposte sui redditi di cui al comma 1 spettanti alla Regione Siciliana, il relativo gettito è assicurato, a decorrere dall'anno 2014, secondo le modalità applicative previste dal decreto dirigenziale del Ministero dell'economia e delle finanze di cui all'*articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 3 novembre 2005, n. 241*, da emanare, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, d'intesa con l'Assessorato regionale dell'economia della Regione Siciliana.

3. Agli oneri recati dalle disposizioni del presente articolo per le annualità 2013-2015, per euro 49.000.000 per l'anno 2013, euro 50.200.000 per l'anno 2014 ed euro 52.800.000 per l'anno 2015, si provvede:

a) per 3 milioni di euro per il 2013 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'*articolo 1, comma 114, terzo periodo, della legge 23 dicembre 2005, n. 266*;

b) per milioni di euro 46 per il 2013, 40,2 per il 2014 e 32,8 per il 2015, mediante le risorse statali spettanti alla Regione Siciliana relative alle annualità dell'edilizia agevolata di cui all'*articolo 61, comma 2, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112*, come individuate nel Piano di rientro sul quale è stata sancita intesa nella seduta del 18 ottobre 2007 della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, che sono conseguentemente ridotte di pari importi;

c) per 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'*articolo 1, comma 114, terzo periodo, della legge 23 dicembre 2005, n. 266*;

d) per 10 milioni di euro per il 2015 mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'*articolo 5, comma 3-ter, del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203*.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

5. A decorrere dall'anno 2016 si provvede alla ridefinizione dei rapporti finanziari fra lo Stato e la Regione Siciliana ed al simmetrico trasferimento di funzioni ancora svolte dallo Stato, con le modalità previste dallo statuto speciale della Regione Siciliana approvato con il *regio decreto legislativo 15 maggio 1946, n. 455*. Dal 1° gennaio 2016 l'efficacia delle disposizioni dei commi da 1 a 4 del presente articolo e del decreto dirigenziale di cui al comma 2 è subordinata al completamento delle procedure di cui al periodo precedente. ⁽⁷⁵⁾

5-bis. Fatte salve le previsioni dell'*articolo 16, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 7 agosto 2012, n. 135*, e dei commi 1 e 2 dell'*articolo 1 della legge 24 dicembre 2012, n. 228*, al fine di dare piena applicazione, secondo i principi enunciati nella sentenza della Corte costituzionale n. 118 del 2012, al nuovo regime regolatore dei rapporti finanziari tra lo Stato e la Regione Sardegna, disciplinato dalle disposizioni di cui all'*articolo 1, comma 834, della legge 27 dicembre 2006, n. 296*, tenendo conto degli stanziamenti di competenza e cassa allo scopo previsti nel bilancio di previsione per l'anno finanziario 2013 e nel bilancio pluriennale per il triennio 2013-2015, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro dell'economia e delle finanze concorda, nel rispetto dei saldi di finanza pubblica, con la Regione Sardegna, con le procedure di cui all'*articolo 27 della legge 5 maggio 2009, n. 42*, le modifiche da apportare al patto di stabilità interno per la Regione Sardegna. ⁽⁷⁶⁾

6. Per consentire la rimozione dello squilibrio finanziario derivante da debiti pregressi a carico del bilancio regionale inerenti ai servizi di trasporto pubblico locale su gomma e di trasporto ferroviario regionale, la Regione Piemonte predispone un piano di rientro, da sottoporre, entro trenta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

e del Ministero dell'economia e delle finanze. Il piano di rientro dovrà individuare le necessarie azioni di razionalizzazione e di incremento dell'efficienza da conseguire attraverso l'adozione dei criteri e delle modalità di cui all'*articolo 16-bis, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 7 agosto 2012, n. 135*, e successive modificazioni. ⁽⁷⁵⁾

7. Per il finanziamento del piano di cui al comma precedente, la Regione Piemonte è autorizzata ad utilizzare, per l'anno 2013, le risorse ad essa assegnate del Fondo per lo sviluppo e la coesione di cui alla *delibera del CIPE n. 1 dell'11 gennaio 2011* (pubblicata nella G.U. n. 80 del 7 aprile 2011), nel limite massimo di 150 milioni di euro. La Regione Piemonte propone conseguentemente al CIPE per la presa d'atto, la nuova programmazione nel limite delle risorse disponibili.

8. Al fine di garantire una sufficiente liquidità per far fronte ai pagamenti in conto capitale degli enti territoriali e, per la parte corrente, nel comparto dei trasporti e per il funzionamento di infrastrutture indispensabili per lo sviluppo delle regioni, al comma 3 dell'*articolo 16 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 7 agosto 2012, n. 135*, dopo le parole: "compartecipazione ai tributi erariali" sono inserite le seguenti parole: "o, previo accordo tra la Regione richiedente, il Ministero per la coesione territoriale e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a valere sulle risorse destinate alla programmazione regionale del Fondo per lo sviluppo e la coesione" ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "In caso di utilizzo delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione per le finalità di cui al presente comma, la Regione interessata propone conseguentemente al CIPE per la presa d'atto, la nuova programmazione nel limite delle disponibilità residue, con priorità per il finanziamento di interventi finalizzati alla promozione dello sviluppo in materia di trasporti, di infrastrutture e di investimenti locali.". ^{(75) (78)}

8-bis. Ai fini del contenimento della spesa pubblica, gli uffici legali delle Regioni sono autorizzati ad assumere gratuitamente il patrocinio degli enti dipendenti, delle agenzie regionali e degli organismi istituiti con legge regionale per l'esercizio di funzioni amministrative delle Regioni medesime. ⁽⁷⁷⁾

(74) Rubrica così modificata dalla legge di conversione 6 giugno 2013, n. 64.

(75) Comma così modificato dalla legge di conversione 6 giugno 2013, n. 64.

(76) Comma inserito dalla legge di conversione 6 giugno 2013, n. 64.

(77) Comma aggiunto dalla legge di conversione 6 giugno 2013, n. 64.

(78) La Corte costituzionale, con sentenza 24 marzo - 13 maggio 2015, n. 77 (Gazz. Uff. 20 maggio 2015, n. 20, 1ª Serie speciale), ha dichiarato non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 11, comma 8, promosse in riferimento agli artt. 2, lettera a), 3, lettera f), 4, 12, 48-bis e 50 della legge costituzionale n. 4 del 1948, alla legge n. 690 del 1981, nonché in riferimento agli artt. 117, terzo comma, e 119 Cost. e ai principi di ragionevolezza e di leale collaborazione, quest'ultimo desunto dagli artt. 5 e 120 Cost.; ha dichiarato, inoltre, non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 11, comma 8, promosse in riferimento agli artt. 36 e 43 del regio decreto legislativo 15 maggio 1946, n. 455, e all'art. 2 del D.P.R. 26 luglio 1965, n. 1074.

(...)

D.L. 24-4-2017 n. 50 recante: "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo."

Pubblicato nella Gazz. Uff. 24 aprile 2017, n. 95, S.O.

(...)

ART. 27 Misure sul trasporto pubblico locale

1. All'articolo 1, dopo il comma 534-ter, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, sono inseriti i seguenti: "534-quater. Nelle more del riordino del sistema della fiscalità regionale, secondo i principi di cui all'articolo 119 della Costituzione, la dotazione del Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è rideterminata nell'importo di 4.789.506.000 euro per l'anno 2017 e 4.932.554.000 euro a decorrere dall'anno 2018, anche al fine di sterilizzare i conguagli di cui all'articolo unico, comma 4, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 luglio 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 195 del 21 agosto 2013, con riferimento agli anni 2013 e successivi. 534-quinquies. Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 luglio 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 195 del 21 agosto 2013, non trova applicazione a decorrere dall'anno 2017.". ⁽⁸⁹⁾

2. A decorrere dall'anno 2018, il riparto del Fondo di cui al comma 1 è effettuato, entro il 30 giugno di ogni anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. In caso di mancata intesa si applica quanto previsto dall'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Il suddetto riparto è operato sulla base dei seguenti criteri:

a) suddivisione tra le regioni di una quota pari al dieci per cento dell'importo del Fondo sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato, tenuto conto di quanto previsto dall'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, tra l'anno 2014 e l'anno di riferimento, con rilevazione effettuata dall'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. Negli anni successivi, la quota è incrementata del cinque per cento dell'importo del Fondo per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo;

b) suddivisione tra le regioni di una quota pari, per il primo anno, al dieci per cento dell'importo del Fondo in base a quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di determinazione dei costi standard, di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147. Negli anni successivi la quota è incrementata del cinque per cento dell'importo del Fondo per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del predetto Fondo. Nel riparto di tale quota si tiene conto della presenza di infrastrutture ferroviarie di carattere regionale;

c) suddivisione della quota residua del Fondo, sottratto quanto previsto dalle lettere a) e b), secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze dell'11 novembre 2014; definizione dei livelli adeguati di servizio di cui al comma 6 che, a decorrere dal secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sostituiscono le predette percentuali regionali, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso;

d) riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti adottate ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. La riduzione non si applica ai contratti di servizio affidati alla data del 30 settembre 2017 in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali nel caso di avvenuta pubblicazione alla medesima data ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007. La riduzione, applicata alla quota di ciascuna regione come determinata ai sensi delle lettere da a) a c), è pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure. Le risorse derivanti da tali riduzioni sono ripartite tra le altre Regioni con le modalità di cui al presente comma, lettere a), b) e c);

e) in ogni caso, al fine di garantire una ragionevole certezza delle risorse finanziarie disponibili, il riparto derivante dall'attuazione delle lettere da a) a d) non può determinare per ciascuna regione una riduzione annua maggiore del cinque per cento rispetto alla quota attribuita nell'anno precedente; ove l'importo complessivo del Fondo nell'anno di riferimento sia inferiore a quello dell'anno precedente, tale limite è rideterminato in misura proporzionale alla riduzione del Fondo medesimo. Nel primo quinquennio di applicazione il riparto non può determinare per ciascuna regione, una riduzione annua maggiore del 10 per cento rispetto alle risorse trasferite nel 2015; ove l'importo complessivo del Fondo nell'anno di riferimento sia inferiore a quello del 2015, tale limite è rideterminato in misura proporzionale alla riduzione del Fondo medesimo.

3. Al fine di garantire un'efficace programmazione delle risorse, gli effetti finanziari sul riparto del Fondo, derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui al comma 2 si verificano nell'anno successivo a quello di riferimento.

4. Nelle more dell'emanazione del decreto di cui all'alinea del comma 2, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è ripartito, entro il 15 gennaio di ciascun anno, tra le regioni, a titolo di anticipazione, l'ottanta per cento dello stanziamento del Fondo. L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente. Le risorse erogate a titolo di anticipazione sono oggetto di integrazione, di saldo o di compensazione con gli anni successivi. La relativa erogazione alle regioni a statuto ordinario è disposta con cadenza mensile. ⁽⁸⁹⁾

5. Le amministrazioni competenti, al fine di procedere sulla base di dati istruttori uniformi, si avvalgono dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, per l'acquisizione dei dati economici, finanziari e tecnici, relativi ai servizi svolti, necessari alla realizzazione di indagini conoscitive e approfondimenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale, prodromici all'attività di pianificazione e monitoraggio. A tale scopo i suddetti soggetti forniscono semestralmente all'Osservatorio indicazioni sulla tipologia dei dati da acquisire dalle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico.

6. Ai fini del riparto del Fondo, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nonché previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono definiti i criteri con cui le regioni a statuto ordinario determinano i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici e l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 34-octies del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, privilegiando soluzioni innovative e di minor costo per fornire servizi di mobilità nelle aree a domanda debole, quali scelte di sostituzione modale. Le regioni provvedono alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro e non oltre i successivi centoventi giorni e provvedono, altresì, contestualmente ad una riprogrammazione dei servizi anche modificando il piano di cui all'articolo 16-bis, comma 4, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. In caso di inadempienza della regione entro i predetti centoventi giorni, si procede ai sensi dell'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131. ⁽⁸⁹⁾

7. A decorrere dal 1° gennaio 2018 è abrogato il comma 6 dell'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2, alinea sono apportate al predetto articolo 16-bis del citato decreto-legge le seguenti ulteriori modificazioni:

a) i commi 3 e 5 sono abrogati;

b) al comma 4, primo periodo, le parole: "Entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 3," e le parole: "; in conformità con quanto stabilito con il medesimo decreto di cui al comma 3," sono soppresse e le parole: "le Regioni" sono sostituite dalle seguenti: "Le Regioni";

c) al comma 9, primo periodo, le parole: "il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3" sono sostituite dalle seguenti: "decreto del Presidente del Consiglio dei ministri".

8. Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 26 giugno 2013, n. 148, con le successive rideterminazioni e aggiornamenti ivi previsti, conserva efficacia fino al 31 dicembre dell'anno precedente alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2, alinea, e comunque non oltre il 31 dicembre 2018.

8-bis. I costi *standard* determinati in applicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e gli indicatori programmatici ivi definiti con criteri di efficienza ed economicità sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta, determinati ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e delle normative europee sugli obblighi di servizio pubblico, con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Le disposizioni del presente comma si applicano ai contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017. ⁽⁹⁰⁾

8-ter. All'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, dopo il primo periodo è inserito il seguente: "Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, la soglia minima del rapporto di cui al precedente periodo può essere rideterminata per tenere conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali";

b) il comma 6 è abrogato. ⁽⁹⁰⁾

8-quater. Le disposizioni di cui al comma 8-ter si applicano dal 1° gennaio 2018. ⁽⁹⁰⁾

8-quinquies. Al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi di copertura dei costi con i ricavi da traffico, le regioni e gli enti locali modificano i sistemi tariffari e i livelli delle tariffe anche tenendo conto del principio di semplificazione, dell'applicazione dell'indicatore della situazione economica equivalente, dei livelli di servizio e della media dei livelli tariffari europei, del corretto rapporto tra tariffa e abbonamenti ordinari, dell'integrazione tariffaria tra diverse modalità e gestori. Le disposizioni del precedente periodo si applicano ai contratti di servizio stipulati successivamente alla data di adozione dei provvedimenti tariffari; si applicano inoltre ai contratti di servizio in essere alla medesima data solo in caso di aumenti maggiori del doppio dell'inflazione programmata, con conseguente riduzione del corrispettivo del medesimo contratto di importo pari al 70 per cento dell'aumento stimato dei ricavi da traffico conseguente alla manovra tariffaria, fatti salvi i casi in cui la fattispecie non sia già disciplinata dal contratto di servizio. I livelli tariffari sono aggiornati sulla base delle misure adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. ⁽⁹⁰⁾

8-sexies. Il gestore del servizio a domanda individuale, i cui proventi tariffari non coprano integralmente i costi di gestione, deve indicare nella carta dei servizi e nel proprio sito *internet* istituzionale la quota parte, espressa in termini percentuali, del costo totale di erogazione del servizio a carico della finanza pubblica, utilizzando una formulazione sintetica e chiara. ⁽⁹⁰⁾

8-septies. Per la copertura dei debiti del sistema di trasporto regionale è attribuito alla regione Umbria un contributo straordinario dell'importo complessivo di 45,82 milioni di euro, di cui 20 milioni di euro per l'anno 2017 e 25,82 milioni di euro per l'anno 2018, per far fronte ai debiti verso la società Busitalia - Sita Nord Srl e sue controllate. ⁽⁹⁰⁾

8-octies. Agli oneri derivanti dal comma 8-septies, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2017 e a 25,82 milioni di euro per l'anno 2018, si provvede mediante corrispondente utilizzo del Fondo per lo sviluppo e la coesione - programmazione 2014-2020. I predetti importi, tenuto conto della localizzazione territoriale della misura di cui al comma 8-septies, sono portati in prededuzione dalla quota ancora da assegnare alla medesima regione Umbria a valere sulle risorse della citata programmazione 2014-2020. ⁽⁹⁰⁾

9. Al fine di favorire il rinnovo del materiale rotabile, lo stesso può essere acquisito dalle imprese di trasporto pubblico regionale e locale anche ricorrendo alla locazione per quanto riguarda materiale rotabile per il trasporto ferroviario e alla locazione senza conducente per veicoli di anzianità massima di dodici anni adibiti al trasporto su gomma e per un periodo non inferiore all'anno.

10. All'articolo 84, comma 4, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: "trasporto di persone," sono inserite le seguenti: "i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, adibiti ai servizi di linea di trasporto di persone". ⁽⁸⁹⁾

11. Per il rinnovo del materiale rotabile, le aziende affidatarie di servizi di trasporto pubblico locale, anche di natura non pubblicistica, possono accedere agli strumenti di acquisto e negoziazione messi a disposizione dalle centrali di acquisto nazionale, ferma restando la destinazione dei mezzi acquistati ai predetti servizi.

11-bis. I contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 non possono prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro 1, fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 232, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono disciplinati i casi di esclusione dal divieto di cui al primo periodo per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi specifici. ⁽⁹⁰⁾

11-ter. I contratti di servizio di cui al comma 11-bis prevedono, altresì, che i veicoli per il trasporto pubblico regionale e locale debbano essere dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda, ai fini della determinazione delle matrici origine/destinazione, e che le flotte automobilistiche utilizzate per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale siano dotate di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio. I contratti di servizio, in conformità con le disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, tengono conto degli oneri derivanti dal presente comma, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti. ⁽⁹⁰⁾

11-quater. I comuni, in sede di definizione dei piani urbani del traffico, ai sensi dell'articolo 36 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, individuano specifiche modalità per la diffusione di nuove tecnologie previste dal Piano di azione nazionale sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS), predisposto in attuazione dell'articolo 8 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, impegnandosi in tale sede ad utilizzare per investimenti in nuove tecnologie per il trasporto specifiche quote delle risorse messe a disposizione dall'Unione europea. ⁽⁹⁰⁾

11-quinquies. Fatte salve le procedure di scelta del contraente per l'affidamento di servizi già avviate antecedentemente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i contratti di servizio che le regioni e gli enti locali sottoscrivono, successivamente alla predetta data, per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale prevedono, a carico delle imprese, l'onere per il mantenimento e per il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni

straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica e secondo gli *standard* qualitativi e di innovazione tecnologica a tal fine definiti dagli stessi enti affidanti, ove non ricorrano alla locazione senza conducente. I medesimi contratti di servizio prevedono inoltre la predisposizione da parte delle aziende contraenti di un piano economico-finanziario che, tenendo anche conto del materiale rotabile acquisito con fondi pubblici, dimostri un impiego di risorse per il rinnovo del materiale rotabile, mediante nuovi acquisti, locazioni a lungo termine o *leasing*, nonché per investimenti in nuove tecnologie, non inferiore al 10 per cento del corrispettivo contrattuale. I medesimi contratti di servizio prevedono l'adozione, a carico delle imprese che offrono il servizio di trasporto pubblico locale e regionale, di sistemi di bigliettazione elettronica da attivare sui mezzi immatricolati. Nel rispetto dei principi di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, i contratti di servizio tengono conto degli oneri derivanti dal presente comma, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti. ⁽⁹⁰⁾

12. L'articolo 9, comma 2-bis, del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19, è sostituito dal seguente:
 “ 2-bis. All'articolo 1, comma 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, le parole: '31 dicembre 2017' sono sostituite dalle seguenti: '31 gennaio 2018'. Per i servizi di linea di competenza statale, gli accertamenti sulla sussistenza delle condizioni di sicurezza e regolarità dei servizi, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, lettera g), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, relativamente all'ubicazione delle aree di fermata, sono validi fin quando non sia accertato il venir meno delle condizioni di sicurezza”. ⁽⁹¹⁾

12-bis. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, da adottare entro il 30 ottobre 2017, è istituito un tavolo di lavoro finalizzato a individuare i principi e i criteri per il riordino della disciplina dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale, anche avendo specifico riguardo alla tutela dei viaggiatori e garantendo agli stessi adeguati livelli di sicurezza del trasporto. Al tavolo di lavoro partecipano i rappresentanti, nel numero massimo di due ciascuno, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dello sviluppo economico, delle associazioni di categoria del settore maggiormente rappresentative e del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU), nonché un rappresentante di ciascun operatore privato che operi in almeno quattro regioni e che non aderisca alle suddette associazioni. Ai componenti del tavolo di lavoro non sono corrisposti compensi di alcun tipo, gettoni né rimborsi spese. Dall'istituzione e dal funzionamento del tavolo di lavoro non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. ⁽⁹³⁾

12-ter. All'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, la parola: “ovvero” è sostituita dalla seguente: “anche” e dopo le parole: “alla riqualificazione elettrica” sono inserite le seguenti: “e al miglioramento dell'efficienza energetica”;

b) al quarto periodo, dopo le parole: “Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate modalità” è inserita la seguente: “, anche”. ⁽⁹²⁾

12-quater. Le funzioni di regolazione, di indirizzo, di organizzazione e di controllo e quelle di gestione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono distinte e si esercitano separatamente. L'ente affidante si avvale obbligatoriamente di altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale qualora il gestore uscente dei medesimi servizi o uno dei concorrenti sia partecipato o controllato dall'ente affidante ovvero sia affidatario diretto o *in house* del predetto ente. ⁽⁹²⁾

[12-quinquies. Il regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, la legge 24 maggio 1952, n. 628, e la legge 22 settembre 1960, n. 1054, sono abrogati, fatta salva la loro applicazione fino al primo rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore e, comunque, non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto. ⁽⁹⁴⁾ ⁽⁹⁵⁾]

12-sexies. All'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, dopo il comma 4-ter è inserito il seguente:
 “ 4-quater. I beni di cui all'articolo 3, commi da 7 a 9, della legge 15 dicembre 1990, n. 385, trasferiti alle regioni competenti ai sensi del comma 4 del presente articolo, possono essere trasferiti a titolo gratuito, con esenzione da ogni imposta e tassa connessa al trasferimento medesimo, alle società costituite dalle ex gestioni governative di cui al comma 3-bis dell'articolo 18 del presente decreto, se a totale partecipazione della stessa regione conferente”. ⁽⁹²⁾

(89) Comma così modificato dalla legge di conversione 21 giugno 2017, n. 96.

(90) Comma inserito dalla legge di conversione 21 giugno 2017, n. 96.

(91) Comma sostituito dalla legge di conversione 21 giugno 2017, n. 96 e, successivamente, così modificato dall' art. 16-quinquies, comma 1, lett. a), D.L. 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 3 agosto 2017, n. 123.

(92) Comma aggiunto dalla legge di conversione 21 giugno 2017, n. 96.

(93) Comma aggiunto dalla legge di conversione 21 giugno 2017, n. 96 e, successivamente, così sostituito dall' art. 16-quinquies, comma 1, lett. b), D.L. 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 3 agosto 2017, n. 123.

(94) Comma aggiunto dalla legge di conversione 21 giugno 2017, n. 96.

(95) Comma abrogato dall' art. 9-quinquies, comma 1, D.L. 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 3 agosto 2017, n. 123.

(...)

D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155 recante: “Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa”.

(1) Pubblicato nella Gazz. Uff. 15 settembre 2010, n. 216, S.O.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76, 87 e 117 della Costituzione;

Vista la legge 7 luglio 2009, n. 88, concernente disposizioni per l'adempimento di obblighi dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2008, e, in particolare, l'articolo 10 e l'allegato B;

Visto l'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Vista la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;

Vista la direttiva 2004/107/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 2004, concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio, il nichel e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante 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;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 13 maggio 2010;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta dell'8 luglio 2010;

Acquisiti i pareri delle competenti commissioni di Camera dei deputati e Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 30 luglio 2010;

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con i Ministri della salute, dello sviluppo economico, delle infrastrutture e dei trasporti, delle politiche agricole alimentari e forestali, degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale;

Emana

il seguente decreto legislativo:

Art. 1 *Principi e finalità*

1. Il presente decreto recepisce la direttiva 2008/50/CE e sostituisce le disposizioni di attuazione della direttiva 2004/107/CE, istituendo un quadro normativo unitario in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente finalizzato a:

- a) individuare obiettivi di qualità dell'aria ambiente volti a evitare, prevenire o ridurre effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso;
- b) valutare la qualità dell'aria ambiente sulla base di metodi e criteri comuni su tutto il territorio nazionale;
- c) ottenere informazioni sulla qualità dell'aria ambiente come base per individuare le misure da adottare per contrastare l'inquinamento e gli effetti nocivi dell'inquinamento sulla salute umana e sull'ambiente e per monitorare le tendenze a lungo termine, nonché i miglioramenti dovuti alle misure adottate;
- d) mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove buona, e migliorarla negli altri casi;
- e) garantire al pubblico le informazioni sulla qualità dell'aria ambiente;
- f) realizzare una migliore cooperazione tra gli Stati dell'Unione europea in materia di inquinamento atmosferico.

2. Ai fini previsti dal comma 1 il presente decreto stabilisce:

- a) i valori limite per le concentrazioni nell'aria ambiente di biossido di zolfo, biossido di azoto, benzene, monossido di carbonio, piombo e PM10;
- b) i livelli critici per le concentrazioni nell'aria ambiente di biossido di zolfo e ossidi di azoto;
- c) le soglie di allarme per le concentrazioni nell'aria ambiente di biossido di zolfo e biossido di azoto;
- d) il valore limite, il valore obiettivo, l'obbligo di concentrazione dell'esposizione e l'obiettivo nazionale di riduzione dell'esposizione per le concentrazioni nell'aria ambiente di PM2,5;
- e) i valori obiettivo per le concentrazioni nell'aria ambiente di arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene.

3. Ai fini previsti dal comma 1 il presente decreto stabilisce altresì i valori obiettivo, gli obiettivi a lungo termine, le soglie di allarme e le soglie di informazione per l'ozono.

4. Il presente decreto si fonda sui seguenti principi:

a) il sistema di valutazione e gestione della qualità dell'aria rispetta ovunque standard qualitativi elevati ed omogenei al fine di assicurare un approccio uniforme su tutto il territorio nazionale e di assicurare che le stesse situazioni di inquinamento siano valutate e gestite in modo analogo;

b) il sistema di acquisizione, di trasmissione e di messa a disposizione dei dati e delle informazioni relativi alla valutazione della qualità dell'aria ambiente è organizzato in modo da rispondere alle esigenze di tempestività della conoscenza da parte di tutte le amministrazioni interessate e del pubblico e si basa su misurazioni e su altre tecniche di valutazione e su procedure funzionali a tali finalità secondo i canoni di efficienza, efficacia ed economicità;

c) la zonizzazione dell'intero territorio nazionale è il presupposto su cui si organizza l'attività di valutazione della qualità dell'aria ambiente. A seguito della zonizzazione del territorio, ciascuna zona o agglomerato è classificata allo scopo di individuare le modalità di valutazione mediante misurazioni e mediante altre tecniche in conformità alle disposizioni del presente decreto;

d) la zonizzazione del territorio richiede la previa individuazione degli agglomerati e la successiva individuazione delle altre zone. Gli agglomerati sono individuati sulla base dell'assetto urbanistico, della popolazione residente e della densità abitativa. Le altre zone sono individuate, principalmente, sulla base di aspetti come il carico emissivo, le caratteristiche orografiche, le caratteristiche meteorologiche e il grado di urbanizzazione del territorio, al fine di individuare le aree in cui uno o più di tali aspetti sono predominanti nel determinare i livelli degli inquinanti e di accorpare tali aree in zone contraddistinte dall'omogeneità degli aspetti predominanti;

e) la valutazione della qualità dell'aria ambiente è fondata su una rete di misura e su un programma di valutazione. Le misurazioni in siti fissi, le misurazioni indicative e le altre tecniche di valutazione permettono che la qualità dell'aria ambiente sia valutata in conformità alle disposizioni del presente decreto;

f) la valutazione della qualità dell'aria ambiente condotta utilizzando determinati siti fissi di campionamento e determinate tecniche di valutazione si considera idonea a rappresentare la qualità dell'aria all'interno dell'intera zona o dell'intero agglomerato di riferimento qualora la scelta dei siti e delle altre tecniche sia operata in conformità alle disposizioni del presente decreto;

g) ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente è evitato l'uso di stazioni di misurazione non conformi e, nel rispetto dei canoni di efficienza, di efficacia e di economicità, l'inutile eccesso di stazioni di misurazione. Le stazioni di misurazione che non sono inserite nella rete di misura e nel programma di valutazione non sono utilizzate per le finalità del presente decreto;

h) la rete di misura è soggetta alla gestione o al controllo pubblico. Il controllo pubblico è assicurato dalle regioni o dalle province autonome o, su delega, dalle agenzie regionali per la protezione dell'ambiente. Le stazioni di misurazione non soggette a tale gestione o controllo non sono utilizzate per le finalità del presente decreto;

i) la valutazione della qualità dell'aria ambiente è il presupposto per l'individuazione delle aree di superamento dei valori, dei livelli, delle soglie e degli obiettivi previsti dal presente decreto;

l) i piani e le misure da adottare ed attuare in caso di individuazione di una o più aree di superamento all'interno di una zona o di un agglomerato devono agire, secondo criteri di efficienza ed efficacia, sull'insieme delle principali sorgenti di emissione, ovunque localizzate, che influenzano tali aree, senza l'obbligo di estendersi all'intero territorio della zona o dell'agglomerato, nè di limitarsi a tale territorio.

5. Le funzioni amministrative relative alla valutazione ed alla gestione della qualità dell'aria ambiente competono allo Stato, alle regioni e alle province autonome e agli enti locali, nei modi e nei limiti previsti dal presente decreto. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di seguito Ministero dell'ambiente, si può avvalere, nei modi e per le finalità previsti dal presente decreto, del supporto tecnico dell'Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale, di seguito ISPRA, e dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile, di seguito ENEA.

6. I compiti tecnici finalizzati ad assicurare la qualità della valutazione in materia di aria ambiente sono assicurati dalle autorità e dagli organismi di cui all'articolo 17, in conformità al disposto dell'allegato I, paragrafo 3.

Art. 2 Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si applicano le seguenti definizioni:

a) *aria ambiente*: l'aria esterna presente nella troposfera, ad esclusione di quella presente nei luoghi di lavoro definiti dal *decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81*;

b) *inquinante*: qualsiasi sostanza presente nell'aria ambiente che può avere effetti dannosi sulla salute umana o sull'ambiente nel suo complesso;

c) *livello*: concentrazione nell'aria ambiente di un inquinante o deposizione di questo su una superficie in un dato periodo di tempo;

d) *valutazione*: utilizzo dei metodi stabiliti dal presente decreto per misurare, calcolare, stimare o prevedere i livelli degli inquinanti;

e) *zona*: parte del territorio nazionale delimitata, ai sensi del presente decreto, ai fini della valutazione e della gestione della qualità dell'aria ambiente;

f) *agglomerato*: zona costituita da un'area urbana o da un insieme di aree urbane che distano tra loro non più di qualche chilometro oppure da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori che dipendono da quella principale sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci, avente:

1) una popolazione superiore a 250.000 abitanti oppure;

2) una popolazione inferiore a 250.000 abitanti e una densità di popolazione per km² superiore a 3.000 abitanti;

g) *area di superamento*: area, ricadente all'interno di una zona o di un agglomerato, nella quale è stato valutato il superamento di un valore limite o di un valore obiettivo; tale area è individuata sulla base della rappresentatività delle misurazioni in siti fissi o indicative o sulla base delle tecniche di modellizzazione;

h) *valore limite*: livello fissato in base alle conoscenze scientifiche al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso, che deve essere raggiunto entro un termine prestabilito e in seguito non deve essere superato; ⁽²⁾

i) *livello critico*: livello fissato in base alle conoscenze scientifiche, oltre il quale possono sussistere effetti negativi diretti su recettori quali gli alberi, le altre piante o gli ecosistemi naturali, esclusi gli esseri umani;

l) *margine di tolleranza*: percentuale del valore limite entro la quale è ammesso il superamento del valore limite alle condizioni stabilite dal presente decreto;

m) *valore obiettivo*: livello fissato al fine di evitare, prevenire o ridurre effetti nocivi per la salute umana o per l'ambiente nel suo complesso, da conseguire, ove possibile, entro una data prestabilita;

n) *soglia di allarme*: livello oltre il quale sussiste un rischio per la salute umana in caso di esposizione di breve durata per la popolazione nel suo complesso ed il cui raggiungimento impone di adottare provvedimenti immediati;

o) *soglia di informazione*: livello oltre il quale sussiste un rischio per la salute umana in caso di esposizione di breve durata per alcuni gruppi particolarmente sensibili della popolazione nel suo complesso ed il cui raggiungimento impone di assicurare informazioni adeguate e tempestive;

p) *obiettivo a lungo termine*: livello da raggiungere nel lungo periodo mediante misure proporzionate, al fine di assicurare un'efficace protezione della salute umana e dell'ambiente;

q) *indicatore di esposizione media*: livello medio da determinare sulla base di misurazioni effettuate da stazioni di fondo ubicate in siti fissi di campionamento urbani presso l'intero territorio nazionale e che riflette l'esposizione della popolazione. Permette di calcolare se sono stati rispettati l'obiettivo nazionale di riduzione dell'esposizione e l'obbligo di concentrazione dell'esposizione;

r) *obbligo di concentrazione dell'esposizione*: livello fissato sulla base dell'indicatore di esposizione media al fine di ridurre gli effetti nocivi sulla salute umana, da raggiungere entro una data prestabilita;

s) *obiettivo nazionale di riduzione dell'esposizione*: riduzione, espressa in percentuale, dell'esposizione media della popolazione, fissata, in relazione ad un determinato anno di riferimento, al fine di ridurre gli effetti nocivi per la salute umana, da raggiungere, ove possibile, entro una data prestabilita;

t) *misurazioni in siti fissi*: misurazioni dei livelli degli inquinanti effettuate in stazioni ubicate presso siti fissi, con campionamento continuo o discontinuo, eccettuate le misurazioni indicative;

u) *misurazioni indicative*: misurazioni dei livelli degli inquinanti, basate su obiettivi di qualità meno severi di quelli previsti per le misurazioni in siti fissi; ⁽³⁾

v) *tecniche di stima obiettiva*: metodi per calcolare le concentrazioni a partire da valori misurati in luoghi o tempi diversi da quelli a cui si riferisce il calcolo, basati su conoscenze scientifiche circa la distribuzione delle concentrazioni; ⁽⁴⁾

z) *soglia di valutazione superiore*: livello al di sotto del quale le misurazioni in siti fissi possono essere combinate con misurazioni indicative o tecniche di modellizzazione e, per l'arsenico, il cadmio, il nichel ed il benzo(a)pirene, livello al di sotto del quale le misurazioni in siti fissi o indicative possono essere combinate con tecniche di modellizzazione;

aa) *soglia di valutazione inferiore*: livello al di sotto del quale è previsto, anche in via esclusiva, l'utilizzo di tecniche di modellizzazione o di stima obiettiva;

bb) *contributo di fonti naturali*: emissione di sostanze inquinanti non causata in modo diretto o indiretto da attività umane, come nel caso di eruzioni vulcaniche, attività sismiche, attività geotermiche, incendi spontanei, tempeste di vento ed altri eventi naturali, aerosol marini, emissioni biogeniche, trasporto o risospensione in atmosfera di particelle naturali dalle regioni secche;

cc) *rete di misura*: sistema di stazioni di misurazione degli inquinanti atmosferici da utilizzare ai fini del presente decreto; il numero delle stazioni della rete di misura non eccede quello sufficiente ad assicurare le funzioni previste dal presente decreto. L'insieme di tali stazioni di misurazione presenti sul territorio nazionale costituisce la rete di misura nazionale;

dd) programma di valutazione: il programma che indica le stazioni di misurazione della rete di misura utilizzate per le misurazioni in siti fissi e per le misurazioni indicative, le tecniche di modellizzazione e le tecniche di stima obiettiva da applicare ai sensi del presente decreto e che prevede le stazioni di misurazione, utilizzate insieme a quelle della rete di misura, alle quali fare riferimento nei casi in cui i dati rilevati dalle stazioni della rete di misura, anche a causa di fattori esterni, non risultino conformi alle disposizioni del presente decreto, con particolare riferimento agli obiettivi di qualità dei dati di cui all'*allegato I* ed ai criteri di ubicazione di cui agli *allegati III e VIII*;

ee) garanzia di qualità: realizzazione di programmi la cui applicazione pratica consente l'ottenimento di dati di concentrazione degli inquinanti atmosferici con precisione e accuratezza conosciute; le attività di controllo sulla corretta applicazione di tali programmi sono comprese nella realizzazione dei programmi stessi; ⁽⁵⁾

ff) campioni primari: campione designato come avente le più alte qualità metrologiche ed il cui valore è accettato senza riferimento ad altri campioni della stessa grandezza;

gg) campioni di riferimento: campioni riconosciuti da una decisione nazionale come base per fissare il valore degli altri campioni della grandezza in questione;

hh) deposizione totale: massa totale di sostanze inquinanti che, in una data area e in un dato periodo, è trasferita dall'atmosfera al suolo, alla vegetazione, all'acqua, agli edifici e a qualsiasi altro tipo di superficie;

ii) PM₁₀: il materiale particolato che penetra attraverso un ingresso dimensionale selettivo conforme al metodo di riferimento per il campionamento e la misurazione del PM₁₀ (norma UNI EN 12341), con un'efficienza di penetrazione del 50 per cento per materiale particolato di un diametro aerodinamico di 10 µm;

ll) PM_{2,5}: il materiale particolato che penetra attraverso un ingresso dimensionale selettivo conforme al metodo di riferimento per il campionamento e la misurazione del PM_{2,5} (norma UNI EN 14907), con un'efficienza di penetrazione del 50 per cento per materiale particolato di un diametro aerodinamico di 2,5 µm;

mm) ossidi di azoto: la somma dei «rapporti di mescolamento in volume (ppbv)» di monossido di azoto (ossido nitrico) e di biossido di azoto espressa in unità di concentrazione di massa di biossido di azoto (µg/m³);

nn) idrocarburi policiclici aromatici: composti organici con due o più anelli aromatici fusi, formati interamente da carbonio e idrogeno;

oo) mercurio gassoso totale: vapore di mercurio elementare (Hg⁰) e mercurio gassoso reattivo, intesi come specie di mercurio idrosolubili con una pressione di vapore sufficientemente elevata per esistere nella fase gassosa;

pp) composti organici volatili: tutti i composti organici diversi dal metano provenienti da fonti antropogeniche e biogeniche, i quali possono produrre ossidanti fotochimici reagendo con gli ossidi di azoto in presenza di luce solare;

qq) precursori dell'ozono: sostanze che contribuiscono alla formazione di ozono a livello del suolo.

(2) Lettera così sostituita dall' art. 1, comma 1, lett. a), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(3) Lettera così modificata dall' art. 1, comma 1, lett. b), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(4) Lettera così modificata dall' art. 1, comma 1, lett. c), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(5) Lettera così modificata dall' art. 1, comma 1, lett. d), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

Art. 3 Zonizzazione del territorio

1. L'intero territorio nazionale è suddiviso in zone e agglomerati da classificare ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente.

2. Alla zonizzazione provvedono le regioni e le province autonome sulla base dei criteri indicati nell'*appendice I*. La zonizzazione è riesaminata in caso di variazione dei presupposti su cui è basata ai sensi dell'*appendice I*. Per il riesame di ciascuna zonizzazione in atto alla data di entrata in vigore del presente decreto il progetto di zonizzazione e di classificazione di cui al comma 3 è presentato entro i successivi quattro mesi.

3. Ciascun progetto di zonizzazione, corredato dalla classificazione di cui all'*articolo 4*, commi 1 e 2, e di cui all'*articolo 8*, commi 2 e 5, è trasmesso dalle regioni o province autonome al Ministero dell'ambiente e all'ISPRA. Il Ministero dell'ambiente, avvalendosi dell'ISPRA valuta, entro i successivi quarantacinque giorni, anche attraverso un esame congiunto nel Coordinamento di cui all'*articolo 20*, la conformità del progetto alle disposizioni del presente decreto ed agli indirizzi espressi dallo stesso Coordinamento e tenendo conto della coerenza dei progetti di zonizzazioni regionali relativamente alle zone di confine. In caso di mancata conformità il Ministero dell'ambiente, con atto motivato diretto alla regione o alla provincia autonoma, indica le variazioni e le integrazioni da effettuare ai fini dell'adozione del provvedimento di zonizzazione e di classificazione. La trasmissione del progetto è effettuata su supporto informatico non riscrivibile, utilizzando, ove già individuato con apposito decreto del Ministro dell'ambiente, il formato a tal fine previsto ⁽⁶⁾.

4. Le regioni e le province autonome possono individuare d'intesa, sulla base dei criteri dell'*appendice I*, zone sovraregionali. In tal caso, le regioni e le province autonome interessate individuano apposite modalità di coordinamento per assicurare una valutazione

ed una gestione unitaria dell'aria ambiente nelle zone sovraregionali.

(6) Il formato previsto dal presente comma è stato definito con D.M. 23 febbraio 2011.

Art. 4 *Classificazione di zone e agglomerati ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente*

1. Ai fini della valutazione della qualità dell'aria, la classificazione delle zone e degli agglomerati è effettuata, per ciascun inquinante di cui all'*articolo 1*, comma 2, sulla base delle soglie di valutazione superiori e inferiori previste dall'*allegato II, sezione I*, e secondo la procedura prevista dall'*allegato II, sezione II*.
2. La classificazione delle zone e degli agglomerati è riesaminata almeno ogni cinque anni e, comunque, in caso di significative modifiche delle attività che incidono sulle concentrazioni nell'aria ambiente degli inquinanti di cui all'*articolo 1*, comma 2.
3. Nella comunicazione prevista all'*articolo 3*, comma 3, sono allegati, per ciascuna classificazione, gli esiti del monitoraggio e delle valutazioni sulla cui base le zone e gli agglomerati sono stati classificati.
4. Alla classificazione delle zone e degli agglomerati provvedono le regioni e le province autonome.

Art. 5 *Valutazione della qualità dell'aria ambiente*

1. La valutazione della qualità dell'aria ambiente è effettuata, per ciascun inquinante di cui all'*articolo 1*, comma 2, con le modalità previste dai commi 2, 3, 4 e 5. Si applicano, per la valutazione, l'*allegato III*, relativo all'ubicazione delle stazioni di misurazione, l'*appendice II*, relativa alla scelta della rete di misura, e l'*appendice III*, relativa ai metodi di valutazione diversi dalla misurazione. Alla valutazione della qualità dell'aria ambiente provvedono le regioni e le province autonome. ⁽⁷⁾
2. Nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti di cui all'*articolo 1*, comma 2, lettere a), b), c) e d), superano la rispettiva soglia di valutazione superiore, le misurazioni in siti fissi sono obbligatorie e possono essere integrate da tecniche di modellizzazione o da misurazioni indicative al fine di fornire un adeguato livello di informazione circa la qualità dell'aria ambiente. Se il superamento interessa gli inquinanti di cui all'*articolo 1*, comma 2, lettera e), le misurazioni in siti fissi sono obbligatorie e possono essere integrate da tecniche di modellizzazione al fine di fornire un adeguato livello di informazione circa la qualità dell'aria ambiente.
3. Nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti di cui all'*articolo 1*, comma 2, lettere a), b), c) e d), sono compresi tra la rispettiva soglia di valutazione inferiore e la rispettiva soglia di valutazione superiore, le misurazioni in siti fissi sono obbligatorie e possono essere combinate con misurazioni indicative o tecniche di modellizzazione. Se il superamento interessa gli inquinanti di cui all'*articolo 1*, comma 2, lettera e), le misurazioni in siti fissi o indicative mediante stazioni di misurazione sono obbligatorie e possono essere combinate con tecniche di modellizzazione al fine di fornire un adeguato livello di informazione circa la qualità dell'aria ambiente.
4. Nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti di cui all'*articolo 1*, comma 2, sono inferiori alla rispettiva soglia di valutazione inferiore, sono utilizzate, anche in via esclusiva, tecniche di modellizzazione o di stima obiettiva.
5. Ai fini della determinazione del numero delle stazioni di misurazione per le misurazioni in siti fissi nei casi in cui vi è integrazione o combinazione tra misurazioni in siti fissi e tecniche di modellizzazione o misurazioni indicative, si applicano i criteri previsti dall'*articolo 7*, commi 2 e 3.
6. Le regioni e le province autonome trasmettono al Ministero dell'ambiente, all'ISPRA e all'ENEA, entro il 31 dicembre 2012, un progetto volto ad adeguare la propria rete di misura alle relative disposizioni, in conformità alla zonizzazione risultante dal primo riesame previsto dall'*articolo 3*, comma 2, ed in conformità alla connessa classificazione. Il progetto indica anche la data prevista per l'adeguamento e contiene il programma di valutazione da attuare nelle zone e negli agglomerati. Il Ministero dell'ambiente, avvalendosi dell'ISPRA e dell'ENEA, valuta, entro i successivi sessanta giorni, anche attraverso un esame congiunto del Coordinamento di cui all'*articolo 20*, la conformità del progetto alle disposizioni del presente decreto ed agli indirizzi espressi dallo stesso Coordinamento. In caso di mancata conformità il Ministero dell'ambiente, con atto motivato diretto alla regione o alla provincia autonoma, indica le variazioni e le integrazioni da effettuare ai fini dell'attuazione del progetto di adeguamento. Tale procedura si applica anche ai successivi progetti di modifica o di integrazione della rete di misura o del programma di valutazione. La trasmissione del progetto è effettuata su supporto informatico non riscrivibile, utilizzando, ove già individuato con apposito decreto del Ministro dell'ambiente, il formato a tal fine previsto. ^{(8) (12)}

7. Le stazioni di misurazione previste nel programma di valutazione di cui al comma 6 devono essere gestite dalle regioni e dalle province autonome ovvero, su delega, dalle agenzie regionali per la protezione dell'ambiente oppure da altri soggetti pubblici o privati. In quest'ultimo caso, sono sottoposte al controllo delle regioni e delle province autonome ovvero, su delega, delle agenzie regionali. Il controllo si esercita sulla base di appositi protocolli approvati dalle regioni e dalle province autonome o, in caso di delega, dalle agenzie regionali e deve prevedere una continua supervisione su tutte le modalità di gestione della stazione e di raccolta, trattamento e validazione dei dati. Per le stazioni di misurazione esistenti, gestite da enti locali o soggetti privati, il Ministero dell'ambiente promuove la sottoscrizione di accordi tra il gestore, le regioni o le province autonome e le agenzie regionali al fine di assicurare la sottoposizione a tale controllo.

8. Le stazioni previste nel programma di valutazione di cui al comma 6 sono esercite e mantenute in condizioni atte ad assicurare le funzioni previste dal presente decreto. Per i casi in cui i dati rilevati da una stazione della rete di misura, anche a causa di fattori esterni, non risultino conformi alle disposizioni del presente decreto, con particolare riferimento agli obiettivi di qualità dei dati di cui all'*allegato I* ed ai criteri di ubicazione di cui all'*allegato III* e all'*allegato VIII*, si utilizza, sulla base del programma di valutazione, un'altra stazione avente le stesse caratteristiche in relazione alla zona oppure, nello stesso sito fisso di campionamento, una stazione di misurazione mobile al fine di raggiungere la necessaria copertura dei dati. Il numero delle stazioni di misurazione previste dal programma di valutazione deve essere individuato nel rispetto dei canoni di efficienza, efficacia ed economicità. Nel caso in cui risultino variati il contesto territoriale, le attività e le altre circostanze da cui dipende la classificazione e l'ubicazione di una o più stazioni della rete di misura ai sensi degli *allegati III, IV, VIII e X*, le regioni e le province autonome provvedono comunque al conseguente adeguamento del programma di valutazione, nei limiti delle risorse finanziarie destinate a tali finalità, in base alla legislazione vigente.

9. Le decisioni di valutazione di impatto ambientale statali e regionali, le autorizzazioni integrate ambientali statali e regionali e le autorizzazioni previste dal *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, e successive modificazioni, per gli impianti che producono emissioni in atmosfera possono disporre, al fine di valutarne gli effetti, l'installazione o l'adeguamento, nonché la gestione di una o più stazioni di misurazione della qualità dell'aria ambiente da parte del proponente solo nel caso in cui la regione o la provincia autonoma interessata o, su delega, l'agenzia regionale per la protezione dell'ambiente consideri tali stazioni necessarie per la rete di misura o per il programma di valutazione. In tal caso, la decisione di valutazione di impatto ambientale o l'autorizzazione prescrivono che la stazione di misurazione sia conforme alle disposizioni del presente decreto e sia sottoposta al controllo previsto al comma 7. In sede di rinnovo o di aggiornamento delle autorizzazioni che sono state rilasciate prima dell'entrata in vigore del presente decreto per gli impianti che producono emissioni in atmosfera, anche ai sensi del *decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 203*, e che prevedevano l'installazione o l'adeguamento di una o più stazioni di misurazione della qualità dell'aria ambiente, l'autorità competente autorizza la permanenza di tali stazioni solo nel caso in cui la regione o la provincia autonoma interessata o, su delega, l'agenzia regionale per la protezione dell'ambiente le valuti necessarie per la rete di misura o per il programma di valutazione, prescrivendo in questo caso che la stazione sia conforme alle disposizioni del presente decreto e sia sottoposta al controllo previsto dal comma 7. ⁽⁹⁾

10. I dati e le informazioni aventi ad oggetto attività produttive, attività di servizio, infrastrutture e mezzi di trasporto, utili a stimare le emissioni in atmosfera ed a valutarne l'impatto sulla qualità dell'aria, devono essere messi a disposizione del Ministero dell'ambiente, delle regioni o delle province autonome o delle agenzie regionali per la protezione dell'ambiente che li richiedano, a cura delle autorità pubbliche definite dall'articolo 2, comma 1, del *decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 195*. L'eccezione di cui all'*articolo 5, comma 2, lettera b)*, del *decreto legislativo n. 195 del 2005*, non può essere comunque opposta in riferimento a dati ed informazioni che le vigenti normative di settore prescrivono di utilizzare per l'adozione di provvedimenti di autorizzazione o di pianificazione pubblici o di tariffe pubbliche. Nel caso in cui una richiesta formulata da una regione o provincia autonoma per lo svolgimento delle funzioni previste dal presente decreto non sia stata accolta, anche per un'eccezione prevista all'*articolo 5, comma 1 o comma 2, del decreto legislativo n. 195 del 2005*, il Ministero dell'ambiente, sentita tale regione o provincia autonoma, può promuovere forme di consultazione con l'autorità che non ha accolto la richiesta, anche nell'ambito del Coordinamento di cui all'*articolo 20*, per accertare se esistano modalità atte ad assicurare la messa a disposizione dei dati e delle informazioni senza pregiudizio per gli interessi tutelati dalle eccezioni. A tali consultazioni partecipa anche il Ministero della difesa nei casi in cui la richiesta non sia stata accolta da un'autorità competente alla gestione di strutture, porti o aeroporti militari. ⁽¹⁰⁾

11. Le misurazioni e le altre tecniche utilizzate per la valutazione della qualità dell'aria ambiente devono rispettare gli obiettivi di qualità previsti dall'*allegato I*.

12. Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della salute, sentita la Conferenza unificata di cui al *decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*, sono disciplinate le modalità di utilizzo dei bioindicatori per la valutazione degli effetti determinati sugli ecosistemi dai livelli di arsenico, cadmio, nichel, idrocarburi policiclici aromatici e mercurio. ⁽¹¹⁾

(7) Comma così modificato dall' art. 2, comma 1, lett. a), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(8) Comma così modificato dall' art. 2, comma 1, lett. b), c) e d), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(9) Comma così modificato dall' art. 2, comma 1, lett. e), f) e g), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(10) Comma così modificato dall' art. 2, comma 1, lett. h), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(11) Comma così modificato dall' art. 2, comma 1, lett. i), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(12) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 22 febbraio 2013.

Art. 6 Casi speciali di valutazione della qualità dell'aria ambiente

1. Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della salute e sentita la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo n. 281 del 1997, sono scelte, in modo da individuare le variazioni geografiche e l'andamento a lungo termine delle concentrazioni nell'aria ambiente e, ove previsto, delle deposizioni: ⁽¹³⁾

a) almeno tre stazioni di misurazione di fondo in siti fissi di campionamento rurali in cui si effettuano misurazioni finalizzate ad acquisire informazioni circa la concentrazione di massa totale e le concentrazioni per speciazione chimica del PM_{2,5} su base annuale. Il decreto di individuazione può altresì stabilire forme di coordinamento con le attività svolte in attuazione del programma denominato «monitoring and evaluation of pollutants (EMEP)». Sulla base di appositi accordi con altri Stati tali stazioni di misurazione possono essere comuni a più Stati in riferimento a zone confinanti. A tali stazioni di misurazione si applicano gli allegati I, III, IV e VI. I paragrafi 1 e 3 dell'allegato I devono essere tuttavia riferiti alle sole concentrazioni di massa totale; ⁽¹⁴⁾ ⁽¹⁷⁾

b) almeno sette stazioni di misurazione del benzo(a)pirene in cui si effettua la misurazione delle concentrazioni nell'aria ambiente di benzo(a)antracene, benzo(b)fluorantene, benzo(j)fluorantene, benzo(k)fluorantene, indeno(1,2,3-cd)pirene e dibenzo(a,h)antracene, al fine di verificare la costanza dei rapporti nel tempo e nello spazio tra il benzo(a)pirene e gli altri idrocarburi policiclici aromatici di rilevanza tossicologica. A tali stazioni di misurazione si applicano l'allegato I, l'allegato III e l'allegato VI; ⁽¹⁵⁾ ⁽¹⁸⁾

c) almeno tre stazioni di misurazione di fondo, scelte anche nell'ambito e di quelle appartenenti alla rete realizzata in sede di attuazione del programma denominato «European monitoring and evaluation of pollutants (EMEP)», in cui si effettua la misurazione indicativa delle concentrazioni nell'aria ambiente dell'arsenico, del cadmio, del nichel, del benzo(a)pirene e degli altri idrocarburi policiclici aromatici di cui alla lettera b) e la misurazione indicativa della deposizione totale di tali inquinanti. Tale misurazione indicativa ha altresì ad oggetto le concentrazioni nell'aria ambiente del mercurio gassoso totale e la deposizione totale del mercurio. Con il decreto di individuazione si selezionano, tra le stazioni scelte, ove tecnicamente fattibile alla luce degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'articolo 20, quelle in cui si effettua anche la misurazione indicativa del mercurio bivalente particolato e gassoso. Sulla base di appositi accordi con altri Stati, nel rispetto degli indirizzi forniti dalla Commissione europea, tali stazioni di misurazione possono essere comuni a più Stati in riferimento a zone confinanti. A tali stazioni di misurazione si applicano l'allegato I, l'allegato III e l'allegato VI; ⁽¹⁶⁾ ⁽¹⁹⁾

d) sette stazioni di misurazione in sito fisso urbano, scelte preferibilmente tra quelle di cui alla lettera b), in cui si effettuano misurazioni finalizzate ad acquisire informazioni circa la concentrazione di massa totale e le concentrazioni per speciazione chimica del PM₁₀ e del PM_{2,5} su base annuale. A tali stazioni di misurazione si applicano gli allegati I, III, IV e VI. I paragrafi 1 e 3 dell'allegato I devono essere tuttavia riferiti alle sole concentrazioni di massa totale. ⁽²⁰⁾

2. Nella scelta delle stazioni di misurazione si deve valutare la possibilità di utilizzare le medesime stazioni per entrambe le finalità di cui alle lettere a) e c) del comma 1. Possono essere individuate stazioni diverse soltanto se, da una valutazione tecnica, emerge che tali finalità non sarebbero conseguite per tutti gli inquinanti.

3. Nel caso in cui le stazioni di misurazione prescelte siano gestite da enti di ricerca, i decreti previsti al comma 1 disciplinano le modalità ed i tempi con i quali tali enti devono trasmettere i dati e le informazioni rilevati al Ministero dell'ambiente e all'ISPRA. I decreti disciplinano altresì le modalità ed i tempi con i quali i dati e le informazioni rilevati da tutte le stazioni di misurazione ai sensi del comma 1, lettere a), b), c) e d), sono messi a disposizione di tutte le regioni e province autonome. Disciplinano inoltre, per le stazioni di misurazione di cui al comma 1, lettera a), i metodi da utilizzare e le modalità di comunicazione di tali metodi alla Commissione europea, per le stazioni di misurazione di cui al comma 1, lettera d), i metodi da utilizzare e, per le stazioni di misurazione di cui al comma 1, lettere b) e c), i metodi da utilizzare ai fini del campionamento e dell'analisi degli idrocarburi policiclici aromatici diversi dal benzo(a)pirene.

(13) Alinea così modificato dall' art. 3, comma 1, lett. a), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(14) Lettera così modificata dall' art. 3, comma 1, lett. b), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(15) Lettera così modificata dall' art. 3, comma 1, lett. c), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(16) Lettera così modificata dall' art. 3, comma 1, lett. d), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(17) In attuazione di quanto disposto dalla presente lettera vedi l' art. 2, D.M. 29 novembre 2012.

(18) In attuazione di quanto disposto dalla presente lettera vedi l' art. 3, D.M. 29 novembre 2012.

(19) In attuazione di quanto disposto dalla presente lettera vedi l' art. 4, D.M. 29 novembre 2012 e il D.M. 5 maggio 2015.

(20) In attuazione di quanto disposto dalla presente lettera vedi l' art. 5, D.M. 29 novembre 2012.

Art. 7 Stazioni di misurazione in siti fissi di campionamento

1. Nelle zone e negli agglomerati in cui le misurazioni in siti fissi costituiscono l'unica fonte di informazioni sulla qualità dell'aria ambiente è assicurato un numero minimo di stazioni di misurazione di ciascun inquinante di cui all'*articolo 1*, comma 2, pari a quello previsto all'*allegato V*, paragrafi 1, 2 e 3.
2. Nelle zone e negli agglomerati in cui le misurazioni in siti fissi sono integrate da tecniche di modellizzazione o da misurazioni indicative, il numero complessivo delle stazioni di misurazione di cui all'*allegato V* può essere ridotto fino ad un massimo del 50 per cento, purché:
 - a) le tecniche di valutazione utilizzate ad integrazione delle misurazioni in siti fissi permettano di ottenere un adeguato livello d'informazione ai fini della valutazione della qualità dell'aria in relazione ai valori limite, ai valori obiettivo ed alle soglie di allarme previsti dal presente decreto, nonché un adeguato livello d'informazione del pubblico;
 - b) il numero delle stazioni di misurazione e la risoluzione spaziale delle tecniche di modellizzazione permettano di valutare i livelli in conformità agli obiettivi di qualità dei dati di cui all'*allegato I*, paragrafo 1, e di soddisfare i requisiti di cui all'*allegato I*, paragrafo 2.
3. Nelle zone e negli agglomerati in cui le misurazioni in siti fissi sono combinate con tecniche di modellizzazione o misurazioni indicative, il numero complessivo delle stazioni di misurazione di cui all'*allegato V* può essere ridotto oltre il 50 per cento, purché si rispettino le condizioni previste al comma 2.
4. In relazione ai livelli critici di cui all'*allegato XI* le riduzioni previste ai commi 2 e 3 si applicano a condizione che il numero delle stazioni di misurazione e la risoluzione spaziale delle tecniche di modellizzazione permettano di valutare i livelli in conformità agli obiettivi di qualità dei dati di cui all'*allegato I*, paragrafo 1.
5. Ai fini della misurazione della qualità dell'aria ambiente, si applicano i metodi di riferimento o i metodi equivalenti previsti all'*allegato VI*.

Art. 8 Valutazione della qualità dell'aria ambiente e stazioni di misurazione in siti fissi di campionamento in relazione all'ozono

1. La valutazione della qualità dell'aria ambiente è effettuata, per l'ozono, sulla base dei criteri previsti dai commi successivi e dagli *allegati VII e VIII* e dalle *appendici II e III*.
2. Nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli di ozono superano, in almeno uno sui cinque anni civili precedenti, gli obiettivi a lungo termine previsti all'*allegato VII*, paragrafo 3, le misurazioni in siti fissi in continuo sono obbligatorie. Se non si dispone di dati sufficienti per i cinque anni civili precedenti, è consentito determinare il superamento anche mediante una combinazione di campagne di misurazione di breve durata, effettuate in passato nel periodo dell'anno e nei luoghi in cui si potrebbero registrare i massimi livelli di inquinamento, e tecniche di modellizzazione, utilizzando a tal fine anche le informazioni ricavate dagli inventari delle emissioni.
3. Nelle zone e negli agglomerati in cui le misurazioni in siti fissi in continuo costituiscono l'unica fonte di informazioni sulla qualità dell'aria ambiente, fatto salvo quanto previsto dal comma 5, è assicurato un numero minimo di stazioni di misurazione dell'ozono pari a quello previsto dall'*allegato IX*, paragrafo 1 ed un numero di stazioni di misurazione del biossido di azoto pari a quello previsto dall'*allegato IX* paragrafo 3.

4. Nelle zone e negli agglomerati in cui le misurazioni in siti fissi sono integrate da tecniche di modellizzazione o da misurazioni indicative, il numero complessivo delle stazioni di misurazione previsto dall'*allegato IX*, paragrafo 1, può essere ridotto alle condizioni previste dal paragrafo 2 di tale allegato.

5. Nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli di ozono sono stati inferiori, in tutti i cinque anni civili precedenti, agli obiettivi a lungo termine previsti dall'*allegato VII*, paragrafo 3, il numero delle stazioni di misurazione di ozono e di biossido di azoto è stabilito in conformità all'*allegato IX*, paragrafo 4.

6. Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della salute e sentita la Conferenza unificata di cui al *decreto legislativo n. 281 del 1997*, sono individuate le stazioni di misurazione di fondo in siti fissi di campionamento rurali per l'ozono. Il numero di tali stazioni, su tutto il territorio nazionale, è compreso tra sei e dodici, in funzione dell'orografia, in riferimento alle zone ed agli agglomerati di cui al comma 2, ed è pari ad almeno tre in riferimento alle zone ed agli agglomerati di cui al comma 5. I decreti disciplinano altresì le modalità ed i tempi con i quali i dati e le informazioni rilevati da tali stazioni di misurazione sono messi a disposizione di tutte le regioni e province autonome. ⁽²¹⁾ ⁽²³⁾

7. La misurazione dei precursori dell'ozono è svolta nei modi e secondo i metodi indicati all'*allegato X*. Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della salute e sentita la Conferenza unificata di cui al *decreto legislativo n. 281 del 1997*, sono individuate, sul territorio nazionale almeno tre stazioni di misurazione dei precursori dell'ozono ai sensi dell'*allegato X* e sono disciplinate le modalità di comunicazione dei metodi di campionamento e di misurazione utilizzati alla Commissione europea. I decreti disciplinano altresì le modalità ed i tempi con i quali i dati e le informazioni rilevati da tali stazioni di misurazione sono messi a disposizione di tutte le regioni e province autonome. ⁽²²⁾ ⁽²⁴⁾

8. Alla valutazione della qualità dell'aria ambiente ed alla classificazione delle zone e degli agglomerati provvedono le regioni e le province autonome.

9. Si applica, anche in riferimento al presente articolo, quanto previsto dall'*articolo 4*, comma 3, e dall'*articolo 5*, commi da 6 a 9 e comma 11.

10. Ai fini della misurazione della qualità dell'aria ambiente, si applicano i metodi di riferimento o i metodi equivalenti previsti dall'*allegato VI*.

⁽²¹⁾ Comma così modificato dall' art. 4, comma 1, lett. a), b) e c), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

⁽²²⁾ Comma così modificato dall' art. 4, comma 1, lett. d), e), f) e g), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

⁽²³⁾ In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi l' art. 6, D.M. 29 novembre 2012 e l'art. 1, D.M. 5 maggio 2015.

⁽²⁴⁾ In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi l' art. 7, D.M. 29 novembre 2012 e l'art. 1, D.M. 5 maggio 2015.

Art. 9 *Piani e misure per il raggiungimento dei valori limite e dei livelli critici, per il perseguimento dei valori obiettivo e per il mantenimento del relativo rispetto*

1. Se, in una o più aree all'interno di zone o di agglomerati, i livelli degli inquinanti di cui all'*articolo 1*, comma 2, superano, sulla base della valutazione di cui all' *articolo 5*, i valori limite di cui all'*allegato XI*, le regioni e le province autonome, nel rispetto dei criteri previsti all'*appendice IV*, adottano un piano che contenga almeno gli elementi previsti all'*allegato XV* e che preveda le misure necessarie ad agire sulle principali sorgenti di emissione aventi influenza su tali aree di superamento ed a raggiungere i valori limite nei termini prescritti. In caso di superamenti dopo i termini prescritti all'*allegato XI* il piano deve essere integrato con l'individuazione di misure atte a raggiungere i valori limite superati nel più breve tempo possibile. Se, in una o più aree all'interno di zone o di agglomerati, è superato il valore obiettivo previsto per il PM_{2,5} all'*allegato XIV*, il piano contiene, ove individuabili, le misure che non comportano costi sproporzionati necessarie a perseguire il raggiungimento.

2. Se, in una o più aree all'interno di zone o di agglomerati, i livelli degli inquinanti di cui all'*articolo 1*, comma 2, superano, sulla base della valutazione di cui all'*articolo 5*, i valori obiettivo di cui all'*allegato XIII*, le regioni e le province autonome, adottano, anche sulla base degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'*articolo 20*, le misure che non comportano costi sproporzionati necessarie ad agire sulle principali sorgenti di emissione aventi influenza su tali aree di superamento ed a perseguire il raggiungimento dei valori

obiettivo entro il 31 dicembre 2012. Il perseguimento del valore obiettivo non comporta, per gli impianti soggetti all'autorizzazione integrata ambientale, di cui al *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, e successive modificazioni, condizioni più rigorose di quelle connesse all'applicazione delle migliori tecniche disponibili. ⁽²⁵⁾

3. Le regioni e le province autonome adottano, anche sulla base degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'*articolo 20*, le misure necessarie a preservare la migliore qualità dell'aria ambiente compatibile con lo sviluppo sostenibile nelle aree in cui, sulla base della valutazione di cui all'*articolo 5*, i livelli degli inquinanti di cui all'*articolo 1*, comma 2, rispettano i valori limite e i valori obiettivo. Le misure interessano, anche in via preventiva, le principali sorgenti di emissione che possono influenzare i livelli degli inquinanti in tali aree e sono inserite, laddove adottati, nei piani di cui al comma 1.

4. Se, in una o più aree all'interno di zone o di agglomerati, i livelli degli inquinanti di cui all'*articolo 1*, comma 2, superano, sulla base della valutazione di cui all'*articolo 5*, i livelli critici di cui all'*allegato XI*, le regioni e le province autonome adottano, anche sulla base degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'*articolo 20*, le misure necessarie ad agire sulle principali sorgenti di emissione aventi influenza su tali aree di superamento ed a raggiungere i livelli critici nei termini prescritti.

5. I piani e le misure di cui ai commi 1, 2 e 4, relativi ad un'area di superamento all'interno di una zona o di un agglomerato, devono agire sull'insieme delle principali sorgenti di emissione, puntuali o diffuse, aventi influenza su tale area anche se localizzate in altre aree o in altre zone e agglomerati della regione o della provincia autonoma.

6. Se lo stesso insieme di sorgenti di emissione determina il superamento dei valori limite o dei valori obiettivo per più inquinanti, le regioni e le province autonome predispongono un piano integrato per tali inquinanti.

7. Ai fini dell'elaborazione e dell'attuazione dei piani previsti dal presente articolo le regioni e le province autonome assicurano la partecipazione degli enti locali interessati mediante opportune procedure di raccordo e concertazione, ai sensi della normativa vigente. Si provvede anche, con tali procedure, ad individuare e coordinare, all'interno dei piani, i provvedimenti di attuazione previsti dall'*articolo 11*, al fine di assicurare che gli stessi concorrano in modo efficace e programmato all'attuazione dei piani. Le regioni e le province autonome provvedono, nel rispetto del quadro delle competenze amministrative in materia territoriale e ambientale, con apposita normativa e comunque in conformità al proprio ordinamento, ad adottare i piani di cui al presente decreto, assicurando il coordinamento di tali piani e degli obiettivi stabiliti dagli stessi con gli altri strumenti di pianificazione settoriale e con gli strumenti di pianificazione degli enti locali.

8. Nel caso in cui, sulla base di una specifica istruttoria svolta da una regione o provincia autonoma, risulti che le principali sorgenti di emissione aventi influenza su un'area di superamento sono localizzate in una diversa regione o provincia autonoma, devono essere adottate da entrambe le regioni o province autonome misure coordinate finalizzate al raggiungimento dei valori limite o al perseguimento dei valori obiettivo. Il Ministero dell'ambiente promuove l'elaborazione e l'adozione di tali misure nell'ambito del Coordinamento di cui all'*articolo 20*.

9. Nel caso in cui, sulla base di una specifica istruttoria svolta, su richiesta di una o più regioni o province autonome, nell'ambito del Coordinamento di cui all'*articolo 20*, risulti che, tutte le possibili misure individuabili dalle regioni e dalle province autonome nei propri piani di qualità dell'aria non sono in grado di assicurare il raggiungimento dei valori limite in aree di superamento influenzate, in modo determinante, da sorgenti di emissione su cui le regioni e le province autonome non hanno competenza amministrativa e legislativa, si procede all'adozione di misure di carattere nazionale. La richiesta della regione o della provincia autonoma deve essere adeguatamente motivata sotto il profilo tecnico. In tali casi è convocato, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, su richiesta del Ministero dell'ambiente, un comitato tecnico con il compito di presentare un programma di misure di carattere nazionale alla cui elaborazione partecipano anche i Ministeri aventi competenza su specifici settori emissivi, quali trasporti, energia, inclusi gli usi civili, attività produttive e agricoltura. Il programma è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. Il comitato è istituito senza oneri a carico dello Stato ed opera per il tempo strettamente necessario ad elaborare il programma. Ai soggetti che partecipano, a qualsiasi titolo, al comitato non è dovuto alcun compenso o rimborso spese o altro tipo di emolumento per tale partecipazione. Per lo svolgimento di tale attività il Ministero dell'ambiente si avvale del supporto dell'ISPRA e dell'ENEA. ⁽²⁶⁾

10. Nelle zone e negli agglomerati per i quali la Commissione europea conceda le deroghe previste dall'*articolo 22 della direttiva 2008/50/CE* secondo la procedura ivi disciplinata, i valori limite previsti dall'*allegato XI* per il biossido di azoto ed il benzene si applicano a partire dalla data individuata nella decisione della Commissione e i valori limite previsti dall'*allegato XI* per il PM10 si applicano a partire dall'11 giugno 2011. Il Ministero dell'ambiente cura, in accordo con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, l'esecuzione di tale procedura in collaborazione con le regioni e le province autonome, coordinando le attività istruttorie finalizzate a dimostrare i requisiti richiesti all'*articolo 22 della direttiva 2008/50/CE* per la concessione delle deroghe. Il Ministero dell'ambiente coordina, in particolare, l'adeguamento, da parte delle regioni e delle province autonome, dei vigenti piani di qualità dell'aria al fine di introdurre gli elementi richiesti dall'*articolo 22 della direttiva 2008/50/CE* per la concessione delle deroghe e di dimostrare che, presso tali zone e agglomerati, i valori limite oggetto di deroga saranno rispettati entro i nuovi termini. Nel caso in cui da una specifica istruttoria risulti che il rispetto dei nuovi termini possa essere ottenuto solo con il contributo di misure di carattere nazionale, il Ministero dell'ambiente presenta un

programma di misure alla cui elaborazione partecipano anche, sotto il coordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri, i Ministeri aventi competenza su specifici settori emissivi, quali trasporti, energia, inclusi gli usi civili, attività produttive e agricoltura. Il programma è approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. Per lo svolgimento delle attività istruttorie previste dal presente articolo il Ministero dell'ambiente si avvale dell'ISPRA e dell'ENEA. Fino alla data di entrata in vigore dei valori limite oggetto di deroga, le regioni e le province autonome attuano, in tali zone e agglomerati, tutte le misure necessarie a raggiungere e mantenere i livelli degli inquinanti interessati al di sotto dei valori limite aumentati del relativo margine di tolleranza massimo previsti dall'*allegato XI*.

11. Nella elaborazione dei piani previsti dal presente articolo è assicurata la coerenza con le prescrizioni contenute nella pianificazione nazionale per la riduzione delle emissioni di gas responsabili dell'effetto serra, nei piani e nei programmi adottati ai sensi del *decreto legislativo 21 maggio 2004, n. 171*, e del *decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 194*, nei provvedimenti regionali di attuazione dell'*articolo 2, comma 167, della legge 24 dicembre 2007, n. 244*, ed in tutti gli altri strumenti di pianificazione e di programmazione regionali e locali, come i piani energetici, i piani dei trasporti e i piani di sviluppo. Anche le autorità competenti all'elaborazione e all'aggiornamento di tali piani, programmi e provvedimenti assicurano la coerenza degli stessi con le prescrizioni contenute nei piani di qualità dell'aria previsti dal presente articolo.

12. I piani previsti dal presente articolo sono soggetti all'obbligo di cui all'*articolo 6, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006*, esclusivamente nel caso in cui sia stata verificata la condizione prevista dall'*articolo 6, comma 1*, di tale decreto secondo la procedura ivi disciplinata all'*articolo 12*.

(25) Comma così modificato dall' art. 5, comma 1, lett. a), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(26) Comma così modificato dall' art. 5, comma 1, lett. b), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

Art. 10 *Piani per la riduzione del rischio di superamento dei valori limite, dei valori obiettivo e delle soglie di allarme*

1. Le regioni e le province autonome adottano piani d'azione nei quali si prevedono gli interventi da attuare nel breve termine per i casi in cui insorga, presso una zona o un agglomerato, il rischio che i livelli degli inquinanti di cui all'*articolo 1*, commi 2 e 3, superino le soglie di allarme previste all'*allegato XII*. In caso di rischio di superamento delle soglie di allarme di cui all'*allegato XII*, paragrafo 2, i piani d'azione sono adottati se, alla luce delle condizioni geografiche, meteorologiche ed economiche, la durata o la gravità del rischio o la possibilità di ridurlo risultano, sulla base di un'apposita istruttoria, significative.

2. Le regioni e le province autonome possono adottare piani d'azione nei quali si prevedono gli interventi da attuare nel breve termine per i casi in cui insorga, presso una zona o un agglomerato, il rischio che i livelli degli inquinanti di cui all'*articolo 1*, commi 2 e 3, superino i valori limite o i valori obiettivo previsti dagli *allegati VII e XI*. All'adozione si procede nel caso in cui sia possibile individuare le situazioni previste al comma 3.

3. Nei casi previsti al comma 2 i piani d'azione hanno ad oggetto specifiche circostanze contingenti, non aventi carattere strutturale o ricorrente, che possono causare un superamento o che possono pregiudicare il processo di raggiungimento dei valori limite o di perseguimento dei valori obiettivo e che, per effetto di tale natura, non sono prevedibili e contrastabili attraverso i piani e le misure di cui agli *articoli 9 e 13*.

4. Gli interventi previsti nei piani d'azione sono diretti a ridurre il rischio o a limitare la durata del superamento. I piani d'azione possono prevedere, se necessario per le finalità di legge, interventi finalizzati a limitare oppure a sospendere le attività che contribuiscono all'insorgenza del rischio di superamento dei valori limite, dei valori obiettivo e delle soglie di allarme. Gli indirizzi formulati dalla Commissione europea ai sensi dell'*articolo 24 della direttiva 2008/50/CE* integrano i requisiti previsti dal presente articolo per l'adozione dei piani d'azione.

5. Le regioni e le province autonome che adottano un piano d'azione mettono a disposizione del pubblico, nei modi previsti all'*articolo 18*, le informazioni relative ai risultati dell'istruttoria svolta circa la fattibilità del piano e le informazioni relative ai contenuti ed all'attuazione del piano. Nel pubblico sono inclusi i soggetti previsti all'*articolo 18*, comma 4.

6. Ai fini dell'elaborazione e dell'attuazione dei piani previsti dal presente articolo si applica l'*articolo 9*, comma 7.

Art. 11 *Modalità e procedure di attuazione dei piani*

1. I piani di cui agli *articoli 9, 10 e 13* possono anche individuare, con le modalità e per le finalità dagli stessi previste:

- a) criteri per limitare la circolazione dei veicoli a motore;
- b) valori limite di emissione, prescrizioni per l'esercizio, criteri di localizzazione ed altre condizioni di autorizzazione per gli impianti di cui alla parte quinta, titolo I, del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, secondo le relative disposizioni;
- c) valori limite di emissione, prescrizioni per l'esercizio e criteri di localizzazione per gli impianti di trattamento dei rifiuti che producono emissioni in atmosfera;
- d) valori limite di emissione, prescrizioni per l'esercizio e criteri di localizzazione per gli impianti soggetti ad autorizzazione integrata ambientale che producono emissioni in atmosfera;
- e) valori limite di emissione, prescrizioni per l'esercizio, caratteristiche tecniche e costruttive per gli impianti di cui alla parte quinta, titolo II, del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, secondo le relative disposizioni;
- f) limiti e condizioni per l'utilizzo dei combustibili ammessi dalla parte quinta, titolo III, del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, secondo le relative disposizioni e nel rispetto delle competenze autorizzative attribuite allo Stato ed alle regioni;
- g) limiti e condizioni per l'utilizzo di combustibili nei generatori di calore sotto il valore di soglia di 0,035 MW nei casi in cui l'*allegato X alla parte quinta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, prevede il potere dei piani regionali di limitare l'utilizzo dei combustibili negli impianti termici civili;
- h) prescrizioni per prevenire o limitare le emissioni in atmosfera che si producono nel corso delle attività svolte presso qualsiasi tipo di cantiere, incluso l'obbligo che le macchine mobili non stradali ed i veicoli di cui all'*articolo 47, comma 2, lett. c) - categoria N2 e N3 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*, utilizzati nei cantieri e per il trasporto di materiali da e verso il cantiere rispondano alle più recenti direttive comunitarie in materia di controllo delle emissioni inquinanti o siano dotati di sistemi di abbattimento delle emissioni di materiale particolato;
- i) prescrizioni per prevenire o limitare le emissioni in atmosfera prodotte dalle navi all'ormeggio;
- l) misure specifiche per tutelare la popolazione infantile e gli altri gruppi sensibili della popolazione;
- m) prescrizioni per prevenire o limitare le emissioni in atmosfera che si producono nel corso delle attività e delle pratiche agricole relative a coltivazioni, allevamenti, spandimento dei fertilizzanti e degli effluenti di allevamento, ferma restando l'applicazione della normativa vigente in materia di rifiuti, combustibili, fertilizzanti, emissioni in atmosfera e tutela sanitaria e fito-sanitaria;
- n) prescrizioni di limitazione delle combustioni all'aperto, in particolare in ambito agricolo, forestale e di cantiere, ferma restando l'applicazione della normativa vigente in materia di rifiuti, combustibili, emissioni in atmosfera e tutela sanitaria e fito-sanitaria.

2. Con decreto del Ministero dell'ambiente, di concerto con i Ministeri competenti per materia, sentita la Conferenza Unificata, possono essere emanate linee guida per l'individuazione delle misure di cui al comma 1 relativamente ai settori non disciplinati da norme statali.

3. All'attuazione delle previsioni contenute nei piani in merito alla limitazione della circolazione dei veicoli a motore, ai sensi del comma 1, lettera a), provvedono i sindaci o la diversa autorità individuata dalle regioni o dalle province autonome. In caso di inerzia, provvedono in via sostitutiva le regioni o le province autonome o la diversa autorità individuata dalle regioni o dalle province autonome ai sensi della vigente normativa regionale. La normativa regionale stabilisce idonee forme di raccordo e coordinamento tra regioni o province autonome ed autorità competente ad adottare i provvedimenti di limitazione della circolazione. Le modalità e la durata delle limitazioni devono essere funzionali alle finalità dei diversi piani di cui agli *articoli 9, 10 e 13*. Le ordinanze di cui all'*articolo 7, comma 1, lettere a) e b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*, possono essere adottate dai sindaci per motivi connessi all'inquinamento atmosferico nei casi e con i criteri previsti dal presente comma. Resta fermo, in assenza dei piani di cui agli *articoli 9, 10 e 13* o qualora i piani non individuino i casi ed i criteri di limitazione della circolazione dei veicoli a motore, il potere del sindaco di imporre tali limitazioni per motivi connessi all'inquinamento atmosferico attraverso le ordinanze previste dal *decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267*. ⁽²⁷⁾

4. All'attuazione delle previsioni contenute nei piani ai sensi del comma 1, lettere b), e) e f), provvedono le autorità competenti per l'autorizzazione o per i controlli ai sensi della parte quinta, titoli I, II e III, del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, nei modi ivi previsti. All'attuazione delle previsioni contenute nei piani ai sensi del comma 1, lettere c) e d), provvedono le autorità competenti al rilascio delle autorizzazioni ivi indicate.

5. All'attuazione delle previsioni contenute nei piani, nei casi non previsti dai commi 3 e 4, procedono le regioni, le province autonome e gli enti locali mediante provvedimenti adottati sulla base dei poteri attribuiti dalla legislazione statale e regionale. Resta ferma, a tal fine, la ripartizione dei poteri previsti dalla vigente normativa.

6. Le previsioni contenute nei piani in merito ai cantieri, ai sensi del comma 1, lettera h), sono altresì inserite come prescrizioni nelle decisioni di valutazione di impatto ambientale adottate dalle autorità competenti ai fini della realizzazione delle opere sottoposte a tale procedura di valutazione.

7. Le modalità e le procedure di attuazione previste dal presente articolo si applicano anche in caso di misure adottate ai sensi degli *articoli 9 e 13* al di fuori dei piani regionali.

(27) Comma così modificato dall' art. 6, comma 1, D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

Art. 12 *Obbligo di concentrazione dell'esposizione e obiettivo nazionale di riduzione dell'esposizione per il PM2,5*

1. In relazione ai livelli di PM2,5 nell'aria ambiente, le regioni e le province autonome adottano, sulla base degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'*articolo 20*, le misure necessarie ad assicurare il rispetto dell'obbligo di concentrazione dell'esposizione di cui all'*allegato XIV* e le misure che non comportano costi sproporzionati necessarie a perseguire il raggiungimento dell'obiettivo nazionale di riduzione dell'esposizione disciplinato dal medesimo allegato.

2. Al fine di calcolare se l'obbligo di concentrazione dell'esposizione e l'obiettivo nazionale di riduzione dell'esposizione di cui al comma 1 sono stati rispettati si utilizza l'indicatore di esposizione media di cui all'*allegato XIV*. Tale indicatore è fissato sulla base di misurazioni effettuate da stazioni di fondo ubicate in siti fissi di campionamento urbani, il cui numero, non inferiore a quello previsto all'*allegato V*, paragrafo 2, e la cui distribuzione in zone e agglomerati dell'intero territorio devono essere tali da riflettere in modo adeguato l'esposizione della popolazione. Tali stazioni sono scelte con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della salute e sentita la Conferenza unificata di cui al *decreto legislativo n. 281 del 1997*, nell'ambito delle reti di misura regionali, in modo da individuare le variazioni geografiche e l'andamento a lungo termine delle concentrazioni. ⁽²⁸⁾ ⁽²⁹⁾

(28) Comma così modificato dall' art. 7, comma 1, D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(29) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 13 marzo 2013.

Art. 13 *Gestione della qualità dell'aria ambiente in relazione all'ozono*

1. Se, in una o più aree all'interno di zone o di agglomerati, i livelli dell'ozono superano, sulla base della valutazione di cui all'*articolo 8*, i valori obiettivo di cui all'*allegato VII*, le regioni e le province autonome adottano, anche sulla base degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'*articolo 20*, le misure che non comportano costi sproporzionati necessarie ad agire sulle principali sorgenti di emissione aventi influenza su tali aree ed a perseguire il raggiungimento dei valori obiettivo nei termini prescritti. Tali misure devono essere previste in un piano, adottato nel rispetto dei criteri di cui all'*appendice IV*, che contenga almeno gli elementi di cui all'*allegato XV* e che tenga anche conto delle misure contenute nel programma nazionale di riduzione delle emissioni di cui al *decreto legislativo n. 171 del 2004*. Il piano deve essere integrato con i piani di qualità dell'aria di cui all'*articolo 9*.

2. Se, in una o più aree all'interno di zone o di agglomerati, i livelli dell'ozono superano, sulla base della valutazione di cui all'*articolo 8*, gli obiettivi a lungo termine e sono inferiori o uguali ai valori obiettivo di cui all'*allegato VII*, le regioni e le province autonome adottano, anche sulla base degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'*articolo 20*, le misure che non comportano costi sproporzionati necessarie ad agire sulle principali sorgenti di emissione aventi influenza su tali aree ed a perseguire il raggiungimento degli obiettivi a lungo termine nei termini prescritti. Tali misure devono essere coerenti con quelle previste nel piano di cui al comma 1, nei piani di qualità dell'aria di cui all'*articolo 9* e nel programma nazionale di riduzione delle emissioni di cui al *decreto legislativo n. 171 del 2004*.

3. Le regioni e le province autonome adottano, anche sulla base degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'*articolo 20*, e nella misura in cui ciò sia consentito da fattori come la natura transfrontaliera dell'inquinamento da ozono e le condizioni meteorologiche, le misure necessarie a preservare la migliore qualità dell'aria ambiente compatibile con lo sviluppo sostenibile ed a garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e della salute umana nelle aree in cui, sulla base della valutazione di cui all'*articolo 8*, i livelli dell'ozono sono inferiori o uguali agli obiettivi a lungo termine. Le misure interessano, anche in via preventiva, le principali sorgenti di emissione che possono influenzare i livelli dell'ozono in tali aree.

4. Si applica, anche in relazione ai piani e alle misure previste dal presente articolo, quanto disposto dall'*articolo 9*, commi 6, 7, 8, 9, 11 e 12.

Art. 14 *Misure per il superamento delle soglie di informazione e di allarme*

1. Se, in una zona o in un agglomerato, i livelli degli inquinanti superano, sulla base delle valutazioni di cui agli *articoli 5 e 8*, la soglia di informazione o una soglia di allarme prevista all'*allegato XII*, le regioni o le province autonome adottano tutti i provvedimenti necessari per informare il pubblico in modo adeguato e tempestivo attraverso radio, televisione, stampa, internet o qualsiasi altro opportuno mezzo di comunicazione.

2. In caso di superamento della soglia di informazione o delle soglie di allarme, le regioni e le province autonome trasmettono al Ministero dell'ambiente informazioni circa i livelli misurati e la durata del superamento entro lo stesso termine previsto all'*articolo 19*, comma 8, lettera a), numero 1). Il Ministero dell'ambiente comunica tali informazioni alla Commissione europea e al Ministero della salute nei termini previsti all'*articolo 19*, comma 9, lettera e), in caso di soglie riferite all'ozono, ed entro tre mesi dalla data della misurazione in caso di soglie riferite ad altri inquinanti.

Art. 15 *Esclusioni*

1. Le regioni e le province autonome comunicano al Ministero dell'ambiente, per l'approvazione e per il successivo invio alla Commissione europea, l'elenco delle zone e degli agglomerati in cui, relativamente ad un determinato anno, i livelli degli inquinanti previsti all'*articolo 1*, comma 2, superano i rispettivi valori limite o livelli critici a causa del contributo di fonti naturali. La comunicazione è accompagnata da informazioni sui livelli degli inquinanti e le relative fonti e contiene gli elementi atti a dimostrare il contributo dato dalle fonti naturali ai superamenti, sulla base degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'*articolo 20* ed utilizzando, ove esistenti, gli indirizzi formulati dalla Commissione europea. I superamenti oggetto di tale comunicazione non rilevano ai sensi del presente decreto.

2. Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della salute, sentita la Conferenza unificata di cui al *decreto legislativo n. 281 del 1997*, sono stabiliti i criteri per la valutazione del contributo di cui al comma 1. ⁽³⁰⁾

3. Le regioni e le province autonome comunicano al Ministero dell'ambiente, per l'approvazione e per il successivo invio alla Commissione europea, l'elenco delle zone e degli agglomerati in cui i livelli del PM10 superano il rispettivo valore limite per effetto della risospensione del particolato a seguito della sabbatura o della salatura delle strade nella stagione invernale. La comunicazione è accompagnata da informazioni sui livelli del PM10 e le relative fonti e contiene gli elementi atti a dimostrare che il superamento è dovuto a tale risospensione e che sono state comunque adottate misure ragionevoli per ridurre i livelli. I superamenti dovuti a tale risospensione non impongono l'adozione dei piani di cui agli *articoli 9 e 10*, ferma restando l'adozione di ragionevoli misure di riduzione da individuare anche sulla base degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'*articolo 20* ed utilizzando, ove esistenti, gli indirizzi formulati dalla Commissione europea, e l'integrale applicazione del presente decreto ai superamenti dei livelli del PM10 dovuti ad altre cause.

(30) Comma così modificato dall' art. 8, comma 1, D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

Art. 16 *Inquinamento transfrontaliero*

1. In caso di superamento di un valore limite aumentato del margine di tolleranza, di un valore obiettivo, di una soglia di allarme o di un obiettivo a lungo termine, a causa del trasporto transfrontaliero di quantitativi significativi di sostanze inquinanti o dei relativi precursori, il Ministero dell'ambiente, d'intesa con le regioni e le province autonome interessate, provvede a consultare le autorità competenti degli Stati appartenenti all'Unione europea che risultano coinvolti al fine di individuare le iniziative da avviare in modo congiunto per eliminare il superamento attraverso provvedimenti adeguati e proporzionati. In tal caso possono essere adottati piani comuni, da attuare in modo coordinato, per il raggiungimento dei valori limite ed il perseguimento dei valori obiettivo e degli obiettivi a lungo termine. All'adozione dei piani provvedono le regioni e le province autonome interessate, d'intesa con il Ministero dell'ambiente.

2. In caso di rischio di superamento di un valore limite o di un valore obiettivo di cui agli *allegati VII e XI* o di una soglia di allarme di cui all'*allegato XII* presso zone di Stati appartenenti all'Unione europea, prossime ai confini nazionali, sono adottati, nei casi e nei limiti previsti dall'*articolo 10*, piani d'azione a breve termine comuni che si applicano alle zone confinanti degli Stati coinvolti. All'adozione dei piani provvedono le regioni e le province autonome interessate, d'intesa con il Ministero dell'ambiente. Il Ministero dell'ambiente riceve le richieste di piani comuni che gli Stati confinanti in cui sussiste tale rischio di superamento trasmettono all'Italia ed invia agli Stati confinanti, anche su indicazione della regione o della provincia autonoma interessata, le richieste di piani comuni nel caso in cui tale rischio sussista nel proprio territorio. In presenza di zone di Stati appartenenti all'Unione europea, prossime ai confini nazionali, presso le quali è stato adottato un piano d'azione a breve termine, le regioni e le province autonome interessate, d'intesa con il Ministero dell'ambiente, assicurano l'invio di tutte le informazioni utili alle autorità competenti dello Stato confinante.

3. In caso di superamento delle soglie di informazione o delle soglie di allarme di cui al presente decreto in zone o agglomerati prossimi ai confini nazionali, le regioni e le province autonome interessate, d'intesa con il Ministero dell'ambiente, provvedono a informare tempestivamente le autorità competenti degli Stati confinanti appartenenti all'Unione europea, anche al fine di consentire che tali informazioni possano essere rese disponibili al pubblico.

4. Nell'esecuzione degli adempimenti previsti dai commi precedenti devono essere altresì assunte, ove opportuno, le iniziative utili ad assicurare una cooperazione con Stati non appartenenti all'Unione europea, con particolare riferimento a quelli confinanti ed a quelli che sono candidati all'adesione.

Art. 17 *Qualità della valutazione in materia di aria ambiente*

1. Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della salute e sentita la Conferenza Unificata, sono stabilite:

- a) le procedure di garanzia di qualità previste per verificare il rispetto della qualità delle misure dell'aria ambiente;
- b) le procedure per l'approvazione degli strumenti di campionamento e misura della qualità dell'aria. ⁽³¹⁾ ⁽³⁷⁾

1-bis. Le procedure di cui al comma 1 sono definite avvalendosi del supporto tecnico di ISPRA. ⁽³²⁾

1-ter. L'ISPRA, con apposite linee guida, individua i criteri per garantire l'applicazione delle procedure di cui al comma 1 su base omogenea in tutto il territorio nazionale. ⁽³²⁾

2. Le procedure di approvazione previste al comma 1 sono finalizzate ad accertare e ad attestare che gli strumenti di campionamento e misura soddisfano i requisiti fissati dal presente decreto.

3. Le regioni e le province autonome o, su delega, le agenzie regionali per la protezione dell'ambiente, effettuano le attività di controllo volte ad accertare che il gestore delle stazioni di misurazione rispetti le procedure di garanzia di qualità di cui al comma 1, lettera a). Ai fini di tale controllo, si verifica anche se il gestore abbia partecipato ai programmi di cui al comma 4 ed abbia applicato le eventuali correzioni prescritte dal laboratorio nazionale di riferimento designato ai sensi del comma 8.

4. Il laboratorio nazionale di riferimento designato ai sensi del comma 8 organizza, con adeguata periodicità, programmi di intercalibrazione su base nazionale correlati a quelli comunitari ai quali devono partecipare tutti i gestori delle stazioni di misurazione utilizzate ai fini del presente decreto. Nel caso in cui i risultati della intercalibrazione per una o più stazioni non siano conformi, tale laboratorio nazionale indica al gestore le correzioni operative da apportare. ⁽³³⁾

5. Le approvazioni degli strumenti di campionamento e misura, sulla base delle procedure previste dal comma 1, lettera b), e l'approvazione dei metodi di analisi della qualità dell'aria equivalenti a quelli di riferimento, con le modalità previste dall'allegato VI, competono, anche sulla base di specifiche intese, all'ISPRA, al CNR e ai laboratori pubblici accreditati secondo la norma ISO/IEC 17025 nella versione più aggiornata al momento dell'accreditamento in relazione al pertinente metodo previsto da tale allegato. Tali soggetti accettano anche, previa verifica della documentazione, i rapporti delle prove condotte da laboratori siti nel territorio dell'Unione europea accreditati secondo le procedure stabilite dalla norma ISO/IEC 17025 nella versione più aggiornata al momento dell'accreditamento, in relazione al pertinente metodo previsto da tale allegato e previa verifica che il produttore sia certificato secondo la norma EN 15267 nella versione più aggiornata al momento della certificazione, in relazione alla produzione dello strumento. I medesimi soggetti verificano anche, a campione, se i laboratori che hanno condotto le prove dispongono delle dotazioni strumentali idonee allo svolgimento di tali prove. Non è ammessa l'approvazione di strumenti e metodi sui quali si possiedono diritti; il soggetto che procede all'approvazione dichiara con apposito atto, da allegare alla documentazione di approvazione, di non possedere diritti sullo strumento o sul metodo approvato. L'ISPRA, il CNR ed i laboratori pubblici accreditati secondo la norma ISO/IEC 17025 nella versione più aggiornata al momento dell'accreditamento in relazione al pertinente metodo previsto dall'allegato VI del presente decreto, predeterminano e pubblicano le tariffe relative alla suddetta attività di approvazione e di controllo. ⁽³⁴⁾

6. L'Istituto nazionale di ricerca metrologica (I.N.R.I.M.) assicura la certificazione dei campioni primari e di riferimento, nonché la preparazione ed il mantenimento dei campioni primari e di riferimento delle miscele gassose di inquinanti. In tale certificato si determinano la composizione chimica, la concentrazione, la purezza, le proprietà fisiche o le particolari caratteristiche tecniche del campione.

7. Il laboratorio nazionale di riferimento designato ai sensi del comma 8 assicura la partecipazione alle attività di intercalibrazione a livello comunitario per gli inquinanti disciplinati dal presente decreto.

8. Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente sono individuati uno o più laboratori nazionali di riferimento tra quelli pubblici accreditati secondo la norma ISO/IEC 17025 per i metodi previsti dal presente decreto, sono designate le relative funzioni e sono stabiliti i relativi obblighi di comunicazione nei confronti del Ministero dell'ambiente. ⁽³⁵⁾

9. Fino alla data di entrata in vigore del decreto o dei decreti previsti al comma 8 le funzioni di cui ai commi 4 e 7 sono assicurate dall'ISPRA. ⁽³⁶⁾

(31) Comma così sostituito dall' art. 9, comma 1, lett. a), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(32) Comma inserito dall' art. 9, comma 1, lett. b), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(33) Comma così modificato dall' art. 9, comma 1, lett. c), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(34) Comma così sostituito dall' art. 9, comma 1, lett. d), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(35) Comma così modificato dall' art. 9, comma 1, lett. e), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(36) Comma così sostituito dall' art. 9, comma 1, lett. f), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(37) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 30 marzo 2017.

Art. 18 *Informazione del pubblico*

1. Le amministrazioni e gli altri enti che esercitano le funzioni previste dal presente decreto assicurano, per quanto di competenza, l'accesso del pubblico e la diffusione al pubblico delle seguenti informazioni:

- a) le informazioni relative alla qualità dell'aria ambiente previste all'*allegato XVI*;
- b) le decisioni con le quali sono concesse o negate le deroghe previste all'*articolo 9*, comma 10;
- c) i piani di qualità dell'aria previsti all'*articolo 9* e all'*articolo 13* e le misure di cui all'*articolo 9*, comma 2, e di cui all'*articolo 13*, comma 2;
- d) i piani di azione previsti all'*articolo 10*;
- e) le autorità e gli organismi titolari dei compiti tecnici di cui all'*articolo 17*;
- e-bis) i progetti approvati previsti dall'*articolo 3*, comma 3, e dall'*articolo 5*, comma 6; ⁽³⁸⁾
- e-ter) la documentazione di cui all'*allegato III*, paragrafo 5. ⁽³⁸⁾

2. Per l'accesso alle informazioni si applica il *decreto legislativo n. 195 del 2005*. Per la diffusione al pubblico si utilizzano la radiotelevisione, la stampa, le pubblicazioni, i pannelli informativi, le reti informatiche o altri strumenti di adeguata potenzialità e di facile accesso, senza oneri aggiuntivi per il pubblico. Le informazioni diffuse al pubblico devono essere aggiornate e precise e devono essere rese in forma chiara e comprensibile. I piani e un documento riepilogativo delle misure di cui al comma 1, lettera c), devono essere, in tutti i casi, pubblicati su pagina web. È assicurato, nei modi previsti dall'*articolo 9 del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 32*, l'accesso del pubblico ai servizi di rete per le informazioni di cui al presente articolo che ricadano tra i dati territoriali disciplinati dal predetto decreto e che siano prodotti e gestiti in conformità allo stesso.

3. Le regioni e le province autonome elaborano e mettono a disposizione del pubblico relazioni annuali aventi ad oggetto tutti gli inquinanti disciplinati dal presente decreto e contenenti una sintetica illustrazione circa i superamenti dei valori limite, dei valori obiettivo, degli obiettivi a lungo termine, delle soglie di informazione e delle soglie di allarme con riferimento ai periodi di mediazione previsti, con una sintetica valutazione degli effetti di tali superamenti. Le relazioni possono includere ulteriori informazioni e valutazioni in merito alla tutela delle foreste e informazioni su altri inquinanti per cui il presente decreto prevede la misurazione, tra cui i precursori dell'ozono di cui all'*allegato X*, parte 2.

4. Sono inclusi tra il pubblico, agli effetti del presente articolo, anche le associazioni ambientaliste, le associazioni dei consumatori, le associazioni che rappresentano gli interessi di gruppi sensibili della popolazione, nonché gli altri organismi sanitari e le associazioni di categoria interessati.

5. I soggetti pubblici e privati che procedono, anche al di fuori dei casi previsti dal presente articolo, alla pubblicazione o ad altre forme di diffusione al pubblico di dati inerenti i livelli rilevati da stazioni di misurazione della qualità dell'aria ambiente devono contestualmente indicare, in forma chiara, comprensibile e documentata, se tali livelli sono stati misurati in conformità ai criteri ed alle modalità previsti dal presente decreto oppure in modo difforme.

(38) Lettera aggiunta dall' art. 10, comma 1, lett. a), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

Art. 19 Relazioni e comunicazioni

1. Fatto salvo quanto previsto per le sostanze inquinanti oggetto delle comunicazioni disciplinate ai commi 3, 5, 7 e 8, le regioni e le province autonome trasmettono i seguenti dati ed informazioni al Ministero dell'ambiente ed all'ISPRA: ⁽³⁹⁾

a) per le zone di cui all'*articolo 9*, comma 1:

1) entro sei mesi dalla fine di ciascun anno, i livelli che superano i valori limite o i livelli critici oltre il margine di tolleranza o che superano il valore limite degli inquinanti per i quali non è stabilito un margine di tolleranza, le date o i periodi in cui il superamento si è verificato, nonché i valori misurati, utilizzando a tal fine il formato dell'*appendice VI*; ⁽⁴⁰⁾

2) entro sei mesi dalla fine di ciascun anno, i motivi di ciascun superamento, utilizzando a tal fine il formato dell'*appendice VI*;

3) entro diciotto mesi dalla fine dell'anno durante il quale sono stati misurati o valutati i livelli di cui al numero 1), i piani di cui all'*articolo 9*, comma 1, sempre che quelli già presentati dalle regioni e province autonome non siano considerati idonei a contrastare i superamenti predetti nonché le informazioni di cui all'*appendice VII* nel formato ivi previsto eventualmente accompagnati dalla comunicazione relativa alla idoneità soprarichiamata; ⁽⁴¹⁾

4) entro due mesi dalla relativa adozione, le eventuali modifiche, integrazioni ed aggiornamenti dei piani trasmessi ai sensi del punto 3); ⁽⁴²⁾

b) entro sei mesi dalla fine di ciascun anno, gli aggiornamenti intervenuti nell'elenco delle zone e degli agglomerati di cui all'*articolo 9*, commi 1 e 3, utilizzando a tal fine il formato dell'*appendice VI*;

c) ricorrendone i presupposti, la relazione prevista dall'*allegato I*, paragrafo 2, da inviare unitamente alle informazioni trasmesse ai sensi della lettera a), punti 1) e 2), e delle lettere b) ed f);

d) entro sei mesi dalla fine di ciascun anno, i dati sui livelli di concentrazione di cui all'*articolo 6*, comma 1, lettera a), utilizzando il formato stabilito nel decreto previsto da tale articolo;

e) entro sei mesi dalla fine di ciascun anno, i dati sui livelli di concentrazione di cui all'*articolo 6*, comma 1, lettera d), utilizzando il formato stabilito nel decreto previsto da tale articolo;

f) per tutte le zone e gli agglomerati, entro sei mesi dalla fine di ciascun anno, la determinazione del superamento delle soglie di valutazione superiore o inferiore utilizzando a tal fine il formato dell'*appendice VI*, nonché le altre informazioni previste da tale *appendice*. ⁽⁴³⁾

2. Il Ministero dell'ambiente, sulla base dei dati e delle informazioni di cui al comma 1 verificati ai sensi del comma 12, comunica alla Commissione europea:

a) entro nove mesi dalla fine di ciascun anno, i dati e le informazioni di cui al comma 1, lettera a), numeri 1) e 2), e lettere b), c) ed f);

b) entro due anni dalla fine dell'anno in cui sono stati misurati o valutati i livelli di cui al comma 1, lettera a), numero 1), le informazioni di cui all'*appendice VII* nel formato ivi previsto;

c) entro due anni dalla fine dell'anno in cui sono stati per la prima volta misurati o valutati i livelli di cui al comma 1, lettera a), numero 1), i piani di cui al comma 1, lettera a), numero 3);

d) entro tre mesi dalla relativa ricezione, le modifiche, le integrazioni e gli aggiornamenti di cui al comma 1, lettera a), numero 4);

e) entro tre mesi dalla relativa ricezione, i dati e le informazioni di cui al comma 1, lettera d).

2-bis. Nella comunicazione prevista dal comma 2, lettera b), il Ministero dell'ambiente inserisce anche, nel formato previsto dall'*appendice VII*, le informazioni relative alle misure di cui all'*articolo 9*, comma 9. ⁽⁴⁴⁾

3. Le regioni e le province autonome, utilizzando il formato dell'*appendice VI*, trasmettono al Ministero dell'ambiente e all'ISPRA i dati sui livelli di concentrazione e sulle deposizioni di cui all'*articolo 6*, comma 1, lettere b) e c), e, per tutte le zone e gli agglomerati la determinazione del superamento delle soglie di valutazione superiore o inferiore di cui all'*allegato II*, paragrafo 1, tabella 7, nonché, in relazione alle zone ed agli agglomerati di cui all'*articolo 9*, comma 2, i seguenti dati e informazioni:

a) l'elenco di tali zone e agglomerati, con individuazione delle aree di superamento;

b) i livelli di concentrazione degli inquinanti oggetto di valutazione;

c) le informazioni sui motivi dei superamenti, con particolare riferimento alle fonti;

d) le informazioni sulla popolazione esposta ai superamenti.

4. I dati e le informazioni di cui al comma 3, le altre informazioni previste dall'*appendice VI* e, ricorrendone i presupposti, la relazione prevista all'*allegato I*, paragrafo 2, sono trasmessi con cadenza annuale entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello a cui si riferiscono. ⁽⁴⁵⁾

5. Le regioni e le province autonome trasmettono tempestivamente al Ministero dell'ambiente e all'ISPRA:

- a) la documentazione relativa all'istruttoria effettuata al fine di individuare le misure necessarie a perseguire il raggiungimento dei valori obiettivo di cui all'*allegato XIII* e di individuare, tra le stesse, quelle che non comportano costi sproporzionati;
- b) nei casi in cui l'istruttoria svolta dalla regione o provincia autonoma ha esito positivo, le misure adottate ai sensi dell'*articolo 9*, comma 2.

6. Il Ministero dell'ambiente, entro i tre mesi successivi alla data prevista nel comma 4, comunica alla Commissione europea i dati e le informazioni previsti da tale comma verificati ai sensi del comma 12, nonché, limitatamente agli idrocarburi policiclici aromatici ed ai metalli, i dati e le informazioni di cui all'*articolo 6*, comma 3, verificati ai sensi del comma 12. Il Ministero dell'ambiente comunica inoltre alla Commissione europea la documentazione e le misure di cui al comma 5 verificate ai sensi del comma 12, entro tre mesi dalla relativa ricezione.

7. Le regioni e le province autonome trasmettono i seguenti dati ed informazioni al Ministero dell'ambiente ed all'ISPRA:

- a) entro sei mesi dalla fine di ciascun anno, gli aggiornamenti intervenuti nell'elenco delle zone e degli agglomerati di cui all'*articolo 13*, commi 1, 2 e 3, utilizzando a tal fine il formato di cui all'*appendice VI*;
- b) entro diciotto mesi dalla fine dell'anno in cui sono stati misurati o valutati superamenti del valore obiettivo di cui all'*allegato VII*, le informazioni previste all'*appendice VIII*, sezione I, inclusa la documentazione relativa all'istruttoria effettuata al fine di individuare le misure necessarie a perseguire il raggiungimento del valore obiettivo e di individuare, tra le stesse, quelle che non comportano costi sproporzionati;
- c) per le zone di cui all'*articolo 13*, commi 1 e 2, entro sei mesi dalla fine di ciascun anno, i livelli di ozono che superano il valore obiettivo e l'obiettivo a lungo termine, le date in cui il superamento si è verificato, nonché le relative cause ed i valori misurati, utilizzando a tal fine il formato di cui all'*appendice VI*;
- d) per tutte le zone e gli agglomerati, entro sei mesi dalla fine di ciascun anno, i livelli di ozono che superano le soglie di informazione e di allarme, le date in cui il superamento si è verificato, nonché le relative cause ed i valori misurati, utilizzando il formato di cui all'*appendice VI*;
- e) per tutte le zone e gli agglomerati, entro 6 mesi dalla fine di ciascun anno, le altre informazioni previste per l'ozono e per i relativi precursori di cui all'*appendice VI*;
- f) ogni tre anni, entro il 30 marzo successivo alla fine di ciascun triennio, le informazioni previste all'*appendice VIII*, sezioni II e III, con la documentazione relativa all'istruttoria effettuata al fine di individuare le misure necessarie a perseguire il raggiungimento dell'obiettivo a lungo termine e di individuare, tra le stesse, quelle che non comportano costi sproporzionati;
- g) ricorrendone i presupposti, la relazione prevista all'*allegato I*, paragrafo 2, da inviare unitamente alle informazioni trasmesse ai sensi delle lettere a), c), d) ed e).

8. Le regioni e le province autonome trasmettono i seguenti dati ed informazioni all'ISPRA:

- a) per ciascuno dei mesi compresi tra aprile e settembre di ogni anno:
 - 1) entro i primi dieci giorni del mese successivo, per ogni giorno in cui sono stati misurati superamenti delle soglie di informazione o di allarme per l'ozono, le informazioni, formulate in via provvisoria, previste all'*appendice IX*, sezione I;
 - 2) entro il 5 ottobre di ciascun anno, le altre informazioni provvisorie previste all'*appendice IX*, sezione II.

9. Il Ministero dell'ambiente, sulla base dei dati e delle informazioni di cui al comma 7 verificati ai sensi del comma 12, comunica alla Commissione europea:

- a) entro nove mesi dalla fine di ciascun anno, le informazioni di cui al comma 7, lettera a);
- b) entro due anni dalla fine dell'anno in cui sono stati misurati o valutati i superamenti del valore obiettivo, le informazioni di cui al comma 7, lettera b);
- c) entro nove mesi dalla fine di ciascun anno, le informazioni di cui al comma 7, lettere c), d), e) e g);
- d) ogni tre anni, entro il 30 settembre successivo alla fine di ciascun triennio, le informazioni di cui al comma 7, lettera f);
- e) entro i cinque giorni successivi alla scadenza del termine previsto al comma 13, lettera a), le informazioni ivi previste e, entro il 31 ottobre di ciascun anno, le informazioni previste al comma 13, lettera b).

10. Per la trasmissione dei dati e delle informazioni di cui al presente articolo si osservano, ove già definite, le modalità stabilite dalla Commissione europea.

11. La trasmissione dei dati e delle informazioni di cui ai commi 1, 4, 5 e 7 è effettuata mediante supporto informatico non riscrivibile.

12. L'ISPRA, d'intesa con il Ministero dell'ambiente, verifica la completezza e la correttezza dei dati e delle informazioni ricevuti ai sensi dei commi 1, 4, 5 e 7, e dell'*articolo 6*, comma 3, nonché la conformità del formato. Sono esclusi da tale verifica i piani e le relative modifiche ed integrazioni di cui al comma 1, lettera a), punti 3 e 4. In caso di dati ed informazioni incompleti o difformi rispetto

ai requisiti previsti, il Ministero dell'ambiente informa le regioni e le province autonome interessate che provvedono tempestivamente ad un nuovo invio all'ISPRA ed al Ministero stesso. ⁽⁴⁶⁾

13. L'ISPRA verifica la completezza e la correttezza dei dati e delle informazioni ricevuti ai sensi del comma 8 e li invia al Ministero dell'ambiente nel formato di cui all'*appendice IX*, sezioni I e II, entro:

- a) quindici giorni nel caso di cui al comma 8, lettera a), punto 1);
- b) venti giorni nel caso di cui al comma 8, lettera a), punto 2).

14. L'ISPRA carica tempestivamente, sulla banca dati appositamente individuata dall'Agenzia europea per l'ambiente, i dati e le informazioni trasmessi dal Ministero dell'ambiente ai sensi dei commi 2, 6 e 9.

15. Il Ministero dell'ambiente, d'intesa con il Ministero della salute, comunica alla Commissione europea le autorità e gli organismi di cui all'*articolo 1*, comma 6.

16. I dati relativi ai livelli misurati oggetto di trasmissione ai sensi del comma 1, lettere a) ed e), del comma 3, lettera b), del comma 7, lettere c) e d), e del comma 8 si riferiscono a tutte le stazioni di misurazione previste nel programma di valutazione.

17. I dati e le informazioni necessari ai fini dell'applicazione del sistema di scambio reciproco previsto dalla decisione della Commissione europea 97/101/CE del 27 gennaio 1997 sono trasmessi dalle regioni e dalle province autonome o, su delega, dalle agenzie regionali per la protezione dell'ambiente, all'ISPRA entro il 30 aprile di ciascun anno. Tale trasmissione ha ad oggetto i dati rilevati dalle stazioni di misurazione previste nei relativi programmi di valutazione, nonché le correlate informazioni. In caso di mancato o incompleto invio dei dati alla data del 30 luglio di ciascun anno, l'ISPRA informa tempestivamente il Ministero dell'ambiente. La successiva trasmissione, da parte dell'ISPRA all'Agenzia europea per l'ambiente, entro il 1° ottobre di ciascun anno, include anche i dati rilevati dalle altre stazioni di misurazione previste all'*articolo 6*. L'ISPRA notifica tempestivamente al Ministero dell'ambiente l'avvenuta trasmissione. ⁽⁴⁷⁾

(39) Alinea così modificato dall' art. 11, comma 1, lett. a), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(40) Numero così modificato dall' art. 11, comma 1, lett. b), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(41) Numero così modificato dall' art. 11, comma 1, lett. c), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(42) Numero così sostituito dall' art. 11, comma 1, lett. d), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(43) Lettera così modificata dall' art. 11, comma 1, lett. e), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(44) Comma inserito dall' art. 11, comma 1, lett. f), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(45) Comma così modificato dall' art. 11, comma 1, lett. g), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(46) Comma così modificato dall' art. 11, comma 1, lett. h), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

(47) Comma così modificato dall' art. 11, comma 1, lett. i) e l), D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

Art. 20 *Coordinamento tra Ministero, regioni ed autorità competenti in materia di aria ambiente*

1. È istituito, presso il Ministero dell'ambiente, un Coordinamento tra i rappresentanti di tale Ministero, del Ministero della salute, di ogni regione e provincia autonoma, dell'Unione delle province italiane (UPI) e dell'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI). Partecipano al Coordinamento rappresentanti dell'ISPRA, dell'ENEA e del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR) e di altre autorità competenti all'applicazione del presente decreto, e, su indicazione del Ministero della salute, rappresentanti dell'Istituto superiore di sanità, nonché, su indicazione della regione o provincia autonoma di appartenenza, rappresentanti delle agenzie regionali e provinciali per la protezione dell'ambiente. Il Coordinamento opera attraverso l'indizione di riunioni periodiche e la creazione di una rete di referenti per lo scambio di dati e di informazioni.

2. Il Coordinamento previsto dal comma 1 assicura, anche mediante gruppi di lavoro, l'elaborazione di indirizzi e di linee guida in relazione ad aspetti di comune interesse e permette un esame congiunto di temi connessi all'applicazione del presente decreto, anche al fine di garantire un'attuazione coordinata e omogenea delle nuove norme e di prevenire le situazioni di inadempimento e le relative

conseguenze. Il Coordinamento assicura inoltre un esame congiunto e l'elaborazione di indirizzi e linee guida in relazione ad aspetti di comune interesse inerenti la normativa vigente in materia di emissioni in atmosfera. ⁽⁴⁸⁾

3. Ai soggetti che partecipano, a qualsiasi titolo, al Coordinamento previsto al comma 1 non è dovuto alcun compenso o rimborso spese o altro tipo di emolumento per tale partecipazione.

(48) Comma così modificato dall' art. 12, comma 1, D.Lgs. 24 dicembre 2012, n. 250.

Art. 21 Abrogazioni

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto sono abrogati:

- a) il decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351;
- b) il decreto legislativo 21 maggio 2004, n. 183;
- c) il decreto legislativo 3 agosto 2007, n. 152;
- d) il decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 203, fatte salve le disposizioni di cui il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, preveda l'ulteriore vigenza;
- e) l'articolo 3 della legge 4 novembre 1997, n. 413;
- f) il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 28 marzo 1983, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 145 del 28 maggio 1983;
- g) il decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, recante criteri per la raccolta dei dati inerenti la qualità dell'aria, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991;
- h) il decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991, recante i criteri per l'elaborazione dei piani regionali per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria;
- i) il decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1992, recante atto di indirizzo e coordinamento in materia di sistemi di rilevazione dell'inquinamento urbano, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 7 del 10 gennaio 1992;
- l) il decreto del Ministro dell'ambiente 6 maggio 1992, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 111 del 14 maggio 1992, recante la definizione del sistema nazionale finalizzato al controllo ed assicurazione di qualità dei dati di inquinamento atmosferico ottenuti dalle reti di monitoraggio;
- m) il decreto del Ministro dell'ambiente 15 aprile 1994, concernente le norme tecniche in materia di livelli e di stati di attenzione e di allarme per gli inquinanti atmosferici nelle aree urbane, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 107 del 10 maggio 1994;
- n) il decreto del Ministro dell'ambiente 25 novembre 1994, recante l'aggiornamento delle norme tecniche in materia di limite di concentrazione e di livelli di attenzione e di allarme per gli inquinanti atmosferici nelle aree urbane e disposizioni per la misura di alcuni inquinanti di cui al decreto del Ministro dell'ambiente 15 aprile 1994, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 290 del 13 dicembre 1994;
- o) il decreto del Ministro dell'ambiente 16 maggio 1996, recante attivazione di un sistema di sorveglianza di inquinamento da ozono, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 163 del 13 luglio 1996;
- p) il decreto del Ministro dell'ambiente 21 aprile 1999, n. 163, recante norme per l'individuazione dei criteri ambientali e sanitari in base ai quali i sindaci adottano le misure di limitazione della circolazione, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 135 dell'11 giugno 1999;
- q) il decreto del Ministro dell'ambiente 2 aprile 2002, n. 60, recante recepimento della direttiva 1999/30/CE del 22 aprile 1999 del Consiglio 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 della direttiva 2000/69/CE relativa ai valori limite di qualità dell'aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 87 del 13 aprile 2002;
- r) il decreto del Ministro dell'ambiente 20 settembre 2002, recante le modalità per la garanzia della qualità del sistema delle misure di inquinamento atmosferico, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 231 del 2 ottobre 2002;
- s) il decreto del Ministro dell'ambiente 1° ottobre 2002, n. 261, recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano o dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 272 del 20 novembre 2002.

Art. 22 Disposizioni transitorie e finali

1. I provvedimenti di zonizzazione e di classificazione, la rete di misura, i piani e le misure di qualità dell'aria esistenti ai sensi della normativa previgente sono adeguati alle disposizioni del presente decreto nel rispetto delle procedure e dei termini fissati dagli articoli che precedono, anche alla luce di un esame congiunto nel Coordinamento di cui all'articolo 20. In caso di mancato adeguamento si applicano i poteri sostitutivi previsti all'articolo 5 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, e all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.

2. I provvedimenti generali attributivi di finanziamenti o di altri benefici alle regioni, alle province autonome ed agli enti locali, adottati dal Ministero dell'ambiente in materia di qualità dell'aria o di mobilità sostenibile, prevedono, tra le cause ostative all'erogazione, la reiterata violazione degli obblighi di trasmissione o di conformazione previsti all'*articolo 3*, comma 3, all'*articolo 5*, comma 6, all'*articolo 19* ed ai commi 1, 3 e 4 del presente articolo, nonché l'indisponibilità a sottoscrivere, in un dato termine, gli accordi di cui all'*articolo 5*, comma 7. Il Ministero dell'ambiente provvede ad inserire tale previsione anche nei provvedimenti generali vigenti in materia, fatti salvi i diritti acquisiti. Resta in tutti i casi fermo, in presenza di tali violazioni, l'esercizio dei poteri sostitutivi previsti dalla vigente normativa.

3. Lo Stato, le regioni e le province autonome elaborano i rispettivi inventari delle emissioni, aventi adeguata risoluzione spaziale e temporale, in conformità ai criteri previsti all'*appendice V*. L'ISPRA provvede, ogni cinque anni, e per la prima volta entro il 2012 con riferimento all'anno 2010, a scalare su base provinciale l'inventario nazionale disciplinato all'*articolo 4 del decreto legislativo n. 171 del 2004*, al fine di consentire l'armonizzazione con gli inventari delle regioni e delle province autonome. Gli inventari delle regioni e delle province autonome sono predisposti con cadenza almeno triennale e, comunque, con riferimento a tutti gli anni per i quali lo Stato provvede a scalare l'inventario nazionale su base provinciale. Tali inventari sono predisposti per la prima volta con riferimento all'anno 2010. Per ciascun anno in riferimento al quale lo Stato provvede a scalare l'inventario nazionale su base provinciale, le regioni e le province autonome armonizzano, sulla base degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'*articolo 20*, i propri inventari con tale inventario nazionale scalato su base provinciale. L'ENEA, in collaborazione con l'ISPRA, provvede a scalare ulteriormente, in coerenza con la risoluzione spaziale del modello nazionale, l'inventario nazionale scalato su base provinciale entro sei mesi dall'elaborazione di quest'ultimo, al fine di ottenere gli elementi di base per le simulazioni modellistiche di cui al comma 5 e consentire il confronto previsto da tale comma e le valutazioni necessarie all'esercizio dei poteri sostitutivi di cui al comma 1. I risultati di tali elaborazioni sono resi disponibili alle regioni e alle province autonome per le valutazioni di cui al comma 1 e di cui agli *articoli 5 e 8*.

4. Lo Stato, le regioni e le province autonome elaborano i rispettivi scenari energetici e dei livelli delle attività produttive, con proiezione agli anni in riferimento ai quali lo Stato provvede a scalare l'inventario nazionale su base provinciale e, sulla base di questi, elaborano i rispettivi scenari emissivi. Gli scenari energetici e dei livelli delle attività produttive si riferiscono alle principali attività produttive responsabili di emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera, ai più importanti fattori che determinano la crescita economica dei principali settori, come l'energia, l'industria, i trasporti, il riscaldamento civile, l'agricoltura, e che determinano i consumi energetici e le emissioni in atmosfera, individuati nell'*appendice IV*, parte II. L'ISPRA elabora lo scenario energetico e dei livelli delle attività produttive nazionale e provvede a scalarlo su base regionale e, sulla base di tale scenario, l'ENEA elabora, secondo la metodologia a tali fini sviluppata a livello comunitario, lo scenario emissivo nazionale. Le regioni e le province autonome armonizzano i propri scenari con le rispettive disaggregazioni su base regionale dello scenario nazionale sulla base degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'*articolo 20*. Le regioni e le province autonome assicurano la coerenza tra gli scenari elaborati ai sensi del presente comma e gli strumenti di pianificazione e programmazione previsti in altri settori, quali, per esempio, l'energia, i trasporti, l'agricoltura.

5. Lo Stato, le regioni e le province autonome selezionano le rispettive tecniche di modellizzazione, da utilizzare per la valutazione e la gestione della qualità dell'aria ambiente, sulla base delle caratteristiche e dei criteri individuati dall'*appendice III*. Il confronto tra le simulazioni effettuate con il modello nazionale e le simulazioni effettuate con i modelli delle regioni e delle province autonome è operato sulla base dei parametri individuati nell'*appendice III* e sulla base degli indirizzi espressi dal Coordinamento di cui all'*articolo 20*. L'ENEA elabora ogni cinque anni, e per la prima volta entro il mese di giugno 2014 con riferimento all'anno 2010, simulazioni modellistiche della qualità dell'aria su base nazionale, utilizzando l'inventario delle emissioni nazionale opportunamente scalato. I risultati di tali elaborazioni sono resi disponibili alle regioni e alle province autonome per le valutazioni di cui al comma 1 e di cui agli *articoli 5 e 8*. L'ENEA elabora inoltre, su richiesta del Ministero dell'ambiente, proiezioni su base modellistica della qualità dell'aria in relazione a specifiche circostanze quali, ad esempio, procedure comunitarie, azioni previste all'*articolo 16* e situazioni di inadempimento previste al comma 1. L'ENEA partecipa regolarmente agli esercizi di intercomparazione fra modelli avviati nell'ambito dei programmi comunitari riferiti alla valutazione della qualità dell'aria.

6. Per l'invio dei dati e delle informazioni di cui all'*articolo 19*, comma 4, riferiti al 2008, continuano ad applicarsi i termini previsti dall'*articolo 8 del decreto legislativo n. 152 del 2007*. Per l'invio delle informazioni di cui all'*articolo 19*, comma 7, lettera f), relative al triennio 2007-2009, continuano ad applicarsi i termini previsti dall'*articolo 9, comma 1, lettera g), e comma 2, lettera g), del decreto legislativo n. 183 del 2004*.

7. Alla modifica degli allegati e delle appendici del presente decreto si provvede con regolamenti da adottare in base all'*articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400* ⁽⁴⁹⁾, su proposta del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della salute, sentita la Conferenza unificata di cui al *decreto legislativo n. 281 del 1997*, e, limitatamente all'*appendice IV*, parte II, di concerto, per quanto di competenza, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In caso di attuazione di successive direttive comunitarie che modificano le modalità esecutive e le caratteristiche di ordine tecnico previste nei predetti allegati, alla modifica si provvede mediante appositi decreti da adottare in base all'*articolo 13 della legge 4 febbraio 2005, n. 11*, su proposta del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della salute e, limitatamente all'*appendice IV*, parte II, di concerto, per quanto di competenza, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. All'integrazione dell'*appendice III*, con la disciplina delle tecniche di modellizzazione e delle tecniche di misurazione indicativa e di stima obiettiva, si deve provvedere entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto.

8. Con apposito regolamento ai sensi dell'*articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400* ⁽⁴⁹⁾, su proposta del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della salute, da adottare entro l'inizio del secondo anno civile successivo all'entrata in vigore della decisione prevista all'*articolo 28, comma 2, della direttiva 2008/50/CE*, si provvede, in conformità a tale decisione, alla disciplina delle attività di relazione e comunicazione in sostituzione di quanto previsto all'*articolo 14, comma 2*, ed all'*articolo 19*.

9. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri o minori entrate per la finanza pubblica. Le attività previste dal presente decreto ricadono tra i compiti istituzionali delle amministrazioni e degli enti interessati, cui si fa fronte con le risorse di bilancio allo scopo destinate a legislazione vigente, incluse, nei casi ammessi, le risorse previste dai vigenti programmi di finanziamento in materia di qualità dell'aria.

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

(49) NDR: In GU è riportato il seguente riferimento normativo non corretto: «legge 17 agosto 1988, n. 400».

D.L. 6-7-2012 n. 95 recante: "Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario."

Pubblicato 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* ⁽²⁷⁴⁾ ⁽²⁸⁰⁾

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*. ⁽²⁷⁵⁾ ⁽²⁸³⁾ ⁽²⁸⁵⁾

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. ⁽²⁷⁶⁾ ⁽²⁸²⁾

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. ⁽²⁷⁷⁾

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. ⁽²⁷⁶⁾

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. ^{(278) (281)}

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. ⁽²⁸⁴⁾

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.

⁽²⁷⁹⁾

⁽²⁷⁴⁾ 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.

⁽²⁷⁵⁾ Per la rideterminazione del Fondo di cui al presente comma, vedi l'art. 1, comma 534-quater, L. 11 dicembre 2016, n. 232, inserito dall'art. 27, comma 1, D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96.

⁽²⁷⁶⁾ Per l'abrogazione del presente comma vedi l'art. 27, comma 7, lett. a), D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96.

⁽²⁷⁷⁾ Per la modifica del presente comma vedi l'art. 27, comma 7, lett. b), D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96.

⁽²⁷⁸⁾ Per l'abrogazione del presente comma, a decorrere dal 1° gennaio 2018, vedi l'art. 27, comma 7, D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96.

⁽²⁷⁹⁾ Per la modifica del presente comma vedi l'art. 27, comma 7, lett. c), D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96.

(280) 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.

(281) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 25 febbraio 2013, il D.M. 3 aprile 2014, il D.M. 17 marzo 2015, il D.M. 13 aprile 2016 e il D.M. 19 giugno 2017.

(282) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.P.C.M. 11 marzo 2013 e il D.P.C.M. 26 maggio 2017.

(283) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.P.C.M. 26 luglio 2013.

(284) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 16 novembre 2013.

(285) Vedi, anche, gli artt. 27, comma 2, e 39, comma 1, D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96.

(...)

D.Lgs. 30-3-2001 n. 165 recante: "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche".

Pubblicato nella Gazz. Uff 9 maggio 2001, n. 106, S.O.

(...)

Articolo 19 *Incarichi di funzioni dirigenziali (Art. 19 del D.Lgs n. 29 del 1993, come sostituito prima dall'art. 11 del D.Lgs n. 546 del 1993 e poi dall'art. 13 del D.Lgs n. 80 del 1998 e successivamente modificato dall'art. 5 del D.Lgs n. 387 del 1998) ⁽⁹⁴⁾*

1. Ai fini del conferimento di ciascun incarico di funzione dirigenziale si tiene conto, in relazione alla natura e alle caratteristiche degli obiettivi prefissati ed alla complessità della struttura interessata, delle attitudini e delle capacità professionali del singolo dirigente, dei risultati conseguiti in precedenza nell'amministrazione di appartenenza e della relativa valutazione, delle specifiche competenze organizzative possedute, nonché delle esperienze di direzione eventualmente maturate all'estero, presso il settore privato o presso altre amministrazioni pubbliche, purché attinenti al conferimento dell'incarico. Al conferimento degli incarichi e al passaggio ad incarichi diversi non si applica l'articolo 2103 del codice civile. ⁽⁷³⁾

1-bis. L'amministrazione rende conoscibili, anche mediante pubblicazione di apposito avviso sul sito istituzionale, il numero e la tipologia dei posti di funzione che si rendono disponibili nella dotazione organica ed i criteri di scelta; acquisisce le disponibilità dei dirigenti interessati e le valuta. ^{(87) (90)}

1-ter. Gli incarichi dirigenziali possono essere revocati esclusivamente nei casi e con le modalità di cui all'articolo 21, comma 1, secondo periodo. ⁽⁸⁹⁾

2. Tutti gli incarichi di funzione dirigenziale nelle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, sono conferiti secondo le disposizioni del presente articolo. Con il provvedimento di conferimento dell'incarico, ovvero con separato provvedimento del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro competente per gli incarichi di cui al comma 3, sono individuati l'oggetto dell'incarico e gli obiettivi da conseguire, con riferimento alle priorità, ai piani e ai programmi definiti dall'organo di vertice nei propri atti di indirizzo e alle eventuali modifiche degli stessi che intervengano nel corso del rapporto, nonché la durata dell'incarico, che deve essere correlata agli obiettivi prefissati e che, comunque, non può essere inferiore a tre anni né eccedere il termine di cinque anni. La durata dell'incarico può essere inferiore a tre anni se coincide con il conseguimento del limite di età per il collocamento a riposo dell'interessato. Gli incarichi sono rinnovabili. Al provvedimento di conferimento dell'incarico accede un contratto individuale con cui è definito il corrispondente trattamento economico, nel rispetto dei principi definiti dall'articolo 24. E' sempre ammessa la risoluzione consensuale del rapporto. In caso di primo conferimento ad un dirigente della seconda fascia di incarichi di uffici dirigenziali generali o di funzioni equiparate, la durata dell'incarico è pari a tre anni. Resta fermo che per i dipendenti statali titolari di incarichi di funzioni dirigenziali ai sensi del presente articolo, ai fini dell'applicazione dell'articolo 43, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, e successive modificazioni, l'ultimo stipendio va individuato nell'ultima retribuzione percepita in relazione all'incarico svolto. Nell'ipotesi prevista dal terzo periodo del presente comma, ai fini della liquidazione del trattamento di fine servizio, comunque denominato, nonché dell'applicazione dell'articolo 43, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, e successive modificazioni, l'ultimo stipendio va individuato nell'ultima retribuzione percepita prima del conferimento dell'incarico avente durata inferiore a tre anni. ⁽⁷⁴⁾

3. Gli incarichi di Segretario generale di ministeri, gli incarichi di direzione di strutture articolate al loro interno in uffici dirigenziali generali e quelli di livello equivalente sono conferiti con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro competente, a dirigenti della prima fascia dei ruoli di cui all'articolo 23 o, con contratto a tempo determinato, a persone in possesso delle specifiche qualità professionali e nelle percentuali previste dal comma 6. ⁽⁷⁵⁾

4. Gli incarichi di funzione dirigenziale di livello generale sono conferiti con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro competente, a dirigenti della prima fascia dei ruoli di cui all'articolo 23 o, in misura non superiore al 70 per cento della relativa dotazione, agli altri dirigenti appartenenti ai medesimi ruoli ovvero, con contratto a tempo determinato, a persone in possesso delle specifiche qualità professionali richieste dal comma 6. ⁽⁷⁶⁾

4-bis. I criteri di conferimento degli incarichi di funzione dirigenziale di livello generale, conferiti ai sensi del comma 4 del presente articolo, tengono conto delle condizioni di pari opportunità di cui all'articolo 7. ⁽⁷⁷⁾

5. Gli incarichi di direzione degli uffici di livello dirigenziale sono conferiti, dal dirigente dell'ufficio di livello dirigenziale generale, ai dirigenti assegnati al suo ufficio ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettera c).

5-bis. Ferma restando la dotazione effettiva di ciascuna amministrazione, gli incarichi di cui ai commi da 1 a 5 possono essere conferiti, da ciascuna amministrazione, anche a dirigenti non appartenenti ai ruoli di cui all'articolo 23, purché dipendenti delle amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, ovvero di organi costituzionali, previo collocamento fuori ruolo, aspettativa non retribuita, comando o analogo provvedimento secondo i rispettivi ordinamenti. Gli incarichi di cui ai commi 1, 2, 4 e 5 possono essere conferiti entro il limite del 15 per cento ⁽⁹³⁾ della dotazione organica dei dirigenti appartenenti alla prima fascia dei ruoli di cui al medesimo articolo 23 e del 10 per cento ⁽⁹³⁾ della dotazione organica di quelli appartenenti alla seconda fascia. I suddetti limiti percentuali possono essere aumentati, rispettivamente, fino ad un massimo del 25 e del 18 per cento, con contestuale diminuzione delle corrispondenti percentuali fissate dal comma 6. ^{(91) (96)}

5-ter. I criteri di conferimento degli incarichi di direzione degli uffici di livello dirigenziale, conferiti ai sensi del comma 5 del presente articolo, tengono conto delle condizioni di pari opportunità di cui all'articolo 7. ⁽⁷⁸⁾

6. Gli incarichi di cui ai commi da 1 a 5 possono essere conferiti, da ciascuna amministrazione, entro il limite del 10 per cento della dotazione organica dei dirigenti appartenenti alla prima fascia dei ruoli di cui all'articolo 23 e dell'8 per cento della dotazione organica di quelli appartenenti alla seconda fascia, a tempo determinato ai soggetti indicati dal presente comma. La durata di tali incarichi, comunque, non può eccedere, per gli incarichi di funzione dirigenziale di cui ai commi 3 e 4, il termine di tre anni, e, per gli altri incarichi di funzione dirigenziale, il termine di cinque anni. Tali incarichi sono conferiti, fornendone esplicita motivazione, a persone di particolare e comprovata qualificazione professionale, non rinvenibile nei ruoli dell'Amministrazione, che abbiano svolto attività in organismi ed enti pubblici o privati ovvero aziende pubbliche o private con esperienza acquisita per almeno un quinquennio in funzioni dirigenziali, o che abbiano conseguito una particolare specializzazione professionale, culturale e scientifica desumibile dalla formazione universitaria e postuniversitaria, da pubblicazioni scientifiche e da concrete esperienze di lavoro maturate per almeno un quinquennio, anche presso amministrazioni statali, ivi comprese quelle che conferiscono gli incarichi, in posizioni funzionali previste per l'accesso alla dirigenza, o che provengano dai settori della ricerca, della docenza universitaria, delle magistrature e dei ruoli degli avvocati e procuratori dello Stato. Il trattamento economico può essere integrato da una indennità commisurata alla specifica qualificazione professionale, tenendo conto della temporaneità del rapporto e delle condizioni di mercato relative alle specifiche competenze professionali. Per il periodo di durata dell'incarico, i dipendenti delle pubbliche amministrazioni sono collocati in aspettativa senza assegni, con riconoscimento dell'anzianità di servizio. La formazione universitaria richiesta dal presente comma non può essere inferiore al possesso della laurea specialistica o magistrale ovvero del diploma di laurea conseguito secondo l'ordinamento didattico previgente al regolamento di cui al decreto del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica 3 novembre 1999, n. 509. ^{(79) (80) (95)}

6-bis. Fermo restando il contingente complessivo dei dirigenti di prima o seconda fascia il quoziente derivante dall'applicazione delle percentuali previste dai commi 4, 5-bis e 6, è arrotondato all'unità inferiore, se il primo decimale è inferiore a cinque, o all'unità superiore, se esso è uguale o superiore a cinque. ⁽⁸⁸⁾

6-ter. Il comma 6 ed il comma 6-bis si applicano alle amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2. ⁽⁸⁸⁾

6-quater. Per gli enti di ricerca di cui all'articolo 8 del regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 30 dicembre 1993, n. 593, il numero complessivo degli incarichi conferibili ai sensi del comma 6 è elevato rispettivamente al 20 per cento della dotazione organica dei dirigenti appartenenti alla prima fascia e al 30 per cento della dotazione organica dei dirigenti appartenenti alla seconda fascia, a condizione che gli incarichi eccedenti le percentuali di cui al comma 6 siano conferiti a personale in servizio con qualifica di ricercatore o tecnologo previa selezione interna volta ad accertare il possesso di comprovata esperienza pluriennale e specifica professionalità da parte dei soggetti interessati nelle materie oggetto dell'incarico, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente. ⁽⁹²⁾

[7. Gli incarichi di direzione degli uffici dirigenziali di cui ai commi precedenti sono revocati nelle ipotesi di responsabilità dirigenziale per inosservanza delle direttive generali e per i risultati negativi dell'attività amministrativa e della gestione, disciplinate dall'articolo 21, ovvero nel caso di risoluzione consensuale del contratto individuale di cui all'articolo 24, comma 2. ⁽⁸¹⁾]

8. Gli incarichi di funzione dirigenziale di cui al comma 3 cessano decorsi novanta giorni dal voto sulla fiducia al Governo. ^{(82) (86)}

9. Degli incarichi di cui ai commi 3 e 4 è data comunicazione al Senato della Repubblica ed alla Camera dei deputati, allegando una scheda relativa ai titoli ed alle esperienze professionali dei soggetti prescelti.

10. I dirigenti ai quali non sia affidata la titolarità di uffici dirigenziali svolgono, su richiesta degli organi di vertice delle amministrazioni che ne abbiano interesse, funzioni ispettive, di consulenza, studio e ricerca o altri incarichi specifici previsti dall'ordinamento, ivi compresi quelli presso i collegi di revisione degli enti pubblici in rappresentanza di amministrazioni ministeriali. ⁽⁸³⁾

11. Per la Presidenza del Consiglio dei ministri, per il Ministero degli affari esteri nonché per le amministrazioni che esercitano competenze in materia di difesa e sicurezza dello Stato, di polizia e di giustizia, la ripartizione delle attribuzioni tra livelli dirigenziali differenti è demandata ai rispettivi ordinamenti.

12. Per il personale di cui all'*articolo 3*, comma 1, il conferimento degli incarichi di funzioni dirigenziali continuerà ad essere regolato secondo i rispettivi ordinamenti di settore. Restano ferme le disposizioni di cui all'*articolo 2 della legge 10 agosto 2000, n. 246*.⁽⁸⁴⁾

12-bis. Le disposizioni del presente articolo costituiscono norme non derogabili dai contratti o accordi collettivi.⁽⁸⁵⁾

(73) Comma sostituito dall'art. 3, comma 1, lett. a), L. 15 luglio 2002, n. 145. Successivamente il presente comma è stato così sostituito dall'art. 40, comma 1, lett. a), D.Lgs. 27 ottobre 2009, n. 150.

(74) Comma sostituito dall'art. 3, comma 1, lett. b), L. 15 luglio 2002, n. 145 e modificato dall'art. 14-sexies, comma 1, D.L. 30 giugno 2005, n. 115, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 agosto 2005, n. 168; tale ultima disposizione non si applica agli incarichi di direzione di uffici dirigenziali generali resi vacanti prima della scadenza dei contratti dei relativi dirigenti per effetto dell'art. 3, comma 7, della legge 15 luglio 2002, n. 145. Infine il presente comma è stato così modificato dall'art. 40, comma 1, lett. c), nn. 1) e 2), D.Lgs. 27 ottobre 2009, n. 150 e, successivamente, dall'art. 1, comma 32, D.L. 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla L. 14 settembre 2011, n. 148; per l'applicazione di tale ultima disposizione, vedi il medesimo art. 1, comma 32, D.L. 138/2011.

(75) Comma così modificato dall'art. 3, comma 1, lett. c), L. 15 luglio 2002, n. 145 e, successivamente, dall'art. 40, comma 1, lett. d), D.Lgs. 27 ottobre 2009, n. 150.

(76) Comma sostituito dall'art. 3, comma 1, lett. d), L. 15 luglio 2002, n. 145 e, successivamente, modificato dall'art. 3, comma 147, L. 24 dicembre 2003, n. 350, a decorrere dal 1° gennaio 2004.

(77) Comma inserito dall'art. 3, comma 1, lett. e), L. 15 luglio 2002, n. 145.

(78) Comma inserito dall'art. 3, comma 1, lett. f), L. 15 luglio 2002, n. 145.

(79) Comma sostituito dall'art. 3, comma 1, lett. g), L. 15 luglio 2002, n. 145 e modificato dall'art. 14-sexies, comma 3, D.L. 30 giugno 2005, n. 115, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 agosto 2005, n. 168. Successivamente il presente comma era stato modificato dall'art. 15, comma 1, D.L. 10 gennaio 2006, n. 4, tale modifica tuttavia non è stata confermata dalla legge di conversione (L. 9 marzo 2006, n. 80). Infine il presente comma è stato così modificato dall'art. 40, comma 1, lett. e), nn. 1) e 2), D.Lgs. 27 ottobre 2009, n. 150 e, successivamente, dall'art. 2, comma 8-quater, D.L. 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla L. 30 ottobre 2013, n. 125.

(80) L'art. 4, comma 1, D.L. 29 novembre 2004, n. 280, ha interpretato il presente comma nel senso che gli incarichi di funzione dirigenziale ivi previsti possono essere conferiti anche a dirigenti e a funzionari dell'area funzionale C laureati appartenenti ai ruoli delle amministrazioni pubbliche, comprese quelle che conferiscono gli incarichi. Successivamente il predetto D.L. 280/2004 non è stato convertito in legge (Comunicato pubblicato nella G.U. 29 gennaio 2005, n. 23).

(81) Comma abrogato dall'art. 3, comma 1, lett. h), L. 15 luglio 2002, n. 145.

(82) Comma sostituito dall'art. 3, comma 1, lett. i), L. 15 luglio 2002, n. 145 e, successivamente, così modificato dall'art. 2, comma 159, D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286 e dall'art. 40, comma 1, lett. g), D.Lgs. 27 ottobre 2009, n. 150.

(83) Comma così sostituito dall'art. 3, comma 1, lett. l), L. 15 luglio 2002, n. 145.

(84) Comma così modificato dall'art. 3, comma 1, lett. m), L. 15 luglio 2002, n. 145.

(85) Comma aggiunto dall'art. 3, comma 1, lett. n), L. 15 luglio 2002, n. 145.

(86) A norma dell'art. 2, comma 160, D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, le disposizioni del presente comma, si applicano anche ai direttori delle Agenzie, incluse le Agenzie fiscali.

(87) Comma inserito dall'art. 40, comma 1, lett. b), D.Lgs. 27 ottobre 2009, n. 150.

(88) Comma inserito dall'art. 40, comma 1, lett. f), D.Lgs. 27 ottobre 2009, n. 150.

(89) Comma inserito dall'art. 40, comma 1, lett. b), D.Lgs. 27 ottobre 2009, n. 150 e, successivamente, così modificato dall'art. 9, comma 32, D.L. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla L. 30 luglio 2010, n. 122.

(90) Per i limiti di applicabilità delle disposizioni di cui al presente comma, vedi l'art. 2, comma 20-bis, D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla L. 7 agosto 2012, n. 135.

(91) Comma inserito dall' art. 3, comma 1, lett. f), L. 15 luglio 2002, n. 145 e, successivamente, così sostituito dall' art. 2, comma 8-ter, D.L. 31 agosto 2013, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla L. 30 ottobre 2013, n. 125.

(92) Comma inserito dall'art. 1, comma 1, D.Lgs. 1° agosto 2011, n. 141 e sostituito dall'art. 4-ter, comma 13, D.L. 2 marzo 2012, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla L. 26 aprile 2012, n. 44. Successivamente, il presente comma è stato così sostituito dall' art. 11, comma 2, D.L. 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 114.

(93) Per l'elevazione del presente limite percentuale vedi l' art. 29, comma 3, L. 28 dicembre 2015, n. 221.

(94) La Corte costituzionale, con ordinanza 16-30 gennaio 2002, n. 11 (Gazz. Uff. 6 febbraio 2002, n. 6, serie speciale), ha dichiarato la manifesta infondatezza della questione di legittimità costituzionale degli artt. 19, 21 e 24, comma 2, del D.Lgs. 3 febbraio 1993, n. 29 nel testo risultante dalle modificazioni apportate con i decreti legislativi 31 marzo 1998, n. 80 e 29 ottobre 1998, n. 387 ora sostituiti dagli artt. 19, 21 e 24, comma 2, del D.Lgs. 30 marzo 2001, n. 165 sollevata in riferimento agli artt. 97, 98 e 3 della Costituzione.

(95) In deroga al presente comma vedi l'art. 5-bis, D.L. 7 settembre 2001, n. 343, l'art. 7, comma 5-bis, D.L. 31 maggio 2010, n. 78, l'art. 14, comma 2-bis, D.L. 31 maggio 2014, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla L. 29 luglio 2014, n. 106 e l' art. 19, comma 2-bis, D.L. 9 febbraio 2017, n. 8, convertito, con modificazioni, dalla L. 7 aprile 2017, n. 45. Vedi, anche, l'art. 1, comma 10-bis, D.L. 18 maggio 2006, n. 181, l'art. 41, comma 16-quaterdecies, D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, l'art. 1, comma 359, L. 24 dicembre 2007, n. 244, l'art. 2, comma 20, D.L. 6 luglio 2012, n. 95 e l'art. 1, comma 94, L. 13 luglio 2015, n. 107.

(96) Vedi, anche, l' art. 1, comma 94, L. 13 luglio 2015, n. 107.

(...)

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 ⁽⁹⁶⁾

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. ⁽⁹⁷⁾ ⁽¹⁰¹⁾

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. ⁽⁹⁸⁾

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. ⁽¹⁰²⁾

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. ⁽¹⁰³⁾

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. ⁽¹⁰⁴⁾

[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. ⁽⁹⁹⁾]

[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*. ⁽¹⁰⁰⁾ ⁽¹⁰⁶⁾]

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. ⁽¹⁰⁵⁾

(96) 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.

(97) 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.

(98) 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.

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

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

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

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

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

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

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

(106) Comma abrogato dall' art. 28, comma 1, lett. m), D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175.

(...)

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* ⁽²¹⁵⁾

(...)

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. ⁽²²⁰⁾

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. ⁽²¹⁹⁾

(...)

(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** ⁽⁸⁰⁾⁽⁸¹⁾

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. 19 novembre 1997, n. 422 recante: “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) Pubblicato nella Gazz. Uff. 10 dicembre 1997, n. 287.

Capo I

Conferimento alle regioni e agli enti locali

Art. 1. Oggetto ⁽²⁾

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 ⁽⁴⁾

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. ⁽³⁾

(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 ⁽⁵⁾

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 ⁽⁶⁾

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. ^{(12) (13)}

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*. ⁽¹⁴⁾

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. ^{(7) (14)}

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*. ⁽⁸⁾

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. ⁽⁸⁾

4-quater. I beni di cui all'*articolo 3, commi da 7 a 9, della legge 15 dicembre 1990, n. 385*, trasferiti alle regioni competenti ai sensi del comma 4 del presente articolo, possono essere trasferiti a titolo gratuito, con esenzione da ogni imposta e tassa connessa al

trasferimento medesimo, alle società costituite dalle ex gestioni governative di cui al comma 3-bis dell'articolo 18 del presente decreto, se a totale partecipazione della stessa regione conferente. ⁽¹¹⁾

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 Stato-regioni e al Presidente del Consiglio dei Ministri sulle modalità di esercizio della delega e sulle eventuali criticità. ⁽⁹⁾

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. ^{(10) (14)}

(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) Comma inserito dall'art. 27, comma 12-sexies, D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96.

(12) 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.

(13) 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.

(14) 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. ^{(18) (19) (20)}

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). ⁽¹⁵⁾

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; ⁽¹⁶⁾

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*. ⁽¹⁷⁾

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

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

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

(18) 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.

(19) 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.

(20) 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 ⁽²¹⁾

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*.

(21) 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. ⁽²²⁾

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

Art. 12. Attuazione dei conferimenti ⁽²³⁾

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.

(23) 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 sopradetti veicoli sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. ⁽²⁴⁾ ⁽²⁶⁾

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 vetrare. 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." ⁽²⁵⁾

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*.

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

⁽²⁵⁾ Comma così sostituito dall'art. 1, comma 4, lett. b), D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

⁽²⁶⁾ 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. ⁽²⁷⁾

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. ⁽²⁷⁾

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.

⁽²⁷⁾ Comma inserito dall'art. 11, comma 5, L. 1° agosto 2002, n. 166.

Art. 16. Servizi minimi ⁽²⁹⁾

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. ⁽²⁸⁾

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

(29) 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 ⁽³¹⁾ ⁽³²⁾

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. ⁽³⁰⁾

(30) 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.

(31) 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.

(32) 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 ⁽⁴³⁾ ⁽⁴⁴⁾ ⁽⁴⁵⁾

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. ⁽⁴⁰⁾

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*. ⁽⁴¹⁾

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; ⁽³³⁾

[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; ⁽³⁴⁾]

[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; ⁽³⁴⁾]

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*; ⁽³⁵⁾

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 ⁽⁴²⁾.

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). ⁽³⁶⁾

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). ⁽³⁷⁾

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: ⁽³⁹⁾

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. ⁽³⁸⁾

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. ⁽³⁸⁾

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. ⁽³⁸⁾

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. ⁽³⁸⁾

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. ⁽³⁸⁾

(33) 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.

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

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

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

(37) 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.

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

(39) 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.

(40) 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.

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

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

(43) 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.

(44) 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.

(45) 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 ⁽⁴⁸⁾ ⁽⁵¹⁾

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); ⁽⁴⁷⁾
- 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. ⁽⁴⁶⁾

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. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del *decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*, la soglia minima del rapporto di cui al precedente periodo può essere rideterminata per tenere conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali. Trovano applicazione ai trasporti regionali e locali, a tale fine, le norme della *direttiva 91/440/CEE* del Consiglio del 29 luglio 1991. ⁽⁴⁹⁾

[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. ⁽⁵⁰⁾]

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

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

(48) 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.

(49) Comma così modificato dall'art. 27, comma 8-ter, lett. a), D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96; per l'applicabilità di tale disposizione vedi l'art. 27, comma 8-quater, del medesimo D.L. n. 50/2017.

(50) Comma abrogato dall'art. 27, comma 8-ter, lett. b), D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96; per l'applicabilità di tale disposizione vedi l'art. 27, comma 8-quater, del medesimo D.L. n. 50/2017.

(51) 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 ⁽⁵⁶⁾

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. ^{(55) (52)}]

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*.⁽⁵³⁾

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.⁽⁵⁴⁾

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

(53) 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.

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

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

(56) 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.

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.

(...)

D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 recante: “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) Pubblicato nella Gazz. Uff. 10 dicembre 1997, n. 287.

Capo I

Conferimento alle regioni e agli enti locali

Art. 1. Oggetto ⁽²⁾

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 ⁽⁴⁾

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. ⁽³⁾

(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 ⁽⁵⁾

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 ⁽⁶⁾

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. ^{(12) (13)}

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*. ⁽¹⁴⁾

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. ^{(7) (14)}

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*. ⁽⁸⁾

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. ⁽⁸⁾

4-quater. I beni di cui all'*articolo 3, commi da 7 a 9, della legge 15 dicembre 1990, n. 385*, trasferiti alle regioni competenti ai sensi del comma 4 del presente articolo, possono essere trasferiti a titolo gratuito, con esenzione da ogni imposta e tassa connessa al

trasferimento medesimo, alle società costituite dalle ex gestioni governative di cui al comma 3-bis dell'articolo 18 del presente decreto, se a totale partecipazione della stessa regione conferente. ⁽¹¹⁾

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 Stato-regioni e al Presidente del Consiglio dei Ministri sulle modalità di esercizio della delega e sulle eventuali criticità. ⁽⁹⁾

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. ^{(10) (14)}

(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) Comma inserito dall' art. 27, comma 12-sexies, D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96.

(12) 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.

(13) 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.

(14) 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. ^{(18) (19) (20)}

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). ⁽¹⁵⁾

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; ⁽¹⁶⁾

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*. ⁽¹⁷⁾

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

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

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

(18) 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.

(19) 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.

(20) 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 ⁽²¹⁾

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*.

(21) 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. ⁽²²⁾

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

Art. 12. Attuazione dei conferimenti ⁽²³⁾

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.

(23) 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 sopradetti veicoli sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. ⁽²⁴⁾ ⁽²⁶⁾

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 vetrare. 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." ⁽²⁵⁾

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*.

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

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

(26) 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. ⁽²⁷⁾

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. ⁽²⁷⁾

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.

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

Art. 16. Servizi minimi ⁽²⁹⁾

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. ⁽²⁸⁾

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

(29) 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 ⁽³¹⁾ ⁽³²⁾

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. ⁽³⁰⁾

(30) 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.

(31) 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.

(32) 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 ⁽⁴³⁾ ⁽⁴⁴⁾ ⁽⁴⁵⁾

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. ⁽⁴⁰⁾

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. ⁽⁴¹⁾

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; ⁽³³⁾

[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; ⁽³⁴⁾]

[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; ⁽³⁴⁾]

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*; ⁽³⁵⁾

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 ⁽⁴²⁾.

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). ⁽³⁶⁾

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). ⁽³⁷⁾

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: ⁽³⁹⁾

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. ⁽³⁸⁾

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. ⁽³⁸⁾

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. ⁽³⁸⁾

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. ⁽³⁸⁾

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. ⁽³⁸⁾

(33) 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.

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

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

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

(37) 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.

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

(39) 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.

(40) 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.

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

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

(43) 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.

(44) 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.

(45) 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 ⁽⁴⁸⁾ ⁽⁵¹⁾

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); ⁽⁴⁷⁾
- 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. ⁽⁴⁶⁾

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. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del *decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*, la soglia minima del rapporto di cui al precedente periodo può essere rideterminata per tenere conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali. Trovano applicazione ai trasporti regionali e locali, a tale fine, le norme della *direttiva 91/440/CEE* del Consiglio del 29 luglio 1991. ⁽⁴⁹⁾

[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. ⁽⁵⁰⁾]

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

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

(48) 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.

(49) Comma così modificato dall'art. 27, comma 8-ter, lett. a), D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96; per l'applicabilità di tale disposizione vedi l'art. 27, comma 8-quater, del medesimo D.L. n. 50/2017.

(50) Comma abrogato dall'art. 27, comma 8-ter, lett. b), D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96; per l'applicabilità di tale disposizione vedi l'art. 27, comma 8-quater, del medesimo D.L. n. 50/2017.

(51) 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 ⁽⁵⁶⁾

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. ^{(55) (52)}]

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*.⁽⁵³⁾

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.⁽⁵⁴⁾

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

(53) 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.

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

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

(56) 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.

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 aggiudicatrici 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* ⁽¹¹⁶⁾.

(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 ⁽⁹²⁾

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. ⁽⁹³⁾

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. ⁽⁹⁴⁾⁽⁹⁵⁾

(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 ⁽³³⁾.

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 [«].

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] [«].

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 [«].

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 [«].

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 [«].

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 sanzioni 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 [«].

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) ⁽¹⁰⁾;

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 ⁽¹⁰⁾;

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;

l) 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^{ma};

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 diffinità 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 pubblici, 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 ⁽¹⁰⁾;

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. 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 ^{(14) (15)}.

25. La tutela giurisdizionale davanti al giudice amministrativo è disciplinata dal codice del processo amministrativo ⁽¹⁶⁾.

26. La pubblicità di atti e procedimenti delle Autorità è assicurata anche attraverso un apposito bollettino pubblicato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri ⁽¹⁷⁾.

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 ⁽¹⁸⁾.

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 ⁽¹⁹⁾.

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 predispone 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 ⁽²⁰⁾.

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] ⁽⁴⁾.

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 ⁽⁵⁾.

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) 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) Lettera così modificata dall'art. 5, comma 1, lett. a), D.Lgs. 25 novembre 2016, n. 219.

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

(16) 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.

(17) 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.

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

(19) 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.

(20) 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.

(21) 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.

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

(...)

Regione Calabria - L.R. 31 dicembre 2015, n. 35 recante: "Norme per i servizi di trasporto pubblico locale".

(1) Pubblicata nel B.U. Calabria 31 dicembre 2015, n. 96.

TITOLO I**Principi****Art. 1** *Ambito di applicazione.*

1. La presente legge disciplina i trasporti pubblici di passeggeri su strada, per ferrovia, per via navigabile interna e in acque marine nazionali, svolti in maniera continuativa, relativamente ai servizi di competenza regionale e locale ai sensi del *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422* (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e di compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della *legge 15 marzo 1997, n. 59*), nei limiti delle competenze non attribuite allo Stato.
2. In relazione ai servizi di trasporto di passeggeri su strada che interessano al più un'altra regione, nonché agli altri servizi che non si svolgono interamente all'interno del territorio regionale, la cui competenza non appartiene allo Stato ai sensi dell'articolo 3 del *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*, la Regione promuove l'intesa con le altre regioni interessate, nel rispetto dei principi stabiliti dalla presente legge.
3. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente legge:
 - a) i servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico;
 - b) i servizi pubblici non di linea, di noleggio con conducente e di piazza;
 - c) i servizi offerti mediante impianti a fune di ogni tipo e impianti di risalita in genere, ad eccezione di quelli ricompresi nella lettera f) del comma 1 dell'articolo 3.
4. La competenza sui servizi di cui alle lettere b) e c) è attribuita ai comuni.

Art. 2 *Obiettivi.*

1. L'obiettivo generale della presente legge è quello di sviluppare un sistema di offerta di trasporto pubblico locale rispondente alle esigenze di mobilità delle persone, mirando al trasferimento modale dal mezzo individuale al mezzo collettivo, e garantendo la sostenibilità ambientale, economica e sociale.
2. Per il raggiungimento di tale obiettivo generale, l'azione di indirizzo politico-amministrativo e l'attività amministrativa, anche ove non sia espressamente specificato nella presente legge, sono volte al perseguimento dei seguenti obiettivi specifici:
 - a) la scelta più idonea del modo di trasporto, di cui al comma 1 dell'articolo 3;
 - b) la scelta più idonea della modalità di svolgimento, di cui al comma 2 dell'articolo 3;
 - c) l'ottimizzazione degli itinerari e degli orari dei servizi;
 - d) l'integrazione tra i diversi modi di trasporto e l'eliminazione delle sovrapposizioni fra gli stessi;
 - e) lo sviluppo dei centri di interscambio;
 - f) l'incremento dell'accessibilità alla rete del trasporto collettivo;
 - g) l'incremento della velocità commerciale;
 - h) il miglioramento della qualità del servizio in termini di regolarità e puntualità;
 - i) il miglioramento della qualità dei mezzi di trasporto e dei terminali di accesso/egresso in termini di comfort, pulizia e accessibilità per i soggetti diversamente abili;
 - j) la tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e la diffusione della loro conoscenza mediante le carte dei servizi;
 - k) la diffusione dell'informazione all'utenza su itinerari, orari, tariffe e andamento in tempo reale dei servizi, anche mediante canali telematici che ne consentano una consultazione rapida ed integrata;
 - l) la progressiva attuazione dell'integrazione tariffaria a livello regionale;
 - m) lo sviluppo di idonei sistemi di bigliettazione elettronica;
 - n) la riduzione dell'evasione tariffaria;
 - o) la riduzione delle emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche;
 - p) l'incremento della sicurezza, sia in termini di *safety* che di *security*;

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

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

Art. 3 *Classificazione dei servizi.*

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

- a) servizi ferroviari sulla rete nazionale e sulla rete regionale interconnessa alla rete nazionale;
- b) servizi ferroviari sulla rete regionale isolata;
- c) servizi effettuati con altri modi di trasporto su rotaia, quali metropolitana o tram, o comunque assimilabili;
- d) servizi su strada;
- e) servizi effettuati per via navigabile interna e in acque marine nazionali;
- f) servizi su impianti fissi, diversi da quelli sopra individuati, strettamente connessi funzionalmente ai servizi di cui alle lettere precedenti.

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

- a) servizi di linea ordinari, che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari o frequenze, e tariffe fissati;
- b) servizi a chiamata nei quali, fermo restando l'accesso generalizzato, almeno un elemento fra itinerario, orario o frequenza, e tariffa non è fissato ma può variare in funzione della richiesta dell'utenza, secondo modalità comunque prestabilite;
- c) servizi ad accesso continuo, nei quali il servizio viene garantito in corrispondenza dell'accesso dell'utente al sistema.

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

Art. 4 *Attribuzione delle funzioni.*

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

- a) definizione del livello essenziale delle prestazioni;
- b) politiche tariffarie;
- c) pianificazione e programmazione a livello regionale;
- d) monitoraggio e informazione all'utenza.

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

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

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

TITOLO II

Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale

Art. 5 *Livello dei servizi minimi.*

1. Il livello dei servizi minimi del trasporto pubblico locale definisce il livello essenziale delle prestazioni, in termini quantitativi e qualitativi in conformità alle previsioni dell'articolo 16 del *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*.
2. La Giunta regionale determina il livello dei servizi minimi d'intesa con gli enti locali, sentiti i pareri della commissione consiliare competente, della Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL) e del Comitato della mobilità, tenendo nella dovuta considerazione le risorse finanziarie necessarie per garantire il livello determinato.
3. Al fine del raggiungimento dell'intesa si tiene apposita conferenza dei servizi che si svolge esclusivamente per via telematica. L'intesa si intende raggiunta con l'espressione favorevole di un numero di enti locali che rappresenta i tre quarti dei partecipanti, pesati rispetto alla popolazione residente; nel caso della Città metropolitana di Reggio Calabria la popolazione equivalente è data dalla somma della popolazione residente nel territorio della Città metropolitana e nel comune capoluogo.
4. Decorso centoventi giorni dall'avvio della conferenza dei servizi, in caso di mancato raggiungimento dell'intesa, la Giunta regionale, tenendo conto delle posizioni prevalenti espresse in sede di conferenza dei servizi, determina il livello dei servizi minimi.
5. La determinazione del livello dei servizi minimi è trasmessa al Consiglio regionale, che entro sessanta giorni può apportarvi variazioni. Le variazioni, nel caso in cui sia stata raggiunta l'intesa di cui al comma 3, possono esclusivamente elevare il livello dei servizi minimi precedentemente definito.
6. La determinazione del livello dei servizi minimi è rivista con cadenza almeno decennale.
7. I servizi minimi sono i servizi necessari a garantire il livello dei servizi minimi, che devono essere previsti nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale e che devono trovare copertura sulle risorse di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 21.

Art. 6 *Tariffe.*

1. La Giunta regionale, tenendo conto delle misure previste dall'Autorità di regolazione dei trasporti, sentito il parere della competente commissione consiliare e del Comitato della mobilità, stabilisce i criteri per la determinazione delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16 in maniera uniforme su tutto il territorio regionale, eventualmente differenziandole in base alle caratteristiche del servizio, alle caratteristiche dell'utenza ed alle modalità di fruizione del servizio, con l'obiettivo della progressiva integrazione tariffaria.
2. Le variazioni delle tariffe sono efficaci nei limiti previsti dai contratti di servizio, con particolare riferimento alla lettera f) del comma 3 dell'articolo 16 e, qualora non compatibili con quelli vigenti, entrano in vigore all'avvio dell'esecuzione dei nuovi contratti che le prevedono. L'integrazione tariffaria costituisce valido motivo per la revisione dei contratti di servizio ⁽²⁾.
3. Le tariffe sono aggiornate in data 1 agosto di ogni anno, applicando il metodo del price-cap di cui all'articolo 2 della *legge 14 novembre 1995, n. 481* (Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità), tenendo conto dell'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi (dato ISTAT) e di indicatori di qualità effettiva del servizio erogato determinati in conformità ai criteri di cui al comma 1.

(2) *Comma così modificato dall' art. 1, comma 1, lettera a), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).*

Art. 7 *Agevolazioni tariffarie.*

1. Hanno diritto ad usufruire della libera circolazione sui servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16, i residenti in Calabria appartenenti alle seguenti categorie:
 - a) invalidi con totale e permanente inabilità lavorativa (100 per cento) e con diritto all'indennità di accompagnamento;
 - b) ciechi totali, ciechi parziali e ipovedenti gravi.
2. Per usufruire del diritto alla libera circolazione i soggetti di cui al comma 1 devono munirsi di apposita tessera, rilasciata dall'amministrazione regionale in unico esemplare per invalido e accompagnatore, non utilizzabile disgiuntamente dal solo

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

3. È fatto salvo:

- a) quanto previsto dal punto 8 dell'articolo 100 del *decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753*, nonché da altre norme dello Stato;
- b) quanto previsto per i dipendenti delle imprese di trasporto pubblico locale dai contratti collettivi di lavoro;
- c) quanto determinato dalla Giunta regionale e dall'ART-CAL in merito alla libera circolazione dei soggetti incaricati di funzioni ispettive e di monitoraggio sui servizi.

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

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

- a) il 70 per cento del prezzo nel caso in cui l'indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) è inferiore a 10.000 euro;
- b) il 50 per cento del prezzo nel caso in cui l'ISEE è inferiore a 25.000 euro;
- c) il 30 per cento negli altri casi.

Gli scaglioni dell'ISEE sono aggiornati 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 ⁽³⁾.

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

- a) soggetti la cui età anagrafica è superiore a 70 anni compiuti;
- b) invalidi di qualsiasi tipologia, aventi diritto ai sensi delle leggi dello Stato a provvidenze di natura economica o non economica;
- c) minorenni orfani di almeno un genitore ⁽⁴⁾;
- d) studenti frequentanti le scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado appartenenti a nuclei familiari con almeno tre figli.

(3) Comma così modificato dall' art. 1, comma 1, lettera b), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

(4) Lettera così modificata dall' art. 1, comma 1, lettera c), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

Art. 8 Piano Attuativo del Trasporto Pubblico Locale.

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

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

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

- a) recepisce la localizzazione dei nodi di I e II livello, individuati nel Piano direttore del Piano regionale dei trasporti in misura complessiva massima di uno ogni 300.000 abitanti;
- b) localizza i nodi di III e IV livello, in misura massima di uno ogni 30.000 abitanti, preferendo le soluzioni che favoriscono l'integrazione modale.

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

- a) collegamenti principali, se collegano fra loro i nodi di I, II e III livello;
- b) collegamenti secondari, se collegano i nodi di IV livello fra loro o con i nodi di I, II e III livello;
- c) collegamenti di interscambio modale, se connettono terminali di diverse modalità di trasporto appartenenti allo stesso nodo ma non localizzati in adiacenza;
- d) collegamenti urbani, se non appartengono ai casi precedenti e si svolgono interamente all'interno di un unico centro abitato, così come definito dall'articolo 3 del *decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285* (Nuovo codice della strada);
- e) collegamenti locali, se non appartengono ai casi precedenti.

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

(5) Comma così modificato dall' art. 1, comma 1, lettera d), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

Art. 9 Programma pluriennale del Trasporto Pubblico Locale.

1. La Giunta regionale, sentito il parere dell'ART-CAL e del Comitato della mobilità, approva il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale entro novanta giorni dall'approvazione del bilancio pluriennale di cui all'articolo 4 della *legge regionale 4 febbraio 2002, n. 8*. Il programma ha una durata minima di tre anni ed una durata massima pari alla durata del bilancio pluriennale, ed è aggiornato anche prima del termine previsto ove ne ricorrano le circostanze.

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

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

- a) livello regionale, con una definizione dettagliata dei servizi con indicazione delle linee e delle frequenze eventualmente specificate per fasce orarie, nel quale ordinariamente ricadono i servizi di cui alle lettere a), b) e c) del comma 4 dell'articolo 8 e comunque i servizi di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 3 ⁽⁶⁾;
- b) livello locale, con una definizione dei criteri da adottare nella definizione puntuale dei programmi di esercizio o con la previsione dei servizi a chiamata di cui alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 3, nel quale ricadono tutti i servizi non ricompresi nel caso precedente.

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

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

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

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

(6) Lettera così modificata dall' art. 1, comma 1, lettera e), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

Art. 10 *Comitato della Mobilità.*

1. Il Comitato della mobilità ha funzioni consultive in materia di livello dei servizi minimi, tariffe e agevolazioni tariffarie, Piano attuativo del trasporto pubblico locale, Programma pluriennale del trasporto pubblico locale, nonché sulle ulteriori questioni di indirizzo politico-amministrativo in materia di trasporto pubblico locale.
 2. Il Comitato della mobilità è convocato e presieduto dall'assessore regionale competente per materia.
 3. Il Comitato della mobilità è costituito da rappresentanti volontariamente designati dagli enti locali, dalle università e dagli istituti di formazione di ogni ordine e grado calabresi, dalle associazioni dei consumatori e dei pendolari, dalle organizzazioni sindacali, dalle associazioni di categoria delle imprese, fra le quali quelle che rappresentano le imprese di trasporto pubblico locale. Alle riunioni del Comitato della mobilità, in relazione alle materie trattate, possono essere invitati per essere auditi i rappresentanti dei ministeri, delle autorità competenti, dei concessionari delle infrastrutture di trasporto, degli operatori che effettuano i servizi di trasporto pubblico locale, nonché degli altri soggetti che possono apportare a qualsiasi titolo un contributo.
 4. La Giunta regionale determina la composizione e approva il regolamento di funzionamento del Comitato della mobilità. La composizione non deve essere superiore alle 25 unità, incluso l'assessore che lo presiede.
 5. I componenti del Comitato della mobilità non hanno diritto ad alcun compenso. La Giunta regionale può prevedere il rimborso delle sole spese di missione.
-

Art. 11 *Osservatorio della Mobilità.*

1. Al fine di migliorare l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale e l'informazione all'utenza, nell'ambito delle strutture amministrative della Giunta regionale è istituito l'Osservatorio della mobilità, che svolge le seguenti funzioni:
 - a) produce una relazione annuale alla Giunta regionale, sulla base delle informazioni acquisite in applicazione del presente articolo;
 - b) mantiene aggiornate le basi dati relative alle informazioni acquisite in applicazione del presente articolo;
 - c) mantiene aggiornata la base dati georeferenziata della rete del trasporto pubblico locale;
 - d) effettua la misurazione degli indicatori di qualità effettiva del servizio erogato, di cui al comma 3 dell'articolo 6;
 - e) garantisce il libero accesso ai dati dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale, incluse le informazioni in tempo reale sull'esecuzione degli stessi servizi, anche mediante canali telematici che ne consentano una consultazione rapida e integrata;
 - f) costituisce la competente struttura regionale per la ricezione dei reclami da parte dei passeggeri, e provvede a trasmetterli all'ART-CAL e, nei casi e nei modi previsti per legge, all'organismo di controllo statale per l'accertamento e l'eventuale irrogazione delle sanzioni;
 - g) acquisisce i dati relativi al monitoraggio dei parametri di inquinamento atmosferico, che l'ARPA-CAL effettua con stazioni fisse almeno per i comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti.
2. La Giunta regionale, sentito il Comitato della mobilità, determina con proprio provvedimento:
 - a) i dati economici e trasportistici che gli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale di cui alla presente legge, sia affidati ai sensi dell'articolo 16, sia autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'articolo 17, devono trasmettere all'Osservatorio, nonché le modalità e le scadenze di trasmissione;
 - b) i sistemi informativi e telematici che gli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale devono utilizzare per la trasmissione all'Osservatorio delle informazioni sui servizi programmati ed effettuati e sugli utenti serviti, anche in tempo reale, per la gestione del rapporto contrattuale e per l'informazione all'utenza;
 - c) le indagini che l'Osservatorio deve effettuare, fra le quali indagini di *customer satisfaction*, garantendo l'eventuale necessaria copertura finanziaria aggiuntiva rispetto a quanto previsto dal comma 4;
 - d) i dati di cui l'Osservatorio della mobilità deve garantire la fruizione come dati di tipo aperto di cui al comma 3 dell'articolo 68 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale), con esclusione dei dati commerciali sensibili.
3. La Giunta regionale determina le sanzioni a carico degli operatori che effettuano servizi di trasporto pubblico locale che non rispettano gli obblighi di cui al comma 2, che possono prevedere la sospensione dell'erogazione di ogni corrispettivo o contributo in

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

4. Le spese di funzionamento dell'Osservatorio della mobilità sono assicurate in misura del 16 per cento delle risorse di cui all'articolo 21, comma 3 ⁽⁷⁾.

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

(7) Comma così modificato dall' art. 1, comma 1, lettera f), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

TITOLO III

Svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale

Art. 12 *Bacino territoriale ottimale regionale.*

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

Art. 13 *Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL) e Agenzia regionale reti e mobilità ⁽¹⁴⁾.*

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

2. Le funzioni dell'ART-CAL sono:

- a) la definizione periodica puntuale dei programmi di esercizio, coerentemente al Programma pluriennale del trasporto pubblico locale, ai programmi approvati ai sensi degli articoli 14 e 15 e alle previsioni dei contratti di servizio di cui all'articolo 16;
- b) l'affidamento e l'esecuzione dei contratti di servizio;
- c) la stipula degli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 con i proprietari o concessionari dei beni strumentali all'effettuazione del servizio;
- d) l'autorizzazione dei servizi a libero mercato di cui all'articolo 17;
- e) la pubblicazione annuale della relazione sugli obblighi di servizio pubblico di cui al paragrafo 1 dell'articolo 7 del *Regolamento (CE) n. 1370/2007* del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007;
- f) le ulteriori funzioni attribuite dall'articolo 3-bis del *decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138*, convertito con modificazioni dalla *legge 14 settembre 2011, n. 148* e dalla presente legge;
- g) la produzione di una relazione annuale contenente i dati di sintesi sulla definizione periodica puntuale dei programmi di esercizio e sulla sua articolazione rispetto ai soggetti competenti ad effettuarla, sui contratti di cui all'articolo 16 in corso di esecuzione e di affidamento, sugli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 stipulati e da stipulare, sulle autorizzazioni di cui all'articolo 17 concesse, sulle sanzioni applicate, sulle eventuali criticità.

3. Gli organi dell'ART-CAL sono:

- a) l'Assemblea;
- b) il Presidente;
- c) il Comitato istituzionale;
- d) il Revisore dei conti.

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

5. L'Assemblea è costituita dal Presidente della Giunta regionale, dal Sindaco della Città metropolitana di Reggio Calabria, dai presidenti delle province e dai sindaci dei comuni della Calabria, ovvero da loro delegati. L'Assemblea è convocata e presieduta dal Presidente della Giunta regionale o dal suo delegato, ed esprime il proprio voto, ordinariamente per via telematica, esclusivamente nei casi previsti dalla presente legge. Il voto di ciascun componente dell'Assemblea ha un peso proporzionale alla popolazione residente nel territorio dell'ente che rappresenta; nel caso della Città metropolitana di Reggio Calabria la popolazione equivalente è data dalla somma della popolazione residente nel territorio della Città metropolitana e nel comune capoluogo ⁽¹¹⁾.

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

- a) assume la rappresentanza legale dell'ART-CAL;
- b) presiede e convoca il Comitato istituzionale;
- c) assume i provvedimenti di urgenza, nelle more delle deliberazioni del Comitato istituzionale, anche nei casi in cui esso non sia regolarmente costituito.

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

- a) due designati dal Consiglio regionale;
- b) uno designato dalla Città metropolitana di Reggio Calabria;
- c) uno eletto dalle province;
- d) uno eletto dai comuni con popolazione fino a 15.000 abitanti;
- e) uno eletto dai comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti;
- f) due eletti dall'Assemblea dell'ART-CAL.

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

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

- a) cura l'istruttoria delle delibere del Comitato istituzionale;
- b) esprime il parere di regolarità amministrativa sulle deliberazioni del Comitato istituzionale, senza esprimersi sulle valutazioni di natura discrezionale;
- c) cura l'esecuzione delle delibere del Comitato istituzionale;
- d) coordina la Segreteria tecnico-operativa con le funzioni dirigenziali;
- e) assicura le risorse necessarie per il funzionamento del Nucleo ispettivo e ne designa il coordinatore in conformità al comma 12;
- f) assume tutti i provvedimenti relativi all'esecuzione dei servizi a libero mercato, successivamente all'autorizzazione;
- g) assume, nei casi in cui non sia stata conferita la delega di cui al comma 22, tutti i provvedimenti relativi all'esecuzione dei contratti di servizio, successivamente all'aggiudicazione, e tutti i provvedimenti relativi agli accordi di cui al comma 1 dell'articolo 20 con i proprietari o concessionari dei beni strumentali all'effettuazione del servizio, successivamente alla stipula dell'accordo ⁽⁸⁾.

10. La Segreteria tecnico-operativa costituisce la struttura amministrativa di supporto del Segretario generale. Il personale della Segreteria tecnico-operativa è individuato, con atto organizzativo della Giunta regionale, fra i dirigenti e i dipendenti della Regione, degli enti strumentali della Regione e degli enti locali, in posizione di distacco funzionale ⁽¹⁰⁾.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

19. Per quanto non disposto dalla presente legge, la Giunta regionale, previo parere della commissione consiliare competente, approva apposito regolamento che determina il funzionamento dell'ART-CAL, prevedendo eventualmente la possibilità di offrire nei limiti di legge agli enti locali assistenza tecnica connessa ai servizi pubblici locali ⁽¹²⁾.

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

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

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

- a) i servizi da mettere a gara e i relativi lotti funzionali;
- b) il contenuto dei contratti di servizio da aggiudicare;
- c) il contenuto degli accordi di cui all'articolo 20, comma 1.

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

- a) cura la manutenzione e gestione della rete ferroviaria di cui alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 3, e degli impianti e infrastrutture ad essa connessi, ed ordinariamente delle altre infrastrutture di trasporto di proprietà regionale;
- b) attua le procedure di progettazione e realizzazione delle infrastrutture di trasporto di proprietà della Regione;
- c) provvede all'acquisto del materiale rotabile nonché dei beni mobili strumentali per l'effettuazione del servizio, al fine di metterlo a disposizione dell'operatore aggiudicatario;
- d) offre servizi complementari e funzionali alle attività di trasporto.

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

- a) quali organi dell'Agenzia:
 - 1) l'Assemblea dei soci;
 - 2) il Consiglio di amministrazione;
 - 3) il Collegio sindacale;
- b) la seguente composizione del Consiglio di amministrazione:
 - 1) il Presidente ed un componente, nominati dal Presidente della Giunta regionale;
 - 2) un componente eletto dall'Assemblea dei soci;
- c) l'assunzione, da parte del Presidente del Consiglio di amministrazione, della rappresentanza legale dell'Agenzia regionale reti e mobilità;
- d) la composizione del Collegio sindacale di tre membri effettivi e due sindaci supplenti dei quali:
 - 1) due membri effettivi, tra cui il presidente, ed uno supplente sono nominati dal Consiglio regionale;
 - 2) un membro effettivo ed un supplente sono eletti dall'Assemblea dei soci.

25. La Giunta regionale definisce, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, lo schema dello statuto dell'Agenzia regionale reti e mobilità e le modalità e i termini per la sua costituzione ⁽¹³⁾.

26. Le spese di funzionamento dell'Agenzia regionale reti e mobilità, determinate in misura del 64 per cento delle risorse di cui all'articolo 21, comma 3 sono trasferite all'Agenzia dall'ART-CAL ⁽⁹⁾.

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

(8) Lettera così modificata dall' art. 1, comma 1, lettera g), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

(9) Comma così modificato dall' art. 1, comma 1, lettera h), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

(10) Comma così modificato dall' art. 32, comma 1, L.R. 27 dicembre 2016, n. 43, a decorrere dal 1° gennaio 2017 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 36, comma 1, della medesima legge). Per le disposizioni transitorie e finali, vedi quanto previsto dall' art. 34, comma 1, della suddetta L.R. n. 43/2016.

(11) Vedi, anche, l'art. 3, comma 1, Reg. reg. 21 ottobre 2016, n. 14.

(12) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il Reg. reg. 21 ottobre 2016, n. 14.

(13) In attuazione di quanto disposto dal presente comma, vedi la Delib.G.R. 29 aprile 2016, n. 148.

(14) Vedi, anche, la Delib.G.R. 30 marzo 2017, n. 117.

Art. 14 Servizi comunali e metropolitani.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 15 Ambiti territoriali e comitati d'ambito.

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

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

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

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

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

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

b) nei casi di ambiti territoriali di area vasta è possibile aggregare i comuni all'interno del cui territorio si esaurisce integralmente lo spostamento di una aliquota minima della domanda di trasporto generata e attratta dagli stessi comuni.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 16 *Affidamenti e contratti di servizio.*

1. L'affidamento dei servizi avviene in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente, tenendo conto delle misure previste dall'Autorità di regolazione dei trasporti e delle indicazioni dell'Autorità per la concorrenza e il mercato relativamente all'individuazione dei lotti, ricorrendo in via ordinaria al modello di remunerazione a costo netto, nel quale il rischio commerciale e i ricavi tariffari sono di competenza dell'operatore.

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

3. I contratti di servizio in particolare prevedono:

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

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

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

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

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

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

g) l'opzione di proroga della durata del servizio, entro i limiti di cui al paragrafo 3 e al paragrafo 4, se applicabile, dell'articolo 4 del *Regolamento (CE) n. 1370/2007*, da esercitarsi entro un congruo termine antecedente alla scadenza del contratto, finalizzata principalmente ai casi di ritardi nelle procedure di affidamento, di allineamento temporale delle procedure di affidamento, ove ciò sia opportuno o necessario, di procrastinamento dei nuovi affidamenti per consentire il recepimento nell'oggetto della prestazione di quanto si determinerà in esito a processi in corso di revisione del livello dei servizi minimi o del Piano attuativo del trasporto pubblico locale;

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

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

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

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

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

1. I servizi a libero mercato sono consentiti:

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

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

2. L'autorizzazione è rilasciata dall'ente di governo se il servizio ricade esclusivamente all'interno del proprio bacino territoriale ottimale, ovvero dalla Regione negli altri casi, sentiti gli enti di governo competenti, e fatto salvo quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 1. L'autorizzazione è rilasciata, previa acquisizione della documentazione antimafia di cui al *decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159* (Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia, a norma degli articoli 1 e 2 della *legge 13 agosto 2010, n. 136*), e verifica esclusivamente dei requisiti previsti da normative comunitarie e statali. L'autorizzazione prevede l'itinerario e le fermate autorizzate, lasciando ampia libertà sulle restanti caratteristiche dell'offerta e sulle tariffe. L'autorizzazione è della durata massima di cinque anni e decade qualora non siano più soddisfatti i requisiti di cui al comma 1 ⁽¹⁵⁾.

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

⁽¹⁵⁾ Comma così modificato dall' art. 8, comma 1, lettera a), L.R. 22 dicembre 2017, n. 54, a decorrere dal 1° gennaio 2018 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 22, comma 1, della medesima legge).

Art. 18 *Sanzioni agli utenti.*

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

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

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

4. I beneficiari delle agevolazioni tariffarie sono puniti con la sanzione amministrativa da 313,42 euro a 1.044,75 euro nel caso di mancato possesso di uno o più dei requisiti stabiliti per il riconoscimento del beneficio. È fatta salva l'eventuale responsabilità penale.
5. Le misure minime e massime delle sanzioni amministrative sono aggiornate in data 1 agosto di ogni anno dispari, in misura pari all'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi (dato ISTAT) dei due anni solari precedenti.
6. Le violazioni amministrative previste a carico degli utenti sono applicate ai sensi della *legge 24 novembre 1981, n. 689* (Modifiche al sistema penale). Tale norma trova diretta applicazione per quanto non espressamente previsto nel presente articolo.
7. Su designazione di ciascuna impresa che effettua servizi di trasporto pubblico locale, sia affidati ai sensi dell'articolo 16, sia autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'articolo 17, la Regione, o l'ente di governo se delegato dalla 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'impresa. Essi devono essere dotati di apposito documento di riconoscimento rilasciato dall'impresa ⁽¹⁷⁾.
8. Gli agenti accertatori possono effettuare le verifiche e i controlli previsti dalla *legge 24 novembre 1981, n. 689*, compresi quelli necessari per l'identificazione del trasgressore. Gli agenti hanno competenza su tutti i servizi per i quali l'impresa è beneficiaria dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, anche eventualmente in parte per effetto di integrazione tariffaria.
9. Gli agenti accertatori contestano, ove possibile, immediatamente e personalmente al trasgressore le violazioni di cui al presente articolo. Se non è possibile la contestazione immediata, copia del verbale di contestazione deve essere notificato all'interessato o a chi è tenuto alla sua sorveglianza entro il termine di novanta giorni dalla contestazione e in questo caso sono dovute le spese di notifica.
10. Decorsi inutilmente sessanta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione, l'impresa provvede all'ordinanza-ingiunzione ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 18 della *legge 24 novembre 1981, n. 689*. L'ordinanza-ingiunzione è emessa dal rappresentante legale dell'impresa o da un suo delegato e costituisce titolo esecutivo.
11. I proventi delle sanzioni amministrative applicate agli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale sono assimilati ai ricavi tariffari dell'impresa che ha irrogato la sanzione, con l'obbligo di rendicontazione separata rispetto a ricavi ordinari.
12. Eventuali diritti di esazione per la vendita dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi possono essere previsti a condizione dell'esistenza di adeguati canali di vendita alternativi o di sistemi di bigliettazione elettronica. L'importo di tali diritti non può essere superiore alla metà dell'importo minimo della sanzione amministrativa applicabile agli utenti sprovvisti di idoneo e valido titolo di viaggio. La Giunta regionale, per i servizi affidati ai sensi dell'articolo 16, determina l'importo di tali diritti aggiuntivi e le condizioni alle quali i canali di vendita alternativi sono considerati adeguati.
- [13. I contratti di servizio prevedono le sanzioni per le imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16 che superino certe soglie di evasione tariffaria, definendo le soglie, le modalità campionarie di rilevazione del tasso di evasione e l'importo delle sanzioni. ⁽¹⁶⁾]

(16) Comma abrogato dall' art. 1, comma 1, lettera i), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

(17) Comma così modificato dall' art. 8, comma 1, lettera b), L.R. 22 dicembre 2017, n. 54, a decorrere dal 1° gennaio 2018 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 22, comma 1, della medesima legge).

Art. 19 Risorse umane.

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

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

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

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

Art. 20 Beni strumentali.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In assenza di specificazione nei provvedimenti di finanziamento, ai fini del calcolo dell'ammortamento di cui al presente comma si assumono le seguenti durate della vita utile: 15 anni per gli autobus, 30 anni per il materiale rotabile ferroviario e tramviario, impianti, macchinari, officine, depositi, fabbricati, altre infrastrutture e terreni, 5 anni per investimenti in tecnologie dell'informazione e della comunicazione ⁽¹⁸⁾.

5. Gli affidamenti relativi agli operatori subentranti possono, in maniera coerente i contratti o gli accordi con gli operatori uscenti, assoggettare a disciplina analoga a quella del subentro, di cui alla lettera b) del comma 3, altri beni immobili o mobili, tenendo conto delle misure previste dall'autorità di regolazione dei trasporti ⁽¹⁹⁾.

(18) Comma così modificato dall' art. 1, comma 1, lettera j), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

(19) Comma così rinumerato dall' art. 1, comma 1, lettera k), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

Disposizioni finanziarie, transitorie e finali**Art. 21** *Norma finanziaria.*

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

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

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

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

3. Le risorse finanziarie per il funzionamento dell'ART-CAL, dell'Agenzia regionale reti e mobilità e dell'Osservatorio della mobilità, nelle misure previste dall'articolo 11, comma 4, e dell'articolo 13, commi 17 e 26, sono garantite nei seguenti modi ⁽²⁰⁾:

- a) sul bilancio regionale, in misura dello 0,60 per cento delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui all'articolo 13, comma 15 ⁽²¹⁾;
- b) sul bilancio regionale, in misura dello 0,60 per cento dei ricavi tariffari netti dei servizi affidati ai sensi dell'articolo 16 nell'anno di competenza, così come previsti dall'ultimo Programma pluriennale del trasporto pubblico locale approvato prima della redazione del bilancio di previsione ovvero, in mancanza, in misura uguale all'ultimo dato dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale ⁽²¹⁾;
- c) dagli enti locali, in misura dello 0,60 per cento delle somme trasferite all'ART-CAL per le finalità di cui all'articolo 13, comma 15 ⁽²¹⁾;
- [d) da una tassa applicata alle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico locale, autorizzati in regime di libero mercato ai sensi dell'articolo 17, in misura dello 0,50 per cento dei ricavi tariffari netti, le cui modalità e scadenze di pagamento e sanzioni sono determinate dalla Giunta regionale. ⁽²²⁾]

4. I proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni alle imprese di trasporto irrogate dall'ART-CAL sono utilizzati dalla stessa Autorità, dall'Osservatorio della mobilità o da altre strutture della Giunta regionale, in conformità alle determinazioni della Giunta regionale, con la finalità del miglioramento della qualità dei servizi mediante progetti di innovazione organizzativa e tecnologica, formazione, informazione all'utenza, cooperazione interregionale e internazionale.

(20) Alinea così modificato dall' art. 1, comma 1, lettera l), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

(21) Lettera così modificata dall' art. 1, comma 1, lettera m), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

(22) Lettera abrogata dall' art. 1, comma 1, lettera n), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

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

1. Al fine di evitare il pericolo imminente di interruzione dei servizi di trasporto pubblico locale di passeggeri su strada di interesse regionale, i cui attuali affidamenti sono in scadenza alla data del 31 dicembre 2015, e nelle more dell'effettivo affidamento dei predetti servizi da parte dell'ART-CAL, in attuazione dell'articolo 13 e dell'articolo 16, la Regione può assumere le determinazioni in ordine all'adozione di provvedimenti di emergenza ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia. I provvedimenti di emergenza di cui al presente comma hanno decorrenza dal 1° gennaio 2016 e una durata, non prorogabile, non superiore a due anni.

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

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

Art. 23 Disposizioni transitorie.

1. Fino al 30 giugno 2018 il Programma pluriennale del trasporto pubblico locale può essere approvato, qualora sia stata indetta la conferenza dei servizi di cui all'articolo 5, nel rispetto del livello dei servizi minimi posto alla base dell'intesa. Lo stesso programma può essere altresì approvato in assenza del Piano attuativo del trasporto pubblico locale, finché quest'ultimo strumento non è vigente. In tal caso il programma contiene la localizzazione provvisoria dei nodi di III e IV livello ⁽²⁵⁾.

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

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

4. Nel bilancio di previsione della Regione per l'anno finanziario 2016 e nel bilancio pluriennale contestualmente approvato sono garantite le risorse di cui all'articolo 21 ⁽²³⁾.

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

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

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

- a) i servizi di trasporto pubblico che presentino caratteristiche innovative e siano allo stadio di sperimentazione, di studio o di sviluppo, inclusi quelli di cui all'articolo 3, comma 2, lettere b) e c), se presentano tali caratteristiche;
- b) i servizi complementari al trasporto pubblico, quali a titolo esemplificativo i servizi di mobilità con veicolo condiviso;
- c) i servizi di cui all'articolo 1, comma 3.

8. La Giunta regionale, previo parere della competente commissione consiliare, può adottare una fascia unitaria che preveda un corrispettivo unico per i servizi extraurbani e uno per i servizi urbani ⁽²⁴⁾.

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

(23) Comma così modificato dall' art. 1, comma 1, lettera o), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

(24) Comma così modificato dall' art. 1, comma 1, lettera p), L.R. 5 agosto 2016, n. 29, a decorrere dal 6 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 3, comma 1 della medesima legge).

(25) Comma così sostituito dall' art. 8, comma 1, lettera c), L.R. 22 dicembre 2017, n. 54, a decorrere dal 1° gennaio 2018 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 22, comma 1, della medesima legge).

Art. 24 Abrogazioni.

1. Sono abrogate le seguenti disposizioni normative, insieme a tutte le loro modifiche ed integrazioni: la *legge regionale 14 aprile 1986, n. 15*; la *legge regionale 29 febbraio 1988, n. 3*; la *legge regionale 7 agosto 1999, n. 23*; la *legge regionale 28 dicembre 2006, n. 18*; la *legge regionale 27 dicembre 2012, n. 67* ad eccezione dell'articolo 6; l'articolo 36 della *legge regionale 27 dicembre 2012, n. 69*. Sono altresì abrogate tutte le disposizioni incompatibili con la presente legge. Restano abrogate le disposizioni già abrogate dalle norme di cui al presente comma.

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

Art. 25 *Entrata in vigore.*

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

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. 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 ⁽⁴⁾.
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.».

(...)

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 autofilotranviari;
- 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 autofilotranviari;
- 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* ⁽⁴⁾. 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 ⁽⁵⁾:

a) reti, infrastrutture e servizi ferroviari regionali e locali;

b) reti, impianti e servizi autofilotranviari e non convenzionali ⁽⁶⁾;

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* ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾.

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] ⁽⁹⁾.

(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) In attuazione di quanto previsto dalla presente lettera, vedi il punto 3, *Delib.G.R. 2 febbraio 2016, n. 36*.

(9) 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. 6-bis

Comitato Tecnico per la Mobilità ⁽¹⁰⁾.

1. Il Presidente della Giunta regionale, con proprio decreto istituisce presso la struttura amministrativa regionale competente in materia di mobilità, il Comitato Tecnico per la Mobilità (CTM) con il compito di monitorare le misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto in ambito regionale e di esprimere, se richiesto dal responsabile del procedimento, pareri obbligatori ma non vincolanti, in merito alla valutazione tecnica ed economica dei progetti regionali di particolare complessità, relativi alle infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali e al materiale rotabile da acquisire.

2. Il Comitato è presieduto dal dirigente apicale della struttura amministrativa regionale competente in materia di mobilità.

3. Il Comitato, che potrà operare con un numero di presenti pari alla metà più uno, è composto da professionalità in possesso di specifiche ed elevate competenze tecniche ed esperti nel campo delle infrastrutture, così individuati:

a) un dirigente apicale, o suo delegato, di ciascuna delle strutture amministrative regionali competenti in materia di lavori pubblici, governo del territorio e ambiente;

b) un rappresentante ciascuno designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dalla Motorizzazione civile, dai VV.FF.;

c) un rappresentante ciascuno designato dall'Agenzia campana per la Mobilità, le infrastrutture e le reti (AcAMIR) e dall'EAV srl;

d) un dirigente e tre funzionari in servizio presso la struttura amministrativa regionale competente in materia di mobilità in possesso di specifiche esperienze tecniche e competenza professionale nel settore.

4. La struttura amministrativa regionale competente in materia di mobilità assicura, nell'ambito delle proprie risorse umane e senza nuovi e maggiori oneri a carico della finanza regionale, il supporto tecnico-amministrativo al Comitato per le funzioni di segreteria.

5. La partecipazione al Comitato non dà luogo alla corresponsione di alcuna indennità o compenso, salvo, per i componenti esterni all'amministrazione regionale, il rimborso delle spese di trasporto effettivamente sostenute e documentate.

6. Gli oneri derivanti dal comma 4, stimati in un massimo di 5.000,00 euro per ciascuno degli anni 2017, 2018, 2019, saranno liquidati a valere sulle risorse di cui alla Missione 10, Programma 2, Titolo 1 del bilancio regionale 2017-2019.

(10) Articolo inserito dall'art. 1, comma 43, lettera a), L.R. 31 marzo 2017, n. 10, a decorrere dal 1° aprile 2017 (ai sensi di quanto disposto dall'art. 1, comma 84 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 ⁽¹¹⁾.

1-bis. Sulla base dei criteri e della politica tariffaria di cui al comma 1, la struttura amministrativa competente in materia di mobilità della Giunta regionale, con il supporto tecnico dell'ACAM, sentito il Comitato di indirizzo e monitoraggio di cui all'*articolo 1, comma 90, della legge regionale 6 maggio 2013, n. 5* (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale 2013 e pluriennale 2013-2015 della Regione Campania - legge finanziaria regionale 2013) adotta gli adeguamenti tariffari necessari per tener conto degli equilibri contrattuali, di specifiche esigenze territoriali e degli adeguamenti inflattivi ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾.

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 ⁽¹⁴⁾ ⁽¹⁵⁾.

4. È vietato il rilascio di titoli di viaggio gratuiti.

(11) 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).

(12) Comma dapprima inserito dall'art. 6, comma 3, L.R. 20 gennaio 2017, n. 3, a decorrere dal 20 gennaio 2017 (ai sensi di quanto disposto dall'art. 20, comma 1 della stessa legge) e poi così modificato dall'art. 1, comma 43, lettera b), L.R. 31 marzo 2017, n. 10, a decorrere dal 1° aprile 2017 (ai sensi di quanto disposto dall'art. 1, comma 84 della medesima legge).

(13) Vedi, anche, il punto 1, D. Dirig. reg. 8 maggio 2017, n. 74 e il punto 1, D. Dirig. reg. 8 maggio 2017, n. 75.

(14) 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).

(15) Vedi, anche, l'art. 7, comma 1, L.R. 26 luglio 2002, n. 15.

Art. 8

Funzioni delle province ⁽¹⁶⁾.

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 ⁽¹⁷⁾:

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] ⁽¹⁸⁾.

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] ⁽¹⁹⁾.

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] ⁽²⁰⁾.

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 ⁽²¹⁾.

6. Agli oneri finanziari derivanti dall'applicazione del comma 5 si provvede mediante apposito prelevamento sulla UPB 1.57.101 aumentata di euro 5.000.000,00 ⁽²²⁾.

(16) Vedi, anche, la Delib.G.R. 28 dicembre 2004, n. 2431.

(17) Alinea così modificato dall'art. 1, comma 94, lettera b), L.R. 6 maggio 2013, n. 5.

(18) 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).

(19) 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).

(20) 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).

(21) 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).

(22) 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 ⁽²³⁾.

1. Ai comuni capoluogo di Provincia competono le funzioni e i compiti di programmazione in materia di ⁽²⁴⁾:

- 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 ⁽²⁵⁾.

3. Le città metropolitane, laddove costituite, svolgono le attività di programmazione relative alle reti e ai servizi ricompresi nel loro territorio ⁽²⁶⁾.

(23) Vedi, anche, la Delib.G.R. 28 dicembre 2004, n. 2431.

(24) Alinea così modificato dall'art. 1, comma 94, lettera b), L.R. 6 maggio 2013, n. 5.

(25) Comma così modificato dall'art. 1, comma 94, lettera b), L.R. 6 maggio 2013, n. 5.

(26) 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 ⁽²⁷⁾.

[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].

(27) 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

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 cogenza, 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] ⁽²⁸⁾.

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] ⁽²⁹⁾.

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] ⁽³⁰⁾.

(28) Comma abrogato dall'art. 1, comma 94, lettera c), L.R. 6 maggio 2013, n. 5.

(29) Comma abrogato dall'art. 1, comma 94, lettera c), L.R. 6 maggio 2013, n. 5.

(30) 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 ⁽³¹⁾:

- 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.

(31) 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 campana per la Mobilità, le infrastrutture e le reti ⁽³²⁾.

1. È istituita l'Agenzia campana per la Mobilità, le infrastrutture e le reti, denominata AcAMIR, ente dotato di personalità giuridica pubblica, nonché di autonomia gestionale, amministrativa, contabile, tecnica ⁽³³⁾.

(32) Rubrica così sostituita dall'art. 4, comma 2, lettera a), punto 1, L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «Agenzia regionale per la mobilità sostenibile.».

(33) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera a), punto 2, L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

Art. 22

Funzioni dell'AcAMIR ⁽³⁴⁾.

1. All'AcAMIR sono demandate le funzioni di supporto alla Regione e, ove richiesto, agli Enti Locali nelle seguenti materie ⁽³⁵⁾:

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;

f-bis) programmazione, coordinamento e monitoraggio della rete viaria regionale, redazione di piani e progetti di potenziamento, adeguamento e manutenzione programmata, nonché disciplina delle modalità e dei criteri di progettazione, costruzione, manutenzione e miglioramento, classificazione e declassificazione delle strade regionali e provinciali di cui al *decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285* ⁽³⁶⁾.

1-bis. L'AcAMIR svolge altresì funzioni di supporto alla Regione nella pianificazione, programmazione, progettazione e realizzazione di opere in materia di infrastrutture e servizi di rete nonché nell'acquisto di materiale rotabile, secondo le modalità definite con delibera di Giunta regionale ⁽³⁷⁾.

1-ter. L'AcAMIR può svolgere funzioni di gestione delle procedure di affidamento dei servizi di competenza della Regione e di esecuzione dei contratti di servizio di uno o più lotti del bacino unico regionale di cui all'*articolo 1, comma 89 della legge regionale 6 maggio 2013, n. 5* sulla base di indirizzi e criteri stabiliti con atto della Giunta regionale ⁽³⁸⁾.

2. L'AcAMIR 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 ⁽³⁹⁾.

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.

(34) Rubrica così modificata dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

(35) Alinea così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

(36) Lettera aggiunta dall'art. 4, comma 2, lettera b), punto 1, L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

(37) Comma dapprima aggiunto dall'art. 4, comma 2, lettera b), punto 2), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge) e poi così modificato dall'art. 1, comma 43, lettera c), L.R. 31 marzo 2017, n. 10, a decorrere dal 1° aprile 2017 (ai sensi di quanto disposto dall'art. 1, comma 84 della medesima legge).

(38) Comma aggiunto dall'art. 4, comma 2, lettera b), punto 2, L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

(39) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

Art. 23 **Organi.**

1. Sono organi dell'AcAMIR il Direttore generale, il Collegio dei revisori ⁽⁴⁰⁾.

(40) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

Art. 24

Il Direttore generale ⁽⁴¹⁾.

1. Il Direttore generale dell'AcAMIR è nominato dal Presidente della Giunta regionale, previa deliberazione di Giunta regionale, su proposta dell'Assessore ai trasporti e sentita la Commissione consiliare competente ⁽⁴²⁾.

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*.

(41) Vedi, anche, la Delib. G.R. 16 dicembre 2008, n. 1995.

(42) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

Art. 25

Collegio dei revisori.

1. Presso l'AcAMIR è istituito il Collegio dei revisori dei conti ⁽⁴³⁾.

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'AcAMIR 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 ⁽⁴⁴⁾.

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.

(43) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

(44) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

Art. 26

Controllo.

1. Le funzioni di controllo sull'AcAMIR sono esercitate dalla Giunta regionale; sono sottoposti a controllo preventivo della Giunta regionale i seguenti atti ⁽⁴⁵⁾:

- 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'AcAMIR ⁽⁴⁶⁾.

4. Nei casi di inadempienza sono attivati i poteri sostitutivi regionali.

(45) Alinea così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

(46) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

Art. 27*Funzionamento e organico.*

1. Il Direttore generale entro 60 giorni dalla sua nomina redige e propone il regolamento dell'AcAMIR ⁽⁴⁷⁾.
2. Il regolamento è approvato dalla Giunta regionale ⁽⁴⁸⁾, sentita la Commissione consiliare competente, e disciplina il funzionamento dell'AcAMIR 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'AcAMIR deve essere, comunque, improntata a principi di alta professionalità, snellezza, funzionalità ⁽⁴⁹⁾.
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'AcAMIR può essere articolata su base provinciale ⁽⁵⁰⁾.
4. All'interno dell'AcAMIR 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 ⁽⁵¹⁾.
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 ⁽⁵²⁾.

(47) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

(48) Vedi, al riguardo, il regolamento approvato con D.P.G.R. 7 novembre 2003, n. 740.

(49) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

(50) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

(51) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

(52) 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 ⁽⁵³⁾.*

- [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].

(53) 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 ⁽⁵⁴⁾.

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] ⁽⁵⁵⁾.

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 autofilotranviari;
- 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] ⁽⁵⁶⁾.

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.

(54) 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) e dall'art. 5, comma 3, L.R. 18 gennaio 2016, n. 1, (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 16, comma 1, della medesima legge).

(55) 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).

(56) 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'AcAMIR, 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 ⁽⁵⁷⁾.

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.

(57) 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) e dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

Art. 31-bis

Verifica regolarità e qualità servizi di TPL ⁽⁵⁸⁾.

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 AcAMIR, esercitano la vigilanza ed effettuano controlli per l'accertamento della regolarità e qualità dei servizi di trasporto pubblico ⁽⁵⁹⁾.
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'AcAMIR, i dati economici e trasportistici richiesti rispettando le scadenze previste ⁽⁶⁰⁾.
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.

(58) 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).

(59) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

(60) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, 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]⁽⁶¹⁾.

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.

(61) 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 ⁽⁶²⁾.

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.

(62) 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 ⁽⁶³⁾.

(63) 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 ⁽⁶⁴⁾.

3. Con apposito regolamento regionale, 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. In attesa dell'entrata in vigore del regolamento possono essere rilasciate autorizzazioni nel rispetto dei suddetti principi e per una durata di un anno ⁽⁶⁵⁾ ⁽⁶⁶⁾.

3-bis. Per i procedimenti di competenza della Regione, previsti dal comma 2, è dovuto un contributo per le spese di istruttoria nella misura minima di euro 40,00 e massima di euro 400,00 ⁽⁶⁷⁾.

(64) 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.».

(65) Vedi, al riguardo, il regolamento approvato con D.P.G.R. 21 febbraio 2003, n. 80 e l'art. 1, comma 1, Reg. reg. 13 ottobre 2016, n. 7.

(66) 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) e dall'art. 5, comma 6, L.R. 18 gennaio 2016, n. 1, a decorrere dal 19 gennaio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 16, comma 1, della medesima legge).

(67) Comma aggiunto dall'art. 19, comma 1, lettera a), L.R. 5 aprile 2016, n. 6, a decorrere dal 6 aprile 2016 (ai sensi di quanto disposto dall'art. 29, comma 2 della stessa legge).

Art. 40

Controllo e sanzioni a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico ⁽⁶⁸⁾.

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 centoventi volte la tariffa ordinaria extraurbana di corsa semplice di valore più basso, prevista dal sistema tariffario regionale, oltre la spesa di notificazione ⁽⁶⁹⁾.

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 al cinquanta per cento 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. Se il pagamento è effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione è ammesso il pagamento in misura ridotta di una somma pari al trenta per cento della sanzione, oltre alle spese del procedimento ⁽⁷⁰⁾.

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. Al fine di assicurare il più efficace contrasto al fenomeno dell'evasione tariffaria, le attività di controllo, prevenzione, accertamento e contestazione delle disposizioni di viaggio, per la cui violazione è prevista una sanzione amministrativa, sono esercitate dal personale dei gestori del servizio di trasporto o da altri soggetti a ciò espressamente incaricati dai medesimi gestori, che mantengono la responsabilità del corretto svolgimento dell'attività di verifica. Gli agenti accertatori, aventi la qualifica di agente di polizia amministrativa attribuita dalla Regione secondo quanto previsto al comma 11, sono muniti di apposito documento di riconoscimento rilasciato dal gestore e sono abilitati ad effettuare i controlli previsti dall'*articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689* (Modifiche al sistema penale) compresi quelli necessari per l'identificazione del trasgressore, nonché tutte le altre attività istruttorie previste dal capo I, sezione II della *legge n. 689/1981* ⁽⁷¹⁾.

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.

(68) 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.».

(69) Lettera così modificata dall'art. 1, comma 43, lettera d), n. 1), L.R. 31 marzo 2017, n. 10, a decorrere dal 1° aprile 2017 (ai sensi di quanto disposto dall'art. 1, comma 84 della medesima legge).

(70) Comma così modificato dall'art. 1, comma 43, lettera d), n. 2), L.R. 31 marzo 2017, n. 10, a decorrere dal 1° aprile 2017 (ai sensi di quanto disposto dall'art. 1, comma 84 della medesima legge).

(71) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 43, lettera d), n. 3), L.R. 31 marzo 2017, n. 10, a decorrere dal 1° aprile 2017 (ai sensi di quanto disposto dall'art. 1, comma 84 della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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.».

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'AcAMIR, 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 ⁽⁷²⁾.

2. Le province e i comuni Capoluogo di Provincia o gli altri enti locali istituiscono appositi fondi dei trasporti ⁽⁷³⁾.

(72) Comma così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

(73) 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 ⁽⁷⁴⁾.

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, le infrastrutture e le reti (AcAMIR), realizza il progetto Intelligent Transport System della Campania, denominato in seguito ITSC, che prevede la realizzazione delle seguenti attività ⁽⁷⁵⁾:

- 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.

(74) 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.».

(75) Alinea così modificato dall'art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 23 dicembre 2016, n. 38, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, della medesima legge).

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.

2-bis. Nell'ambito del programma di ammodernamento e potenziamento del parco rotabile regionale, per incrementare gli standard qualitativi del servizio di trasporto pubblico locale, verificato il fabbisogno e la compatibilità tecnica ed economico-amministrativa, la Regione si riserva di subentrare nei contratti di servizio o fornitura, stipulati da altro ente aggiudicatore, purché il fornitore sia stato scelto a seguito di procedura concorrenziale ad evidenza pubblica ⁽⁷⁶⁾.

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.

(76) Comma aggiunto dall'art. 19, comma 1, lettera b), L.R. 5 aprile 2016, n. 6, a decorrere dal 6 aprile 2016 (ai sensi di quanto disposto dall'art. 29, comma 2 della stessa legge).

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 ⁽⁷⁷⁾.

(77) Vedi, al riguardo, la Delib.G.R. 25 ottobre 2002, n. 4833.

Art. 46

Proroga dei servizi esercitati dalle aziende titolari di concessione ⁽⁷⁸⁾.

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 ⁽⁷⁹⁾.

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 ⁽⁸⁰⁾.

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 ⁽⁸¹⁾.

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 ⁽⁸²⁾.

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 ⁽⁸³⁾.

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 ⁽⁸⁴⁾.

(78) Vedi, anche, l'art. 9, L.R. 26 luglio 2002, n. 15.

(79) Per l'interpretazione autentica di quanto disposto dal presente comma vedi l'art. 1, L.R. 18 dicembre 2012, n. 34.

(80) 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.».

(81) 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.».

(82) 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.».

(83) 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.

(84) 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 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) ⁽³⁾.

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 ⁽⁴⁾.

2. La Regione Emilia-Romagna a tal fine opera con il metodo della programmazione e della partecipazione, per il conseguimento delle seguenti finalità ⁽⁵⁾:

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.

3. [La Regione persegue il contenimento dei consumi energetici e la riduzione delle cause di inquinamento ambientale, in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie in materia, nonché con gli impegni internazionali assunti dallo Stato italiano] ⁽⁶⁾.

(3) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. La presente legge disciplina in modo organico il sistema del trasporto pubblico regionale e locale con qualunque modalità esercitato e dà attuazione al D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, e alle attinenti disposizioni contenute nel titolo III, capo VII del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112.».

(4) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(5) Alinea così modificato dall'art. 1, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(6) Comma soppresso dall'art. 1, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 e liberalizzazione nel rispetto dei principi sanciti dalle norme comunitarie e da quelle statali in materia di concorrenza, oltre a quelli stabiliti dalla presente legge ⁽⁷⁾;
- 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 ⁽⁸⁾;
- 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 (P.U.M.) ⁽⁹⁾.

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.

(7) Lettera così sostituita dall'art. 2, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «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;».

(8) Lettera così sostituita dall'art. 2, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «f) concorrenza equa tra i diversi modi di trasporto individuali e collettivi secondo una valutazione che evidenzi le effettive componenti interne ed esterne dei costi di ciascuno e renda possibile la scelta delle soluzioni meno costose per la collettività in termini ambientali, sociali ed economici, anche tramite apposite politiche tariffarie e dei prezzi.».

(9) Lettera aggiunta dall'art. 2, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 autofilotranviari e sistemi di trasporto rapido a guida vincolata di superficie e sotterranei, quali tram-metro, metropolitana e simili ⁽¹⁰⁾;
- 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.

(10) Lettera così sostituita dall'art. 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «c) reti e servizi autofilotranviari;».

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 ⁽¹¹⁾.
2. Il piano regionale integrato dei trasporti (P.R.I.T.) 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 P.R.I.T.:
 - 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, idroviarie, marittime, aeree, interportuali e autofilotraviarie;
 - 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 ⁽¹²⁾.
5. I Comuni adeguano i propri piani urbanistici alle previsioni del P.R.I.T. relative alle opere pubbliche o di interesse pubblico, in conformità a quanto disposto dal piano territoriale di coordinamento provinciale.

(11) Comma così modificato dall'art. 4, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(12) Comma così sostituito dall'art. 4, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato dall'art. 27, comma 1, L.R. 30 giugno 2008, n. 10. Il testo originario era così formulato: «4. Il P.R.I.T. è predisposto ed approvato secondo le modalità previste dall'art. 4 della L.R. 5 settembre 1988, n. 36, e definisce prescrizioni, indirizzi e direttive per i piani territoriali di coordinamento provinciali.».

Art. 5-bis

Procedimento di approvazione del PRIT ⁽¹³⁾.

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 ⁽¹⁴⁾.
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 ⁽¹⁵⁾.
8. Il piano entra in vigore dalla data di pubblicazione dell'avviso dell'approvazione nel Bollettino Ufficiale della Regione, ai sensi del comma 7.

(13) Articolo aggiunto dall'art. 27, comma 2, L.R. 30 giugno 2008, n. 10, poi così modificato come indicato nelle note che seguono.

(14) Comma così sostituito dall'art. 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «4. Il piano adottato è depositato presso le sedi dell'Assemblea legislativa e delle Province per sessanta giorni dalla pubblicazione nel 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.».

(15) Comma così sostituito dall'art. 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «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. La Regione provvede alla pubblicazione nel 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.».

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 ⁽¹⁶⁾.

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 L.R. n. 20 del 2000 ⁽¹⁷⁾.

(16) Periodo così modificato dall'art. 27, comma 3, L.R. 30 giugno 2008, n. 10.

(17) Articolo così sostituito dall'art. 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Art. 6. Programmazione provinciale e di bacino. 1. La programmazione della mobilità delle persone e delle merci si articola per ambiti provinciali e per bacini di traffico, intesi come unità territoriali entro le quali possa essere programmato anche attraverso piani di bacino predisposti dalle Province ai sensi dell'art. 4 L.R. n. 6 del 1995 un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai modi e ai fabbisogni di mobilità.

2. Ciascun ente individua i bacini funzionali alla programmazione della mobilità nel territorio di propria competenza.

3. La Regione, in concorso con le Province interessate, individua i bacini di traffico necessari per la programmazione della mobilità di interesse interprovinciale.

4. Ciascuna Provincia, in concorso con i Comuni interessati, individua i bacini di traffico per la programmazione della mobilità intercomunale.».

Art. 7

Programmazione di livello comunale.

1. I comuni così come individuati dalla Regione ai sensi dell'articolo 36 del D.Lgs. 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 L.R. 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 L.R. n. 20 del 2000 ⁽¹⁸⁾.

(18) Articolo così sostituito dall'art. 6, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Art. 7. Piani del traffico. 1. La Regione provvede all'individuazione e aggiornamento dell'elenco dei comuni tenuti alla predisposizione dei Piani urbani del traffico (P.U.T.) in base all'art. 36 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 «Nuovo Codice della Strada».

2. Nell'ambito delle azioni di regolazione della mobilità, i P.U.T. definiscono gli specifici interventi volti alla valorizzazione delle reti e dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, della mobilità pedonale e ciclabile, anche ai fini previsti dall'art. 30.

3. Tali azioni possono essere intraprese anche da Comuni non ricompresi tra quelli tenuti alla predisposizione dei P.U.T..

4. La Provincia adotta il piano del traffico della viabilità extraurbana ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs n. 285 del 1992.

5. La Provincia, o la città metropolitana ove istituita, di concerto con la Regione e d'intesa con i Comuni interessati, individua gli ambiti sovracomunali ove promuovere la formazione di piani generali del traffico intercomunale o di area metropolitana. Le intese sopra indicate sono recepite mediante accordo di programma ai sensi dell'art. 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142.

6. L'approvazione dei P.U.T. è subordinata alla preventiva verifica di coerenza con i piani territoriali e di settore da parte della Provincia territorialmente competente la quale deve esprimersi entro sessanta giorni dal ricevimento del piano adottato. Trascorso il termine di sessanta giorni tale verifica si considera positiva.

7. I P.U.T. e i relativi aggiornamenti, qualora contengano previsioni aventi valore di variante al Piano regolatore generale, limitate al caso di cui all'art. 15, comma 4, lettera a) della L.R. 7 dicembre 1978, n. 47, come successivamente modificato, sono adottati e approvati con le procedure di cui all'art. 21 della medesima L.R. n. 47

del 1978. In tali casi la Provincia può formulare osservazioni, di cui all'art. 14, comma 2, della L.R. n. 47 del 1978 alle quali i Comuni sono tenuti, in sede di approvazione, ad adeguarsi ovvero ad esprimersi con motivazioni puntuali e circostanziate. Trascorso il termine di sessanta giorni la variante si considera valutata positivamente dalla Giunta provinciale.

8. Qualora la Provincia non sia dotata del P.T.B. (piano territoriale di bacino) e del piano territoriale di coordinamento o del piano territoriale infraregionale, la verifica dei P.U.T. di cui al comma 7 è effettuata dalla Giunta regionale.».

Sezione II - Programmazione del trasporto pubblico regionale e locale

Art. 8

Atto di indirizzo generale ⁽¹⁹⁾.

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 P.R.I.T. e tenendo conto della programmazione locale, di bacino o di area metropolitana ⁽²⁰⁾ ⁽²¹⁾.

1-bis. La Giunta regionale presenta annualmente alla Commissione consiliare competente il consuntivo dell'attività svolta e le previsioni operative conseguenti ⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ Vedi, anche, il Comunicato reg. 6 maggio 2004.

⁽²⁰⁾ Comma così modificato dall'art. 7, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

⁽²¹⁾ Per l'approvazione dell'atto di indirizzo, di cui al presente comma, vedi la Delib.C.R. 20 dicembre 2000, n. 127 e la Delib.Ass.Legisl. 8 settembre 2015, n. 29.

⁽²²⁾ Comma aggiunto dall'art. 7, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 9

Servizi minimi ⁽²³⁾.

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 ⁽²⁴⁾:

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 ⁽²⁵⁾;

b-bis) al perseguimento di una omogenea accessibilità dei territori attraverso l'equilibrio e l'integrazione dei servizi su ferro e su gomma ⁽²⁶⁾;

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 ⁽²⁷⁾;

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 ⁽²⁸⁾;

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 ⁽²⁹⁾;

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 ⁽³⁰⁾;

i-ter) a servire il territorio delle Comunità montane e le aree a bassa frequentazione ⁽³¹⁾.

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 ⁽³²⁾. In tal caso l'imposizione degli obblighi di servizio aggiuntivo e le corrispondenti compensazioni finanziarie sono a carico dei bilanci degli enti locali.

(23) Vedi, anche, la Delib.C.R. 23 luglio 2003, n. 500.

(24) Alinea così sostituito dall'art. 8, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. L'atto di indirizzo 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 ai criteri definiti agli artt. 14 e 16 del D.Lgs. n. 422 del 1997 e inoltre:».

(25) Lettera così modificata dall'art. 8, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(26) Lettera aggiunta dall'art. 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(27) Lettera aggiunta dall'art. 8, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(28) Lettera così sostituita dall'art. 8, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «f) 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 per la riduzione dei consumi energetici e dell'inquinamento ambientale;».

(29) Lettera così sostituita dall'art. 8, comma 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «h) agli esiti della consultazione con gli enti locali, con le organizzazioni sindacali e con le associazioni di categoria e dei consumatori;».

(30) Lettera aggiunta dall'art. 8, comma 6, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(31) Lettera aggiunta dall'art. 8, comma 6, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(32) Periodo così modificato dall'art. 8, comma 7, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 10

Determinazione dei servizi minimi per il trasporto pubblico locale ⁽³³⁾ ⁽³⁴⁾.

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.

(33) Il presente articolo, già sostituito dall'art. 9, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 43, comma 1, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 55 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «Art. 10. Intesa tra Regione ed Enti locali sui servizi minimi. [Vedi, al riguardo, la Delib.G.R. 10 aprile 2001, n. 487]. 1. In base ai contenuti dell'atto di indirizzo di cui all'articolo 8, la Regione perviene all'intesa, relativa ai servizi minimi, in sede di Conferenza Regione - Autonomie locali.».

(34) Vedi, anche, la Delib.G.R. 23 luglio 2014, n. 1438 e la Delib.G.R. 16 maggio 2016, n. 693.

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 ⁽³⁵⁾:

- 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 ⁽³⁶⁾.

(35) Alinea così modificato dall'art. 10, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(36) Comma così sostituito dall'art. 10, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «3. La Regione organizza, mediante apposita Conferenza, la partecipazione delle Province e dei Comuni, agli accordi, di cui al comma 1, ai sensi dell'art. 15, comma 2 del D.L.gs. n. 422 del 1997. Alla suddetta Conferenza partecipano anche le Comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'art. 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, e della L.R. 19 luglio 1997, n. 22.».

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 ⁽³⁷⁾.

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 ⁽³⁸⁾ ⁽³⁹⁾.

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 ⁽⁴⁰⁾.

(37) Comma così sostituito dall'art. 11, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione 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.».

(38) Comma così modificato dall'art. 43, comma 2, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 55 della stessa legge).

(39) Per i criteri per la valutazione degli investimenti da inserire negli accordi di programma, ai sensi del presente comma, vedi la Delib.G.R. 10 aprile 2001, n. 500.

(40) Comma così sostituito dall'art. 11, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «5. Gli indirizzi per la stipula degli accordi di programma sono oggetto di confronto preventivo con le organizzazioni sindacali e le associazioni imprenditoriali.».

Capo III - Disposizioni comuni

Art. 13

Affidamento della gestione del trasporto pubblico regionale e locale ⁽⁴¹⁾.

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 ⁽⁴²⁾.

2-bis. Per i servizi autofiltranviari, 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 ⁽⁴³⁾.

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 ⁽⁴⁴⁾.

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 auto filoviario potranno essere concordati nell'ambito degli Accordi di Programma di cui all'articolo 12 ⁽⁴⁵⁾.

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 ⁽⁴⁶⁾.

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 ⁽⁴⁷⁾.

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 ⁽⁴⁸⁾.

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 il *regolamento del Consiglio (CEE) n. 1191/69* e *regolamento (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 autofiltranviario 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 ⁽⁴⁹⁾.

11. Per il trasporto autofiltranviario, 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.

(41) Articolo così sostituito dall'art. 12, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 13. Affidamento della gestione del trasporto pubblico regionale e locale. 1. La Regione assume come principio la separazione tra amministrazione e gestione del trasporto pubblico regionale e locale.

2. La Regione assume inoltre, per il trasporto ferroviario, il principio della separazione tra la gestione della rete e la gestione dei servizi, secondo i principi della direttiva 91/440/C.E.E., da attuare nei modi e nei limiti previsti dalla normativa statale e regionale.

3. L'ente competente affida di norma la gestione delle reti e dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, mediante concessione o altro atto di affidamento. Ove esistano ragioni di opportunità, l'affidamento può essere in esclusiva.

4. 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.

5. La scelta dei soggetti 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 di norma il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 24, comma 1, lettera b), del D.Lgs. n. 158 del 1995.».

(42) Gli attuali commi 2, 2-bis e 2-ter sono stati introdotti dall'art. 4, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, in sostituzione dell'originario comma 2. Il testo del comma sostituito era il seguente: «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, su ferro e su gomma, e 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 (orari, numero delle corse giornaliere per ogni linea, bigliettazione integrata, tenuta dei mezzi, e simili) oggetto dell'affidamento; 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.».

(43) Gli attuali commi 2, 2-bis e 2-ter sono stati introdotti dall'art. 4, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, in sostituzione dell'originario comma 2. Il testo del comma sostituito era il seguente: «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, su ferro e su gomma, e 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 (orari, numero delle corse giornaliere per ogni linea, bigliettazione integrata, tenuta dei mezzi, e simili) oggetto dell'affidamento; 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.».

(44) Gli attuali commi 2, 2-bis e 2-ter sono stati introdotti dall'art. 4, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, in sostituzione dell'originario comma 2. Il testo del comma sostituito era il seguente: «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, su ferro e su gomma, e 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 (orari, numero delle corse giornaliere per ogni linea, bigliettazione integrata, tenuta dei mezzi, e simili) oggetto dell'affidamento; 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.».

(45) Comma così sostituito dall'art. 4, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «3. Il trasporto pubblico regionale e locale è altresì improntato al principio della separazione societaria tra i soggetti titolari della proprietà della rete e degli impianti e quelli titolari della gestione dei servizi. Inoltre, per il trasporto ferroviario, il principio della separazione tra la gestione della rete e la gestione dei servizi, indicato dalla direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio

1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, è attuato nella forma della separazione societaria, secondo le modalità e i tempi definiti dagli articoli 22 e 44 della presente legge.».

(46) Comma così modificato dall'art. 16, comma 1, L.R. 23 dicembre 2016, n. 25, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39, comma 1, della medesima legge).

(47) Comma così modificato dall'art. 4, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(48) Il presente comma, già sostituito dall'art. 4, comma 4, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 23, comma 1, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «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.».

(49) Comma così sostituito dall'art. 4, comma 5, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «10. Gli affidamenti dei servizi disciplinati dalla presente legge hanno la durata stabilita dall'ente competente, comunque non superiore a nove anni, che possono subire incremento esclusivamente nei casi particolari previsti dall'articolo 14-ter.».

Art. 14

Subentro di impresa ⁽⁵⁰⁾.

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 ⁽⁵¹⁾. 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 ⁽⁵²⁾.

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 .

(50) Articolo così sostituito dall'art. 13, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 14. Subentro di impresa. 1. In caso di subentro di nuova impresa, il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante è disciplinato dall'art. 18, comma 2, lettera e) del D.Lgs. n. 422 del 1997 e nel rispetto di quanto definito con le organizzazioni sindacali a norma dell'art. 13, comma 5.

2. Il soggetto non più affidatario è tenuto al trasferimento dei beni mobili e immobili acquistati con contributi pubblici, individuati dall'ente competente come funzionali all'effettuazione del servizio, secondo le modalità e valutazioni stabilite preventivamente dall'ente medesimo. Per i beni funzionali all'effettuazione dei servizi ferroviari attualmente in gestione a F.S., l'individuazione è effettuata secondo quanto previsto dagli accordi di programma di cui all'art. 11.».

(51) Periodo così modificato dall'art. 22, comma 2, L.R. 27 luglio 2005, n. 14.

(52) Comma così sostituito dall'art. 5, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «2. Il soggetto non più affidatario che risulti tuttavia proprietario di beni, acquistati con contributi pubblici a fondo perduto, 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, secondo la modalità e le valutazioni stabilite preventivamente tra il soggetto proprietario e l'ente medesimo nel contratto di servizio e da questo riportate nei documenti di gara, fermo restando quanto stabilito al comma 9 dell'articolo 13. Al subentrante sono trasferite anche le condizioni e i vincoli di cui all'articolo 35.».

Art. 14-bis*Subaffidamento della gestione* ⁽⁵³⁾.

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 ⁽⁵⁴⁾.

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 .

(53) Articolo aggiunto dall'art. 14, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nella nota che segue.

(54) Comma così sostituito dall'art. 6, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «1. L'ente competente può autorizzare il subaffidamento della gestione, fatte salve le quote della gestione in corso, con l'obiettivo di raggiungere il limite massimo del 15 per cento dell'affidamento complessivo entro il periodo di tre anni dall'affidamento dei servizi tramite procedure concorsuali. Il limite di cui sopra è regolato dall'atto di indirizzo previsto dall'articolo 8 della presente legge. Tale atto potrà prevedere proroghe al limite temporale precedente, qualora si verifichino particolari e motivate condizioni di gestione del servizio.».

Art. 14-ter*Sviluppo dell'integrazione territoriale nella gestione dei servizi autofilotranviari* ⁽⁵⁵⁾.

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 ⁽⁵⁶⁾.

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. [Ai fini del perseguimento dell'obiettivo di cui al comma 1, l'affidamento separato alle imprese componenti di una ATI, di cui all'articolo 13, comma 8, può essere previsto unicamente per lotti che aggregino due o più affidamenti in atto al momento dell'indizione delle procedure concorsuali. In ogni caso l'affidamento separato non può dar luogo alla segmentazione di gestioni in atto al momento dell'indizione delle procedure concorsuali] ⁽⁵⁷⁾.

4. [L'atto di indirizzo, previsto dall'articolo 8 della presente legge, può prevedere, anche nel caso di affidamento separato, subaffidamenti limitati ed eccezionali in aree a bassa frequentazione] ⁽⁵⁸⁾.

5. [Qualora l'ente affidante intenda avvalersi dell'istituto del subaffidamento o dell'affidamento separato alle imprese componenti di una ATI, il periodo massimo di affidamento di dieci anni, di cui all'articolo 13, comma 10, è ridotto di tre anni] ⁽⁵⁹⁾.

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 .

(55) Articolo aggiunto dall'art. 14, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono.

(56) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione riconosce come strumento di miglioramento della qualità dei servizi lo sviluppo dell'integrazione territoriale nella loro gestione, da perseguire anche gradualmente nel tempo. Per i servizi autofilotranviari, le dimensioni dei lotti da porre a base delle procedure concorsuali coincidono per quanto possibile con le dimensioni programmatiche ottimali definite all'articolo 6 e comunque non sono inferiori agli affidamenti in atto al momento delle indizioni delle procedure.».

(57) Comma abrogato dall'art. 7, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(58) Comma abrogato dall'art. 7, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(59) Comma così modificato dall'art. 7, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, poi soppresso dall'art. 23, comma 2, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

Art. 15

Variazione, 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 inadempienza 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 ⁽⁶⁰⁾.

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 ⁽⁶¹⁾.

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.

(60) Il presente articolo, già modificato dall'art. 15, L.R. 28 aprile 2003, n. 8 e dall'art. 32, comma 1, L.R. 28 luglio 2004, n. 17, è stato poi così sostituito dall'art. 8, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20 e successivamente così modificato come indicato nella nota che segue. Il testo precedente era così formulato: «Art. 16. Obblighi di servizio pubblico e contratti di servizio. 1. All'imposizione di obblighi di servizio pubblico corrisponde l'erogazione di contributi a favore dei gestori.

2. La definizione analitica degli obblighi e la regolazione degli aspetti economici e operativi, nonché la quantificazione dei contributi, sono realizzate attraverso la stipula di appositi contratti di servizio.

3. I contratti di servizio hanno di norma durata triennale in riferimento alla durata della programmazione finanziaria della Regione e degli enti locali.

4. È ammessa la stipula di un unico contratto di servizio congiunto fra più soggetti erogatori di contributi e uno stesso gestore del trasporto pubblico.

5. Nei contratti di servizio stipulati da soggetti diversi dalla Regione, sono nulle le eventuali clausole che prevedano o producano oneri a carico della Regione in misura superiore a quelli previsti negli accordi di programma di cui all'art. 12.

5-bis. I contratti di servizio individuano le condizioni e le valutazioni tecniche ed economiche in base alle quali l'affidatario procede nei confronti dell'eventuale subentrante alla messa a disposizione dei beni di cui all'articolo 13, comma 9 e alla cessione degli eventuali beni di cui all'articolo 14, comma 2.

5-ter. Il contratto di servizio contiene clausole di riduzione del corrispettivo nei casi di incompleta o inadeguata esecuzione del servizio da parte dell'esercente. L'esercente ha diritto allo scomputo degli importi che lo stesso dimostri di avere già riconosciuto direttamente agli utenti a titolo di rimborsi o indennizzi per la minore qualità o quantità dei servizi dallo stesso erogati. L'ente competente può destinare a interventi a favore degli utenti fino al 50 per cento delle somme derivanti dalle effettive riduzioni di corrispettivo operate in base al presente comma.

5-quater. Il contratto di servizio deve indicare gli obiettivi di qualità, di condizione di tenuta meccanica dei mezzi e di rispetto delle normative di emissioni atmosferiche e acustiche, di pulizia e di illuminazione. In particolare deve indicare il numero di corse giornaliere per linea e i relativi orari di inizio e fine corsa, oltre che gli orari di passaggio in alcune delle fermate più significative della linea stessa: nel caso esista il sistema di controllo satellitare o meccanico il contratto di servizio deve prevedere le procedure di verifica dei tabulati relativi. Inoltre deve indicare le modalità di tutela delle corsie riservate e delle fermate oltre che le modalità di rilevazione delle situazioni impreviste di traffico che possono incidere in modo del tutto straordinario sul rispetto della puntualità dei mezzi. Il contratto di servizio deve prevedere le penali per il mancato rispetto degli obiettivi di qualità per entrambe le parti sulla base delle relative responsabilità.».

(61) Comma così sostituito dall'art. 23, comma 3, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «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 non superiore al 50 per cento di quanto derivante dalle effettive riduzioni di contributi operate in base al presente comma.». QA

Art. 17

Carta dei servizi e Comitato consultivo degli utenti ⁽⁶²⁾.

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 ⁽⁶³⁾.

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 ⁽⁶⁴⁾.

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 ⁽⁶⁵⁾.

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.

(62) *Rubrica così sostituita dall'art. 16, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Tutela degli utenti.».*

(63) *Comma così sostituito dall'art. 16, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «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 dalle Aziende ed Imprese entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, con riferimento alla direttiva emanata dal Presidente del Consiglio dei Ministri in data 27 gennaio 1994 in ordine ai principi sull'erogazione dei servizi pubblici. La carta dei servizi prevede casi di indennizzo agli utenti derivanti da irregolare erogazione del servizio.».*

(64) *Comma aggiunto dall'art. 16, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.*

(65) *Comma aggiunto dall'art. 9, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.*

Art. 18

La società di gestione della rete ferroviaria regionale ⁽⁶⁶⁾.

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.

(66) *Il presente articolo, già modificato dall'art. 17, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, è stato poi così sostituito dall'art. 10, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «Art. 18. Agenzia per il trasporto pubblico regionale e locale. 1. In applicazione della presente legge la Regione può istituire un'agenzia regionale, dotata di autonomia organizzativa, a cui affidare i seguenti compiti:*

a) svolgimento delle procedure concorsuali per l'affidamento della gestione della rete e del servizio di trasporto pubblico regionale e locale;

b) monitoraggio sui contenuti e sull'attuazione dei contratti di servizio e degli accordi di programma;

c) monitoraggio e valutazione comparativa della qualità dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale e della loro efficacia ai fini degli obiettivi della presente legge, attuati con cadenza annuale e con riferimento prioritario alle aree urbane e ai bacini provinciali, al fine di rendere omogenei in ambito regionale gli interventi locali;

d) collaborare con l'Osservatorio regionale per la Sicurezza stradale;

e) gestione e sviluppo di un sistema informativo accessibile e coordinato con quello regionale e degli enti locali nelle materie riguardanti i compiti ad essa attribuiti;

f) ogni altra funzione ad essa affidata ai sensi della presente legge e delle disposizioni attuative della stessa.

2. La Giunta regionale definisce il limite di spesa per l'organico, nonché la struttura organizzativa dell'Agenzia.

3. Le funzioni di direttore dell'Agenzia sono svolte da un dirigente regionale, anche assunto ai sensi dell'articolo 18 della L.R. 26 novembre 2001, n. 43 (Testo unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna).

4. Per l'esercizio di funzioni progettuali, di studio e di ricerca l'Agenzia 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.

5. Il dirigente competente dell'Agenzia stipula i contratti e le convenzioni di cui al comma 4 secondo le modalità e il limite massimo di spesa fissati dalla Giunta regionale con apposita direttiva.»

Art. 18-bis

Attività di controllo e altre competenze della Regione in materia di trasporto ferroviario ⁽⁶⁷⁾.

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 a diritti e gli obblighi dei passeggeri.

⁽⁶⁷⁾ Articolo aggiunto dall'art. 11, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

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 ⁽⁶⁸⁾.

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 sovrabacinali 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 ⁽⁶⁹⁾.

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 ⁽⁷⁰⁾

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 ⁽⁷¹⁾;
- 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 autofilotranviari;

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 ⁽⁷²⁾.

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 ⁽⁷³⁾.

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 ⁽⁷⁴⁾.

(68) Comma così modificato dall'art. 18, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(69) Comma dapprima aggiunto dall'art. 23, comma 4, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35, comma 1, della medesima legge) e poi così modificato dall'art. 27, comma 1, L.R. 18 luglio 2014, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 50, comma 1, della medesima legge).

(70) Il presente comma, già sostituito dall'art. 18, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8 e dall'art. 27, comma 4, L.R. 30 giugno 2008, n. 10, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 23, comma 5, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «2. Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 13, comma 3, l'Agenzia è costituita nelle forme organizzative basate sulla convenzione fra enti locali ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo n. 267 del 2000.».

(71) Lettera così modificato dall'art. 18, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(72) Lettera aggiunta dall'art. 1, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29.

(73) Comma aggiunto dall'art. 18, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(74) Comma aggiunto dall'art. 18, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 20

Istituto sul trasporto e la logistica.

[1. La Regione promuove la costituzione e sostiene il funzionamento di un istituto per lo studio e la formazione in materia di trasporto e logistica, anche attraverso la stipula di convenzioni con istituzioni già operanti nel settore. Per la realizzazione dell'istituto la Regione può partecipare ad accordi di programma con Ministero dei Trasporti, Università, enti di ricerca, nonché altri soggetti.

2. L'istituto realizza e promuove in particolare:

a) lo studio dei fenomeni e delle problematiche relative alla mobilità dei passeggeri e delle merci e diffusione dei risultati;

b) l'elaborazione di ricerche sui metodi per l'evoluzione ambientalmente ed economicamente sostenibile dei sistemi di mobilità;

c) la formazione degli operatori che intervengono a tutti i livelli nel sistema dei trasporti e della logistica;

d) le modalità di calcolo dei costi interni ed esterni della mobilità e le procedure per la valutazione dei costi e dei benefici di ogni ipotesi modale ed intermodale di mobilità per favorire il confronto tra diverse soluzioni.

3. Per il funzionamento dell'istituto e le sue attività la Regione può concedere contributi all'istituto medesimo. La Giunta regionale stabilisce le modalità per la concessione e la rendicontazione dei contributi ⁽⁷⁵⁾ ⁽⁷⁶⁾.

(75) Con Delib.G.R. 22 dicembre 2003, n. 2701 è stata disposta, ai sensi del presente comma, la concessione di contributi per il funzionamento della Fondazione "Istituto sui Trasporti e la Logistica".

(76) Comma abrogato dall'art. 31, comma 8, L.R. 28 luglio 2004, n. 17.

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 ⁽⁷⁷⁾.

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 S.p.A. a cui abbia aderito anche la Regione ⁽⁷⁸⁾.

4. [L'esercizio delle funzioni relative alla rete e ai servizi non già in concessione alla Società ferrovie dello Stato S.p.A., ha luogo a seguito della stipula degli accordi di programma con lo Stato e dell'emanazione dei relativi decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, previsti dall'art. 8, commi 3 e 4, del D.Lgs. n. 422 del 1997] ⁽⁷⁹⁾.

5. [L'esercizio delle funzioni relative ai servizi già in concessione alla Società ferrovie dello Stato S.p.A. decorre a seguito della stipula degli accordi e dell'emanazione dei decreti previsti dal D.Lgs. n. 422 del 1997] ⁽⁸⁰⁾.

(77) Comma così modificato dall'art. 19, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(78) Comma così sostituito dall'art. 19, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «3. La programmazione e la progettazione del servizio ferroviario dell'area metropolitana bolognese è effettuata d'intesa con la Provincia e il Comune di Bologna, tenendo conto del livello dei servizi minimi ferroviari individuato negli accordi sottoscritti con Stato e F.S. S.p.A.».

(79) Comma soppresso dall'art. 19, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(80) Comma soppresso dall'art. 19, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 22

Rete ferroviaria ⁽⁸¹⁾.

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.
-

(81) Il presente articolo, già modificato dall'art. 20, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, è stato poi così sostituito dall'art. 12, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «Art. 22. Rete ferroviaria. 1. Fanno parte integrante della rete ferroviaria regionale le infrastrutture 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 a seguito di conferimento alla Regione dallo Stato.

2. La Regione affida la gestione della rete di sua competenza, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 13, comma 3, ad apposita società pubblica di capitali, di proprietà esclusiva della Regione e degli Enti locali. Gli Enti locali a loro volta non possono cedere quote a soggetti diversi. 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 provvede al rilascio della concessione determinando le condizioni di funzionalità, sicurezza, affidabilità, nonché le condizioni per l'accesso alla rete stessa nel rispetto dei principi ispiratori della direttiva 91/440/C.E.E., e in particolare quello della separazione della rete e dei servizi.

4. La società di cui al comma 2 esercita le funzioni di sicurezza proprie della Regione, alle condizioni stabilite nella concessione di cui al comma 3.».

Art. 23

Servizi ferroviari di competenza regionale.

1. I servizi ferroviari d'interesse regionale vengono affidati secondo le modalità dell'articolo 13 ⁽⁸²⁾.
 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. n. 422 del 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) ⁽⁸³⁾.
 3. [La Giunta regionale provvede al rilascio delle concessioni nonché alla stipula dei contratti di servizio per i servizi minimi] ⁽⁸⁴⁾.
-

(82) Comma così sostituito dall'art. 13, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione affida la gestione dei servizi ferroviari e dei sistemi innovativi ad essi strettamente connessi di norma attraverso lo strumento della concessione a terzi e secondo le procedure previste dall'art. 13. La durata massima della concessione per i servizi è fissata in nove anni.».

(83) Comma aggiunto dall'art. 21, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così sostituito dall'art. 13, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «2-bis. La Regione stipula periodicamente con i gestori di reti ferroviarie, che siano diverse dalla propria ma interessate dai servizi di sua competenza, accordi quadro secondo le previsioni della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.».

(84) Comma abrogato dall'art. 13, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 23-bis

Regolamentazione degli attraversamenti di linee ferroviarie di proprietà regionale; occupazione, utilizzo in concessione di aree appartenenti alla consistenza ferroviaria ⁽⁸⁵⁾.

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.

(85) Articolo aggiunto dall'art. 14, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

TITOLO III**Trasporto autofilotranviario e trasporto rapido a guida vincolata ⁽⁸⁶⁾****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 ⁽⁸⁷⁾:

- 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 ⁽⁸⁸⁾;

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* ⁽⁸⁹⁾ ⁽⁹⁰⁾.

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 ⁽⁹¹⁾.

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) ⁽⁹²⁾.

(86) Rubrica così sostituita dall'art. 22, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Trasporto autofilotranviario mobilità urbana e intermodalità».

(87) Alinea così modificato dall'art. 23, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(88) Lettera così sostituita dall'art. 23, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «a) regolari, quando l'offerta risulta indifferenziata, l'orario e l'itinerario individuato, eventualmente anche in una articolazione variabile, la frequenza e la tariffa predeterminata».

(89) Lettera aggiunta dall'art. 2, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29.

(90) Comma così sostituito dall'art. 23, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nella nota che precede. Il testo originario era così formulato: «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 in aree montane ai sensi dell'art. 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97;

b) i servizi di cui all'art. 14, commi 4 e 5, del D.Lgs. n. 422 del 1997;

c) i servizi di taxi e di noleggio con conducente come definiti rispettivamente agli artt. 2 e 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21;

d) i servizi a contratto, caratterizzati dal fatto che trasportano gruppi costituiti su iniziativa di un committente o del vettore stesso, anche se effettuati con una certa frequenza.».

(91) Comma aggiunto dall'art. 23, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(92) Comma aggiunto dall'art. 23, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 ⁽⁹³⁾.
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.

(93) *Comma così modificato dall'art. 24, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.*

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 ⁽⁹⁴⁾;
- 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.

(94) *Lettera così sostituita dall'art. 25, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «a) la durata, comunque non eccedente i nove anni;».*

Capo I-bis - Disciplina del noleggio di autobus non di linea con conducente ⁽⁹⁵⁾

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 ⁽⁹⁶⁾.

(95) Capo aggiunto, unitamente agli articoli che lo compongono (articoli da 26-bis a 26-nonies) dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

(96) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

Art. 26-ter

Registro regionale delle imprese.

1. È 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) ⁽⁹⁷⁾.

(97) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

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 ⁽⁹⁸⁾ ⁽⁹⁹⁾.

(98) Vedi, al riguardo, il Reg. reg. 28 dicembre 2009, n. 3 e la Delib.G.R. 1° febbraio 2010, n. 136.

(99) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

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 ⁽¹⁰⁰⁾.

(100) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

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 ⁽¹⁰¹⁾.

(101) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

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 ⁽¹⁰²⁾.

(102) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

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 ⁽¹⁰³⁾.

(103) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

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 ⁽¹⁰⁴⁾.

(104) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

Capo II - Competenze ⁽¹⁰⁵⁾

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 ⁽¹⁰⁶⁾.

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.

(105) Rubrica così sostituita dall'art. 26, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Competenze e deleghe».

(106) Comma così modificato dall'art. 27, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 ⁽¹⁰⁷⁾.

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 ⁽¹⁰⁸⁾:

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 ⁽¹⁰⁹⁾;

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 ⁽¹¹⁰⁾.

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 ⁽¹¹¹⁾.
4. Restano nella competenza dei comuni le funzioni in materia di trasporti di cui al presente Titolo che si svolgono interamente nel loro territorio ⁽¹¹²⁾.
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 ⁽¹¹³⁾.
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 ⁽¹¹⁴⁾.
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 ⁽¹¹⁵⁾.
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 ⁽¹¹⁶⁾.

(107) Comma così sostituito dall'art. 28, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. Spettano alle Province e ai Comuni, secondo le rispettive competenze, tutte le funzioni non espressamente riservate alla Regione dal D.Lgs. n. 422 del 1997 e dalla presente legge.».

(108) Alinea così sostituito dall'art. 28, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «2. Le Province esercitano le funzioni previste dalla presente legge in materia di trasporto pubblico locale. In particolare sono delegate alle Province le funzioni relative alla programmazione di bacino e tutte le funzioni relative ai servizi autofilotranviari di bacino, interbacino, urbani intercomunali e transfrontalieri, ivi comprese.».

(109) Lettera così modificata dall'art. 4, comma 1, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29.

(110) Lettera aggiunta dall'art. 4, comma 2, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29.

(111) Comma così modificato dall'art. 28, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(112) Comma così sostituito dall'art. 28, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «4. Restano nella competenza dei Comuni le funzioni stabilite dalle leggi statali in materia di servizi autofilotranviari che si svolgono integralmente nel loro territorio.».

(113) Comma così modificato dall'art. 28, comma 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(114) Comma così modificato dall'art. 28, comma 6, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(115) Comma così sostituito dall'art. 28, comma 7, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «7. Le funzioni relative alla sicurezza, non mantenute in capo allo Stato ai sensi dell'art. 4 comma 1 lettera b) del D.Lgs. n. 422 del 1997, sono delegate all'ente competente per l'istituzione e l'affidamento in gestione dei servizi.».

(116) Comma così sostituito dall'art. 28, comma 8, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «9. Le Province e i Comuni possono procedere all'affidamento coordinato di servizi autofilotranviari e di servizi complementari per la mobilità, anche ai fini previsti dall'art. 17 del D.Lgs. n. 422 del 1997.».

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 ⁽¹¹⁷⁾.

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 ⁽¹¹⁸⁾;
- 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 ⁽¹¹⁹⁾;
- 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 ⁽¹²⁰⁾.

(117) Comma così modificato dall'art. 29, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(118) Lettera così modificata dall'art. 29, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(119) Lettera così modificata dall'art. 29, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(120) Lettera così modificata dall'art. 29, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 ⁽¹²¹⁾:

- 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 ⁽¹²²⁾;
- 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 ⁽¹²³⁾;
- 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) ⁽¹²⁴⁾;
- c-quater) la promozione dell'accessibilità dei veicoli a vario titolo autorizzati al transito in tutte le zone a traffico limitato (ZTL) istituite nei Comuni del territorio regionale dotati di sistemi di controllo elettronico degli accessi, sulla base di appositi accordi tra Comuni interessati e la Regione per la comunicazione dei dati relativi ai veicoli ⁽¹²⁵⁾;

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 ⁽¹²⁶⁾;

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 ⁽¹²⁷⁾;

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 ⁽¹²⁸⁾;

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) ⁽¹²⁹⁾.

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.

(121) Alinea così modificato dall'art. 30, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(122) Lettera così sostituita dall'art. 30, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «a) la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali protetti, di zone a traffico limitato e velocità controllata;».

(123) Lettera aggiunta dall'art. 30, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(124) Lettera aggiunta dall'art. 30, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così sostituita dall'art. 15, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «c-ter) l'attuazione di progetti di car-sharing e car-pooling (auto privata con più utenti a bordo);».

(125) Lettera aggiunta dall'art. 3, comma 1, L.R. 1° agosto 2017, n. 18, a decorrere dal 2 agosto 2017 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 17, comma 1, della medesima legge).

(126) Lettera così sostituita dall'art. 30, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «l) l'incentivazione dell'uso dei veicoli a bassa o nulla emissione inquinante;».

(127) Lettera aggiunta dall'art. 30, comma 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(128) Lettera aggiunta dall'art. 30, comma 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(129) Lettera aggiunta dall'art. 4, comma 1, L.R. 21 ottobre 2015, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 13, comma 1, della medesima legge).

TITOLO V

Interventi finanziari

Art. 31

Tipologia degli interventi finanziari ⁽¹³⁰⁾ ⁽¹³¹⁾.

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 ⁽¹³²⁾.

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.

(130) Il presente articolo, già modificato dall'art. 1, L.R. 1° febbraio 2002, n. 1, dall'art. 31, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, dall'art. 24, L.R. 28 luglio 2006, n. 13 e dall'art. 43, comma 3, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, è stato poi così sostituito dall'art. 16, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «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, al sostegno del sistema del trasporto pubblico regionale e locale, della mobilità urbana e dell'intermodalità mediante:

a) contributi a copertura degli oneri per i servizi minimi;

b) contributi per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico;

b-bis) contributi a copertura degli oneri derivanti dai rinnovi contrattuali;

c) contributi per gli investimenti in infrastrutture, sistemi tecnologici e mezzi di trasporto, con priorità per i mezzi a basso livello di emissione;

d) contributi per l'incentivazione alla progettazione di opere in attuazione del P.R.I.T., nonché di studi e progetti di carattere territoriale e ambientale connessi alla loro realizzazione;

e) spese dirette della Regione;

e-bis) finanziamenti per interventi ferroviari di manutenzione straordinaria e rinnovo degli impianti e del materiale rotabile;

e-ter) incentivi a nuove tipologie contrattuali nell'uso dei mezzi, quali leasing e full leasing service.

3. La Regione fa fronte agli oneri per il trasporto ferroviario, inerenti alle funzioni di cui al titolo II, a seguito dell'emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, relativi al trasferimento delle risorse, individuate e ripartite come previsto dagli artt. 12 e 20 del D.Lgs. n. 422 del 1997.

3-bis. La Regione provvede a trasferire le somme di cui al comma 2, lettera b-bis) 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 di servizi svolti.»

(131) Vedi, anche, la Delib.G.R. 6 maggio 2002, n. 686, la Delib.G.R. 7 ottobre 2003, n. 1940, la Delib.G.R. 28 novembre 2014, n. 1917 e la Delib.G.R. 17 febbraio 2017, n. 136.

(132) Lettera aggiunta dall'art. 4, comma 2, L.R. 21 ottobre 2015, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 13, comma 1, della medesima legge).

Art. 32

Contributi per i servizi minimi ⁽¹³³⁾.

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 ⁽¹³⁴⁾.

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 ⁽¹³⁵⁾.

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 ⁽¹³⁶⁾.

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 ⁽¹³⁷⁾.

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 attengono, 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 ⁽¹³⁸⁾.

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 ⁽¹³⁹⁾.

8. La Giunta regionale procede annualmente alla concessione dei contributi e delle compensazioni ⁽¹⁴⁰⁾.

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.

(133) Vedi, anche, la Delib.G.R. 17 febbraio 2017, n. 136.

(134) Comma così modificato dall'art. 17, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(135) Comma aggiunto dall'art. 32, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato dall'art. 17, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(136) Comma così sostituito dall'art. 17, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «2. La Regione, attraverso la sottoscrizione dei contratti di servizio, destina le risorse ai soggetti gestori dei servizi minimi di competenza regionale.».

(137) Comma così modificato dall'art. 17, comma 4, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(138) Comma così modificato dall'art. 17, comma 5, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(139) Comma così modificato dall'art. 17, comma 6, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(140) Comma così modificato dall'art. 17, comma 6, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 32-bis

Contributi per interventi ferroviari di manutenzione straordinaria e rinnovo degli impianti e del materiale rotabile ⁽¹⁴¹⁾ ⁽¹⁴²⁾.

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* (Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea) ⁽¹⁴³⁾.

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 ⁽¹⁴⁴⁾.

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 ⁽¹⁴⁵⁾.

4. Ai contributi di cui al presente articolo si applicano le condizioni e i vincoli previsti dall'articolo 35.

(141) Articolo aggiunto dall'art. 33, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono.

(142) Vedi, anche, la Delib.G.R. 5 dicembre 2005, n. 2017.

(143) Comma così sostituito dall'art. 43, comma 4, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, poi così modificato dall'art. 18, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione fa fronte al finanziamento degli interventi di cui all'articolo 31, comma 2, lettera e-bis), esclusivamente con i fondi dei trasferimenti statali relativi alla legge 8 giugno 1978, n. 297 (Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea).».

(144) Il presente comma, già modificato dall'art. 43, comma 5, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, è stato poi così sostituito dall'art. 18, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «2. La Giunta regionale approva un programma di interventi di portata triennale, distinguendone la destinazione tra esercizio delle infrastrutture ed esercizio dei servizi, concedendo i relativi contributi ai rispettivi concessionari e affidatari e stabilendo le modalità di erogazione.».

(145) Comma così sostituito dall'art. 18, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «3. Con l'atto di cui al comma 2, che ha anche valore di concessione dei 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 ciascun concessionario di infrastruttura o affidatario di servizi ferroviari.».

Art. 33

Contributi per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico ⁽¹⁴⁶⁾ ⁽¹⁴⁷⁾.

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 ⁽¹⁴⁸⁾.

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 ⁽¹⁴⁹⁾.

(146) Articolo così sostituito dall'art. 2, L.R. 1° febbraio 2002, n. 1, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 33. Contributi per il riequilibrio e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale. - 1. La Regione concede contributi per il riequilibrio finalizzati a:

- a) riequilibrio degli standard dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale;
- b) maggiori oneri di esercizio derivanti dall'integrazione modale;
- c) maggiori oneri eventualmente derivanti dall'esercizio di trasporti in contesti specifici aventi carattere di eccezionalità e temporaneità.

2. I contributi di cui al presente articolo possono essere concessi ai soggetti previsti ai commi 2 e 3 dell'art. 32.

3. La Giunta regionale, sentite le rappresentanze degli enti locali, determina i criteri di attribuzione dei contributi di cui alle lettere a) e b) del comma 1 tenendo conto:

- a) delle caratteristiche della domanda di mobilità, con riferimento al contesto urbano e territoriale in cui viene svolto il servizio;
- b) della individuazione di standard di offerta correlati alle caratteristiche territoriali, insediative e socio-economiche dei singoli bacini di traffico;
- c) della necessità di dare adeguato riconoscimento alle soluzioni innovative;
- d) dell'adozione da parte degli enti locali di provvedimenti organizzativi o finanziari concorrenti con quelli regionali;
- e) della limitazione temporale dell'intervento.

4. Per gli interventi di cui alla lettera c) del comma 1, la Giunta regionale determina i criteri di attribuzione, tenuto conto delle caratteristiche di eccezionalità dell'intervento e della durata delle condizioni che lo motivano.

5. Con le deliberazioni di cui ai commi 3 e 4, la Giunta regionale stabilisce altresì le modalità di presentazione delle domande, di erogazione dei contributi, di controllo successivo nonché le fattispecie e le modalità di revoca.».

Con riferimento al testo sostituito, per l'approvazione dei criteri per l'assegnazione di eventuali ulteriori risorse del fondo di riequilibrio, per l'anno 2000, di cui alla lettera a) del comma 1, vedi la Delib.G.R. 17 ottobre 2000, n. 1752.

Con riferimento al testo sostituito, per l'approvazione dei criteri per l'assegnazione di eventuali ulteriori risorse del fondo di riequilibrio, per l'anno 2000, di cui alla lettera b) del comma 1, vedi la Delib.G.R. 17 ottobre 2000, n. 1752.

(147) Vedi, anche, la Delib.G.R. 6 maggio 2002, n. 686, la Delib.G.R. 7 ottobre 2003, n. 1940 e la Delib.G.R. 1° ottobre 2007, n. 1426.

(148) Comma così sostituito dall'art. 43, comma 6, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 55 della stessa legge). Il testo originario era così formulato: «2. La Giunta regionale determina annualmente i criteri di assegnazione dei contributi di cui al comma 1, anche sulla base delle intese raggiunte in sede di Conferenza Regione - Autonomie locali ai sensi dell'art. 31 della L.R. 21 aprile 1999, n. 3 "Riforma del sistema regionale e locale"».

(149) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 1, L.R. 27 luglio 2005, n. 14.

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 ⁽¹⁵⁰⁾:

- 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 ⁽¹⁵¹⁾.

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 ⁽¹⁵²⁾.

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 ⁽¹⁵³⁾.

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 ⁽¹⁵⁴⁾;
- 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 articoli 11 e 12 oppure, sentita la Commissione consiliare competente, in specifiche convenzioni ⁽¹⁵⁵⁾;
- c-bis) la società di cui all'articolo 18, concessionaria della rete ferroviaria regionale di cui all'articolo 18 ⁽¹⁵⁶⁾;
- c-ter) il gestore della rete ferroviaria nazionale nei casi e alle condizioni consentite dalla legge ⁽¹⁵⁷⁾.

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 ⁽¹⁵⁸⁾.

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.

(150) Alinea così modificato dall'art. 23, comma 6, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

(151) Comma così modificato dall'art. 23, comma 7, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

(152) Il presente comma, già sostituito dall'art. 34, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 19, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «4. Il limite del 70 per cento previsto ai commi 1 e 3 non si applica agli interventi dei concessionari e affidatari sui beni ferroviari di proprietà della Regione.».

(153) Comma aggiunto dall'art. 4, comma 3, L.R. 21 ottobre 2015, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 13, comma 1, della medesima legge).

(154) Lettera così modificata dall'art. 34, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(155) Lettera così modificata dall'art. 3, L.R. 1° febbraio 2002, n. 1.

(156) Lettera aggiunta dall'art. 19, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(157) Lettera aggiunta dall'art. 19, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(158) Vedi, al riguardo quanto disposto dalla Delib.G.R. 10 aprile 2001, n. 500.

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 articoli 21, 27 e 28 ⁽¹⁵⁹⁾. 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 ⁽¹⁶⁰⁾.
 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 ⁽¹⁶¹⁾. 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.
-

(159) Periodo così modificato dall'art. 35, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(160) Comma così modificato dall'art. 35, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(161) Periodo così modificato dall'art. 35, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n.8.

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 ⁽¹⁶²⁾.

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 ⁽¹⁶³⁾.

4. Le Province e i Comuni regolano le tariffe autofiltranviarie 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 ⁽¹⁶⁴⁾.

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) ⁽¹⁶⁵⁾.

5-ter. [Comunque, qualora le entrate da tariffe non raggiungano il 35 per cento dei costi dei servizi del bacino provinciale o i costi risultino superiori alle previsioni, province e comuni sono tenuti a integrare le entrate per garantire il pareggio del bilancio sulla base dei contratti di servizio e degli accordi sottoscritti] ⁽¹⁶⁶⁾.

(162) Comma così sostituito dall'art. 36, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione persegue anche attraverso il sistema tariffario la massima integrazione tra i diversi modi di trasporto.».

(163) Comma così sostituito dall'art. 20, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «3. La Giunta regionale stabilisce i tipi dei titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari di riferimento da applicarsi ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale.».

(164) Comma così modificato dall'art. 36, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(165) Comma aggiunto dall'art. 36, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(166) Comma aggiunto dall'art. 36, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi abrogato dall'art. 20, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 40

Condizioni di trasporto e sanzioni amministrative ⁽¹⁶⁷⁾.

1. Le condizioni di trasporto sono stabilite 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. Il regolamento è stabilito dall'impresa, è trasmesso all'Agenzia locale o all'ente affidante, e assume valore dopo trenta giorni 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. Dal 1° gennaio 2018 gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono tenuti agli obblighi di validazione di tutti i titoli di viaggio, in occasione del primo accesso al servizio e di ogni cambio mezzo. Fino a tale data, l'obbligo di validazione per tutti i titoli di viaggio in occasione di ogni cambio mezzo dovrà esser disposto dalle autorità competenti in modo da garantire entro il 1° gennaio 2018 l'omogenea applicazione sull'intero territorio regionale. Tale obbligo è inserito nei regolamenti di servizio e portato a conoscenza del pubblico in modo chiaro e permanente.

4. 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.

5. La violazione degli obblighi indicati al comma 2, per gli utenti sprovvisti di valido titolo di viaggio o in possesso di titolo di viaggio adeguato mai obliterato, comporta:

a) il pagamento dell'importo relativo alla tariffa di corsa semplice con sovrapprezzo per emissione a bordo dall'origine alla destinazione del viaggio;

b) la sanzione amministrativa nella misura minima di cinquanta e massima di duecento volte la tariffa ordinaria in vigore relativa alla prima zona tariffaria; l'importo della sanzione è arrotondato ai 0,50 euro superiori; la sanzione nella misura minima è pagata immediatamente nelle mani dell'agente accertatore all'atto della contestazione ovvero entro i successivi cinque giorni naturali consecutivi, fatta eccezione dei soli giorni festivi dalla contestazione; decorso il citato termine di cinque giorni, resta fermo il pagamento della sanzione in misura ridotta e della sanzione massima ai sensi della *legge regionale 28 aprile 1984, n. 21* (Disciplina dell'applicazione delle sanzioni amministrative di competenza regionale);

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.

6. La violazione dell'obbligo di validazione ad ogni cambio mezzo dall'1° gennaio 2018, fatta salva l'eventuale disposizione anticipata di tale obbligo, comporta il pagamento di una sanzione amministrativa:

a) in misura minima di 6 euro entro il quinto giorno dalla data di notifica della violazione; la sanzione amministrativa minima è dimezzata, se pagata nelle mani dell'agente accertatore all'atto della contestazione e per i soli minorenni, da parte del genitore o di chi esercita la potestà genitoriale entro tre giorni naturali consecutivi, fatta eccezione dei soli giorni festivi, dalla contestazione;

b) in misura ridotta di 12 euro entro il sessantesimo giorno dalla data della notifica della violazione;

c) nella misura massima di 36 euro dopo il sessantesimo giorno dalla data della notifica della violazione.

7. Quando l'utente, titolare di abbonamento personale non sia in grado di esibirlo all'agente accertatore si applicano le sanzioni di cui al comma 5. Si applica la sanzione pecuniaria fissa di importo pari a 6 euro nel caso in cui lo stesso utente o, in caso di minorenni il genitore o chi esercita la potestà genitoriale, presenti il documento di viaggio entro cinque giorni naturali consecutivi dalla contestazione, fatta eccezione dei soli giorni festivi, purché il documento non risulti regolarizzato successivamente all'accertamento della violazione.

8. L'assolvimento delle sanzioni deve essere effettuato oltre che nelle mani dell'agente accertatore, qualora previsto, con sistemi di pagamento, di facile accesso per i cittadini, indicati dal soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio, a mezzo di versamento in conto corrente postale o presso la sede del soggetto responsabile. Gli stessi soggetti responsabili rendono nota al pubblico la comminatoria della sanzione e le modalità dei connessi pagamenti, mediante avvisi da affiggersi in luoghi ben visibili agli utenti a terra e a bordo dei veicoli.

9. L'accertamento e la contestazione immediata delle violazioni sono regolati dagli *articoli 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17 e 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).

10. Gli agenti accertatori sono abilitati a effettuare i controlli previsti dall'*articolo 13 della legge n. 689 del 1981*, compresi quelli necessari per l'identificazione del trasgressore, nonché tutte le altre attività istruttorie previste dal capo I, sezione II, della *legge n. 689 del 1981* e dalla *legge regionale n. 21 del 1984*.

11. 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.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

15. 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.

(167) Articolo così sostituito dall'art. 17, comma 1, L.R. 23 dicembre 2016, n. 25, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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.». In precedenza, il presente articolo era già stato modificato dall'art. 2, comma 1, L.R. 13 novembre 2001, n. 38 (in relazione alla tabella A della stessa legge), dall'art. 37, L.R. 28 aprile 2003, n. 8 e dall'art. 21, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

TITOLO VII

Altri tipi di trasporto pubblico regionale e locale

Art. 41

Servizi aerei.

1. I servizi aerei di interesse regionale e locale riguardano ⁽¹⁶⁸⁾:

- a) i collegamenti che si svolgono esclusivamente nell'ambito della Regione;
- b) i servizi elicotteristici.

(168) Alinea così modificato dall'art. 38, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 ⁽¹⁶⁹⁾.

(169) Comma così modificato dall'art. 39, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 43

Competenze ⁽¹⁷⁰⁾.

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 ⁽¹⁷¹⁾.

(170) Rubrica così sostituita dall'art. 40, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Competenze e deleghe».

(171) Comma così modificato dall'art. 40, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

TITOLO VIII

Norme transitorie e finali

Capo I - Norme transitorie

Art. 44

Norme transitorie per il trasporto ferroviario ⁽¹⁷²⁾.

1. [È fissata al 31 dicembre 2003 la scadenza degli affidamenti diretti in materia di servizi ferroviari] ⁽¹⁷³⁾.

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 *L.R. 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 ⁽¹⁷⁴⁾.

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*) ⁽¹⁷⁵⁾.

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 detengano 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 ⁽¹⁷⁶⁾.

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") ⁽¹⁷⁷⁾.

4-quater. In via transitoria ed eccezionale, qualora si verifichino 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 ⁽¹⁷⁸⁾.

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 ⁽¹⁷⁹⁾.

(172) Articolo così sostituito dall'art. 41, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 44. Norme transitorie per il trasporto ferroviario. 1. In sede di prima applicazione della presente legge la Regione può affidare direttamente la gestione della rete ferroviaria di cui all'art. 22 a una società costituita per iniziativa di enti locali ed Enti pubblici economici.

2. L'affidamento diretto di cui al comma 1 è consentito per la durata massima di nove anni e può riguardare, per la medesima durata massima, anche la gestione dei servizi passeggeri e merci, purché svolti in via non esclusiva e nel rispetto delle norme nazionali, nonché consentire subaffidamenti della rete e dei servizi.

3. Entro un anno dall'affidamento la società di cui al comma 1, avvia l'attuazione di un piano per la progressiva e coordinata cessione di quote a soggetti privati, individuati mediante procedure concorsuali.».

(173) Comma abrogato dall'art. 22, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(174) Gli attuali commi 3 e 3-bis così sostituiscono l'originario comma 3 per effetto di quanto disposto dall'art. 39, L.R. 19 dicembre 2008, n. 22, a decorrere dal 1° gennaio 2009 (come previsto dall'art. 2, comma 1, della stessa legge). Successivamente il comma 3-bis è stato modificato come indicato nella relativa nota. Il testo del comma sostituito era il seguente: «3. La Regione procede alla costituzione della società e all'affidamento di cui all'articolo 22, comma 2 alla scadenza delle concessioni novennali in essere. Fino a tale momento la Regione stabilisce le forme di coordinamento e integrazione della gestione della rete di sua competenza. Nel rispetto di specifiche direttive emanate dalla Regione è attribuita agli attuali concessionari 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 L.R. 25 febbraio 2000, n. 10 (Disciplina dei beni regionali - Abrogazione della L.R. 10 aprile 1989, n. 11).».

(175) Gli attuali commi 3 e 3-bis così sostituiscono l'originario comma 3 per effetto di quanto disposto dall'art. 39, L.R. 19 dicembre 2008, n. 22, a decorrere dal 1° gennaio 2009 (come previsto dall'art. 42, comma 1, della stessa legge). Successivamente il presente comma è stato così modificato dall'art. 22, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario del comma sostituito era il seguente: «3. La Regione procede alla costituzione della società e all'affidamento di cui all'articolo 22, comma 2 alla scadenza delle concessioni novennali in essere. Fino a tale momento la Regione stabilisce le forme di coordinamento e integrazione della gestione della rete di sua competenza. Nel rispetto di specifiche direttive emanate dalla Regione è attribuita agli attuali concessionari 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 L.R. 25 febbraio 2000, n. 10 (Disciplina dei beni regionali - Abrogazione della L.R. 10 aprile 1989, n. 11).».

(176) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(177) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(178) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, poi così modificato dall'art. 23, comma 8, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

(179) Comma aggiunto dall'art. 4, comma 4, L.R. 21 ottobre 2015, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 13, comma 1, della medesima legge).

Art. 45

Norme transitorie in materia di trasporto autofilotranviario.

1. [Gli enti locali effettuano le trasformazioni previste dall'art. 18 del D.Lgs. n. 422 del 1997 entro il 31 dicembre 2000. Fino a tale data gli enti locali possono mantenere i metodi di affidamento in atto al momento dell'entrata in vigore della presente legge, ivi compreso l'affidamento diretto dei servizi autofilotranviari ai propri consorzi] ⁽¹⁸⁰⁾.

2. [Fatti salvi i necessari aggiornamenti, è confermata al 31 dicembre 2000 la validità degli accordi di programma e di servizio stipulati dalla Regione con gli enti locali e i loro Consorzi per i servizi di trasporto pubblico autofilotranviario, vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge] ⁽¹⁸¹⁾.

3. [In sede di aggiornamento degli accordi di programma e di servizio di cui al comma 2, da sottoscrivere entro il 30 giugno 1999, sono definite ulteriori azioni finalizzate ad accelerare il riassetto organizzativo, le trasformazioni aziendali e la liberalizzazione della gestione dei servizi] ⁽¹⁸²⁾.

4. [Alle imprese derivanti dalla trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 18 del D.Lgs. n. 422 del 1997, possono essere affidati direttamente dagli Enti locali proprietari, servizi autofilotranviari per un periodo che non superi il 31 dicembre 2003. Alla stessa data scade qualunque affidamento diretto in materia di servizi autofilotranviari. Laddove l'ente competente abbia pubblicato il bando della procedura concorsuale per l'affidamento dei servizi entro il 31 dicembre 2003, è

consentita la prosecuzione dell'esercizio da parte dell'affidatario presente fino al momento dell'aggiudicazione e comunque non oltre il 31 dicembre 2004 ⁽¹⁸³⁾ ⁽¹⁸⁴⁾.

4-bis. [Gli enti locali attuano la norma di separazione di cui all'articolo 13, comma 3, provvedendo anche ai necessari aggiornamenti degli affidamenti, nonché dei contratti di servizio in essere. Le società esercenti possono partecipare alle prime procedure concorsuali bandite in ogni bacino ancorché la separazione ancora non sussista. Successivamente le società esercenti possono partecipare alle procedure concorsuali esclusivamente se la separazione risulta perfezionata] ⁽¹⁸⁵⁾.

4-ter. [Per il trasporto autofilotranviario della sola area metropolitana bolognese, le scadenze degli affidamenti in atto previste dal comma 4, indipendentemente dalla avvenuta pubblicazione di un bando, sono prorogate alle date indicate dalla normativa nazionale, purché si siano verificate le condizioni dalla medesima previste. Ai fini di cui all'articolo 18, comma 3-ter, lettera b), 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) si richiede che il nuovo soggetto societario risultante dalla fusione ovvero la società consortile che sia stata costituita operino con riferimento a servizi il cui volume, in termini di vetture-chilometro, sia superiore di almeno un decimo rispetto al volume dei servizi già esercitati da quello dei soggetti interessati che sia affidatario del maggior volume di servizi, in termini di vetture-chilometro, all'interno del bacino di traffico o dei bacini di traffico interessati. Laddove quest'ultimo soggetto sia altresì il soggetto affidatario del maggiore volume di servizi, in termini di vetture-chilometro, all'interno del bacino di traffico o dei bacini di traffico interessati, la proroga può essere riconosciuta altresì, ove gli Enti locali competenti o la loro agenzia per la mobilità locale lo ritengano opportuno per ragioni inerenti la progettazione e organizzazione integrata dei servizi di trasporto pubblico locale, sulla base del principio di parità di trattamento, a favore degli altri soggetti affidatari di servizi di trasporto autofilotranviario all'interno del medesimo bacino o dei medesimi bacini di traffico] ⁽¹⁸⁶⁾.

5. [Gli accordi di programma di cui al comma 3 prevedono incentivi, anche di carattere economico, diretti a favorire:

a) la rapida e anticipata trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in società di capitale ovvero in cooperative anche tra dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali e di gestione;

b) l'esternalizzazione di quote di servizio] ⁽¹⁸⁷⁾.

6. [Fino alla scadenza del termine di cui al comma 4 le società derivanti dalla trasformazione possono subaffidare servizi autofilotranviari sulla base di criteri e modalità stabiliti dalla Giunta regionale e nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti di servizi e sulla costituzione di società miste tra soggetti pubblici e privati] ⁽¹⁸⁸⁾.

7. [Il subaffidamento da parte delle società derivanti dalla trasformazione è subordinato all'assenso dell'ente competente, il quale verifica anche che ricorrano condizioni di riduzione del costo di produzione del servizio senza danno per la qualità dello stesso] ⁽¹⁸⁹⁾.

7-bis. La Regione può individuare motivazioni eccezionali che giustificino l'affidamento diretto per la gestione dei servizi nell'ambito dell'atto di indirizzo triennale previsto dall'articolo 8 della presente legge ⁽¹⁹⁰⁾.

(180) Comma abrogato dall'art. 27, comma 5, L.R. 30 giugno 2008, n. 10.

(181) Comma abrogato dall'art. 27, comma 5, L.R. 30 giugno 2008, n. 10.

(182) Comma abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(183) Il termine del 31 dicembre 2004, previsto dal presente comma è stato spostato, ai sensi dell'art. 32, comma 2, L.R. 28 luglio 2004, n. 17 al 30 giugno 2005 laddove gli Enti locali competenti non siano pervenuti entro il 30 giugno 2004 alla definizione con le organizzazioni sindacali degli aspetti relativi ai diritti dei lavoratori, secondo quanto previsto dall'art. 13, comma 6, della presente legge e nel rispetto di quanto stabilito dall'art. 14, comma 1, della medesima legge regionale, purché gli enti stessi pervengano a tale definizione entro il 31 ottobre 2004. Il medesimo termine è stato ulteriormente spostato, ai sensi dell'art. 52, L.R. 23 dicembre 2004, n. 27, al 31 dicembre 2005 per il trasporto pubblico locale, della sola area metropolitana bolognese, laddove gli Enti locali competenti non siano pervenuti entro il 31 ottobre 2004 alla definizione con le organizzazioni sindacali degli aspetti relativi ai diritti dei lavoratori, secondo quanto previsto dall'articolo 13, comma 6 della presente legge e nel rispetto di quanto stabilito dall'articolo 14, comma 1, della medesima legge regionale, purché gli enti stessi pervengano a tale definizione entro il 30 giugno 2005. Il suddetto termine del 30 giugno 2005 è stato ulteriormente spostato al 31 ottobre 2005 dall'art. 22, comma 4, L.R. 27 luglio 2005, n. 14.

(184) Comma così sostituito dall'art. 42, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «4. Alle imprese derivanti dalla trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 18 del D.Lgs. n. 422 del 1997, possono essere affidati direttamente dagli enti locali proprietari, servizi autofilotranviari per un periodo massimo di anni 3 dalla data della loro trasformazione.».

(185) Comma aggiunto dall'art. 42, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato dall'art. 22, comma 3, L.R. 27 luglio 2005, n. 14 e infine abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(186) Comma aggiunto dall'art. 24, comma 3, L.R. 28 luglio 2006, n. 13, poi abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(187) Comma soppresso dall'art. 42, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(188) Comma abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(189) Comma abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(190) Comma aggiunto dall'art. 42, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 ⁽¹⁹¹⁾.

[1. Nelle more dell'attuazione dell'art. 10, l'intesa tra Regione ed enti locali sui servizi minimi è raggiunta nell'ambito di una apposita Conferenza di concertazione. La Conferenza è convocata dal Presidente della Giunta regionale o dall'Assessore delegato in materia di trasporto pubblico, con la partecipazione delle province, dei comuni capoluogo di provincia, dei comuni non capoluogo con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, di 12 rappresentanti degli altri comuni, di cui 4 montani, e di una comunità montana.

2. La Regione stabilisce le modalità di funzionamento della Conferenza di cui al comma 1].

(191) Articolo abrogato dall'art. 43, comma 7, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 55 della stessa legge).

Capo II - Norme finali

Art. 48

Norma finanziaria ⁽¹⁹²⁾.

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 L.R. 27 marzo 1972, n. 4).

(192) Articolo così sostituito dall'art. 24, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «Art. 48. Norme finanziarie. 1. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli interventi di cui all'art. 18, all'art. 20 e al comma 2 dell'art. 31 si fa fronte con l'istituzione di appositi capitoli o con l'opportuna modifica di capitoli esistenti nel bilancio regionale che verranno dotati della necessaria disponibilità: in sede di approvazione del bilancio annuale e poliennale, a norma di quanto disposto dall'art. 11, comma 1, della legge regionale 6 luglio 1977 n. 31 e successive modificazioni, per gli interventi concernenti oneri di natura corrente e con apposite specifiche autorizzazioni di spesa, da adottare in sede di approvazione della legge finanziaria regionale a norma di quanto disposto dall'art. 13 bis della L.R. n. 31 del 1977 e successive modificazioni, per gli interventi concernenti spese di investimento in conto capitale. All'istituzione, alla modifica ed al finanziamento dei capitoli si provvede in ottemperanza ai vincoli ed agli equilibri del bilancio regionale e nel rispetto dei vincoli eventualmente derivanti da assegnazioni di fondi nazionali e comunitari.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli interventi di cui al comma 3 dell'art. 31 si provvede con l'istituzione di appositi capitoli nel bilancio regionale che verranno dotati della disponibilità finanziaria e alimentati con le risorse trasferite con i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui agli articoli 12 e 20 del D.Lgs. n. 422 del 1997 ai sensi degli articoli 4, comma 4 lett. a) e 7, comma 1, della legge n. 59 del 1997.».

Art. 49*Beni trasferiti.*

1. I beni trasferiti alla Regione in attuazione del *D.Lgs. n. 422 del 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 autofilotranviari, con gli enti locali ⁽¹⁹³⁾.
3. I beni ceduti gratuitamente dalla Regione ai gestori del trasporto pubblico regionale e locale 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 ⁽¹⁹⁴⁾.

(193) Comma così sostituito dall'art. 25, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «2. I beni di cui al comma 1 non più necessari all'esercizio del trasporto pubblico regionale e locale possono essere alienati o adibiti ad altri scopi, d'intesa con gli enti locali.».

(194) Comma così modificato dall'art. 25, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

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 A.C.A.P. 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: «Iniziative di promozione, integrazione e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico»;

l) *L.R. 1° febbraio 1990, n. 9* concernente: «Azienda trasporti municipali - A.T.M. 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. n. 31 del 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 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) ⁽³⁾.

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 ⁽⁴⁾.

2. La Regione Emilia-Romagna a tal fine opera con il metodo della programmazione e della partecipazione, per il conseguimento delle seguenti finalità ⁽⁵⁾:

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.

3. [La Regione persegue il contenimento dei consumi energetici e la riduzione delle cause di inquinamento ambientale, in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie in materia, nonché con gli impegni internazionali assunti dallo Stato italiano] ⁽⁶⁾.

(3) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. La presente legge disciplina in modo organico il sistema del trasporto pubblico regionale e locale con qualunque modalità esercitato e dà attuazione al D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, e alle attinenti disposizioni contenute nel titolo III, capo VII del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112.».

(4) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(5) Alinea così modificato dall'art. 1, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(6) Comma soppresso dall'art. 1, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 e liberalizzazione nel rispetto dei principi sanciti dalle norme comunitarie e da quelle statali in materia di concorrenza, oltre a quelli stabiliti dalla presente legge ⁽⁷⁾;
- 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 ⁽⁸⁾;
- 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 (P.U.M.) ⁽⁹⁾.

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.

(7) Lettera così sostituita dall'art. 2, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «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».

(8) Lettera così sostituita dall'art. 2, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «f) concorrenza equa tra i diversi modi di trasporto individuali e collettivi secondo una valutazione che evidenzi le effettive componenti interne ed esterne dei costi di ciascuno e renda possibile la scelta delle soluzioni meno costose per la collettività in termini ambientali, sociali ed economici, anche tramite apposite politiche tariffarie e dei prezzi.».

(9) Lettera aggiunta dall'art. 2, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 autofilotranviari e sistemi di trasporto rapido a guida vincolata di superficie e sotterranei, quali tram-metro, metropolitana e simili ⁽¹⁰⁾;
- 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.

(10) Lettera così sostituita dall'art. 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «c) reti e servizi autofilotranviari».

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 ⁽¹¹⁾.
2. Il piano regionale integrato dei trasporti (P.R.I.T.) 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 P.R.I.T.:
 - 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 autofilotraviarie;
 - 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 ⁽¹²⁾.
5. I Comuni adeguano i propri piani urbanistici alle previsioni del P.R.I.T. relative alle opere pubbliche o di interesse pubblico, in conformità a quanto disposto dal piano territoriale di coordinamento provinciale.

(11) Comma così modificato dall'art. 4, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(12) Comma così sostituito dall'art. 4, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato dall'art. 27, comma 1, L.R. 30 giugno 2008, n. 10. Il testo originario era così formulato: «4. Il P.R.I.T. è predisposto ed approvato secondo le modalità previste dall'art. 4 della L.R. 5 settembre 1988, n. 36, e definisce prescrizioni, indirizzi e direttive per i piani territoriali di coordinamento provinciali.».

Art. 5-bis

Procedimento di approvazione del PRIT ⁽¹³⁾.

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 ⁽¹⁴⁾.
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 ⁽¹⁵⁾.
8. Il piano entra in vigore dalla data di pubblicazione dell'avviso dell'approvazione nel Bollettino Ufficiale della Regione, ai sensi del comma 7.

(13) Articolo aggiunto dall'art. 27, comma 2, L.R. 30 giugno 2008, n. 10, poi così modificato come indicato nelle note che seguono.

(14) Comma così sostituito dall'art. 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «4. Il piano adottato è depositato presso le sedi dell'Assemblea legislativa e delle Province per sessanta giorni dalla pubblicazione nel 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.».

(15) Comma così sostituito dall'art. 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «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. La Regione provvede alla pubblicazione nel 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.».

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 ⁽¹⁶⁾.

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 L.R. n. 20 del 2000 ⁽¹⁷⁾.

(16) Periodo così modificato dall'art. 27, comma 3, L.R. 30 giugno 2008, n. 10.

(17) Articolo così sostituito dall'art. 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Art. 6. Programmazione provinciale e di bacino. 1. La programmazione della mobilità delle persone e delle merci si articola per ambiti provinciali e per bacini di traffico, intesi come unità territoriali entro le quali possa essere programmato anche attraverso piani di bacino predisposti dalle Province ai sensi dell'art. 4 L.R. n. 6 del 1995 un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai modi e ai fabbisogni di mobilità.

2. Ciascun ente individua i bacini funzionali alla programmazione della mobilità nel territorio di propria competenza.

3. La Regione, in concorso con le Province interessate, individua i bacini di traffico necessari per la programmazione della mobilità di interesse interprovinciale.

4. Ciascuna Provincia, in concorso con i Comuni interessati, individua i bacini di traffico per la programmazione della mobilità intercomunale.».

Art. 7

Programmazione di livello comunale.

1. I comuni così come individuati dalla Regione ai sensi dell'articolo 36 del D.Lgs. 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 L.R. 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 L.R. n. 20 del 2000 ⁽¹⁸⁾.

(18) Articolo così sostituito dall'art. 6, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Art. 7. Piani del traffico. 1. La Regione provvede all'individuazione e aggiornamento dell'elenco dei comuni tenuti alla predisposizione dei Piani urbani del traffico (P.U.T.) in base all'art. 36 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 «Nuovo Codice della Strada».

2. Nell'ambito delle azioni di regolazione della mobilità, i P.U.T. definiscono gli specifici interventi volti alla valorizzazione delle reti e dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, della mobilità pedonale e ciclabile, anche ai fini previsti dall'art. 30.

3. Tali azioni possono essere intraprese anche da Comuni non ricompresi tra quelli tenuti alla predisposizione dei P.U.T..

4. La Provincia adotta il piano del traffico della viabilità extraurbana ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs n. 285 del 1992.

5. La Provincia, o la città metropolitana ove istituita, di concerto con la Regione e d'intesa con i Comuni interessati, individua gli ambiti sovracomunali ove promuovere la formazione di piani generali del traffico intercomunale o di area metropolitana. Le intese sopra indicate sono recepite mediante accordo di programma ai sensi dell'art. 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142.

6. L'approvazione dei P.U.T. è subordinata alla preventiva verifica di coerenza con i piani territoriali e di settore da parte della Provincia territorialmente competente la quale deve esprimersi entro sessanta giorni dal ricevimento del piano adottato. Trascorso il termine di sessanta giorni tale verifica si considera positiva.

7. I P.U.T. e i relativi aggiornamenti, qualora contengano previsioni aventi valore di variante al Piano regolatore generale, limitate al caso di cui all'art. 15, comma 4, lettera a) della L.R. 7 dicembre 1978, n. 47, come successivamente modificato, sono adottati e approvati con le procedure di cui all'art. 21 della medesima L.R. n. 47

del 1978. In tali casi la Provincia può formulare osservazioni, di cui all'art. 14, comma 2, della L.R. n. 47 del 1978 alle quali i Comuni sono tenuti, in sede di approvazione, ad adeguarsi ovvero ad esprimersi con motivazioni puntuali e circostanziate. Trascorso il termine di sessanta giorni la variante si considera valutata positivamente dalla Giunta provinciale.

8. Qualora la Provincia non sia dotata del P.T.B. (piano territoriale di bacino) e del piano territoriale di coordinamento o del piano territoriale infraregionale, la verifica dei P.U.T. di cui al comma 7 è effettuata dalla Giunta regionale.».

Sezione II - Programmazione del trasporto pubblico regionale e locale

Art. 8

Atto di indirizzo generale ⁽¹⁹⁾.

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 P.R.I.T. e tenendo conto della programmazione locale, di bacino o di area metropolitana ⁽²⁰⁾ ⁽²¹⁾.

1-bis. La Giunta regionale presenta annualmente alla Commissione consiliare competente il consuntivo dell'attività svolta e le previsioni operative conseguenti ⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ Vedi, anche, il Comunicato reg. 6 maggio 2004.

⁽²⁰⁾ Comma così modificato dall'art. 7, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

⁽²¹⁾ Per l'approvazione dell'atto di indirizzo, di cui al presente comma, vedi la Delib.C.R. 20 dicembre 2000, n. 127 e la Delib.Ass.Legisl. 8 settembre 2015, n. 29.

⁽²²⁾ Comma aggiunto dall'art. 7, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 9

Servizi minimi ⁽²³⁾.

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 ⁽²⁴⁾:

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 ⁽²⁵⁾;

b-bis) al perseguimento di una omogenea accessibilità dei territori attraverso l'equilibrio e l'integrazione dei servizi su ferro e su gomma ⁽²⁶⁾;

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 ⁽²⁷⁾;

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 ⁽²⁸⁾;

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 ⁽²⁹⁾;

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 ⁽³⁰⁾;

i-ter) a servire il territorio delle Comunità montane e le aree a bassa frequentazione ⁽³¹⁾.

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 ⁽³²⁾. In tal caso l'imposizione degli obblighi di servizio aggiuntivo e le corrispondenti compensazioni finanziarie sono a carico dei bilanci degli enti locali.

(23) Vedi, anche, la Delib.C.R. 23 luglio 2003, n. 500.

(24) Alinea così sostituito dall'art. 8, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. L'atto di indirizzo 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 ai criteri definiti agli artt. 14 e 16 del D.Lgs. n. 422 del 1997 e inoltre:».

(25) Lettera così modificata dall'art. 8, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(26) Lettera aggiunta dall'art. 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(27) Lettera aggiunta dall'art. 8, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(28) Lettera così sostituita dall'art. 8, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «f) 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 per la riduzione dei consumi energetici e dell'inquinamento ambientale;».

(29) Lettera così sostituita dall'art. 8, comma 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «h) agli esiti della consultazione con gli enti locali, con le organizzazioni sindacali e con le associazioni di categoria e dei consumatori;».

(30) Lettera aggiunta dall'art. 8, comma 6, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(31) Lettera aggiunta dall'art. 8, comma 6, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(32) Periodo così modificato dall'art. 8, comma 7, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 10

Determinazione dei servizi minimi per il trasporto pubblico locale ⁽³³⁾ ⁽³⁴⁾.

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.

(33) Il presente articolo, già sostituito dall'art. 9, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 43, comma 1, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 55 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «Art. 10. Intesa tra Regione ed Enti locali sui servizi minimi. [Vedi, al riguardo, la Delib.G.R. 10 aprile 2001, n. 487]. 1. In base ai contenuti dell'atto di indirizzo di cui all'articolo 8, la Regione perviene all'intesa, relativa ai servizi minimi, in sede di Conferenza Regione - Autonomie locali.».

(34) Vedi, anche, la Delib.G.R. 23 luglio 2014, n. 1438 e la Delib.G.R. 16 maggio 2016, n. 693.

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 ⁽³⁵⁾:

- 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 ⁽³⁶⁾.

(35) Alinea così modificato dall'art. 10, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(36) Comma così sostituito dall'art. 10, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «3. La Regione organizza, mediante apposita Conferenza, la partecipazione delle Province e dei Comuni, agli accordi, di cui al comma 1, ai sensi dell'art. 15, comma 2 del D.L.gs. n. 422 del 1997. Alla suddetta Conferenza partecipano anche le Comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'art. 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, e della L.R. 19 luglio 1997, n. 22.».

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 ⁽³⁷⁾.

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 ⁽³⁸⁾ ⁽³⁹⁾.

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 ⁽⁴⁰⁾.

(37) Comma così sostituito dall'art. 11, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione 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.».

(38) Comma così modificato dall'art. 43, comma 2, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 55 della stessa legge).

(39) Per i criteri per la valutazione degli investimenti da inserire negli accordi di programma, ai sensi del presente comma, vedi la Delib.G.R. 10 aprile 2001, n. 500.

(40) Comma così sostituito dall'art. 11, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «5. Gli indirizzi per la stipula degli accordi di programma sono oggetto di confronto preventivo con le organizzazioni sindacali e le associazioni imprenditoriali.».

Capo III - Disposizioni comuni

Art. 13

Affidamento della gestione del trasporto pubblico regionale e locale ⁽⁴¹⁾.

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 ⁽⁴²⁾.

2-bis. Per i servizi autofiltranviari, 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 ⁽⁴³⁾.

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 ⁽⁴⁴⁾.

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 auto filoviario potranno essere concordati nell'ambito degli Accordi di Programma di cui all'articolo 12 ⁽⁴⁵⁾.

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 ⁽⁴⁶⁾.

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 ⁽⁴⁷⁾.

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 ⁽⁴⁸⁾.

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 il *regolamento del Consiglio (CEE) n. 1191/69* e *regolamento (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 autofiltranviario 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 ⁽⁴⁹⁾.

11. Per il trasporto autofiltranviario, 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 .

(41) Articolo così sostituito dall'art. 12, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 13. Affidamento della gestione del trasporto pubblico regionale e locale. 1. La Regione assume come principio la separazione tra amministrazione e gestione del trasporto pubblico regionale e locale.

2. La Regione assume inoltre, per il trasporto ferroviario, il principio della separazione tra la gestione della rete e la gestione dei servizi, secondo i principi della direttiva 91/440/C.E.E., da attuare nei modi e nei limiti previsti dalla normativa statale e regionale.

3. L'ente competente affida di norma la gestione delle reti e dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, mediante concessione o altro atto di affidamento. Ove esistano ragioni di opportunità, l'affidamento può essere in esclusiva.

4. 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.

5. La scelta dei soggetti 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 di norma il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 24, comma 1, lettera b), del D.Lgs. n. 158 del 1995.».

(42) Gli attuali commi 2, 2-bis e 2-ter sono stati introdotti dall'art. 4, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, in sostituzione dell'originario comma 2. Il testo del comma sostituito era il seguente: «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, su ferro e su gomma, e 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 (orari, numero delle corse giornaliere per ogni linea, bigliettazione integrata, tenuta dei mezzi, e simili) oggetto dell'affidamento; 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.».

(43) Gli attuali commi 2, 2-bis e 2-ter sono stati introdotti dall'art. 4, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, in sostituzione dell'originario comma 2. Il testo del comma sostituito era il seguente: «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, su ferro e su gomma, e 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 (orari, numero delle corse giornaliere per ogni linea, bigliettazione integrata, tenuta dei mezzi, e simili) oggetto dell'affidamento; 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.».

(44) Gli attuali commi 2, 2-bis e 2-ter sono stati introdotti dall'art. 4, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, in sostituzione dell'originario comma 2. Il testo del comma sostituito era il seguente: «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, su ferro e su gomma, e 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 (orari, numero delle corse giornaliere per ogni linea, bigliettazione integrata, tenuta dei mezzi, e simili) oggetto dell'affidamento; 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.».

(45) Comma così sostituito dall'art. 4, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «3. Il trasporto pubblico regionale e locale è altresì improntato al principio della separazione societaria tra i soggetti titolari della proprietà della rete e degli impianti e quelli titolari della gestione dei servizi. Inoltre, per il trasporto ferroviario, il principio della separazione tra la gestione della rete e la gestione dei servizi, indicato dalla direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio

1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, è attuato nella forma della separazione societaria, secondo le modalità e i tempi definiti dagli articoli 22 e 44 della presente legge.».

(46) Comma così modificato dall'art. 16, comma 1, L.R. 23 dicembre 2016, n. 25, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39, comma 1, della medesima legge).

(47) Comma così modificato dall'art. 4, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(48) Il presente comma, già sostituito dall'art. 4, comma 4, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 23, comma 1, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «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.».

(49) Comma così sostituito dall'art. 4, comma 5, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «10. Gli affidamenti dei servizi disciplinati dalla presente legge hanno la durata stabilita dall'ente competente, comunque non superiore a nove anni, che possono subire incremento esclusivamente nei casi particolari previsti dall'articolo 14-ter.».

Art. 14

Subentro di impresa ⁽⁵⁰⁾.

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 ⁽⁵¹⁾. 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 ⁽⁵²⁾.

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 .

(50) Articolo così sostituito dall'art. 13, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 14. Subentro di impresa. 1. In caso di subentro di nuova impresa, il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante è disciplinato dall'art. 18, comma 2, lettera e) del D.Lgs. n. 422 del 1997 e nel rispetto di quanto definito con le organizzazioni sindacali a norma dell'art. 13, comma 5.

2. Il soggetto non più affidatario è tenuto al trasferimento dei beni mobili e immobili acquistati con contributi pubblici, individuati dall'ente competente come funzionali all'effettuazione del servizio, secondo le modalità e valutazioni stabilite preventivamente dall'ente medesimo. Per i beni funzionali all'effettuazione dei servizi ferroviari attualmente in gestione a F.S., l'individuazione è effettuata secondo quanto previsto dagli accordi di programma di cui all'art. 11.».

(51) Periodo così modificato dall'art. 22, comma 2, L.R. 27 luglio 2005, n. 14.

(52) Comma così sostituito dall'art. 5, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «2. Il soggetto non più affidatario che risulti tuttavia proprietario di beni, acquistati con contributi pubblici a fondo perduto, 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, secondo la modalità e le valutazioni stabilite preventivamente tra il soggetto proprietario e l'ente medesimo nel contratto di servizio e da questo riportate nei documenti di gara, fermo restando quanto stabilito al comma 9 dell'articolo 13. Al subentrante sono trasferite anche le condizioni e i vincoli di cui all'articolo 35.».

Art. 14-bis*Subaffidamento della gestione* ⁽⁵³⁾.

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 ⁽⁵⁴⁾.

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 .

(53) Articolo aggiunto dall'art. 14, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nella nota che segue.

(54) Comma così sostituito dall'art. 6, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «1. L'ente competente può autorizzare il subaffidamento della gestione, fatte salve le quote della gestione in corso, con l'obiettivo di raggiungere il limite massimo del 15 per cento dell'affidamento complessivo entro il periodo di tre anni dall'affidamento dei servizi tramite procedure concorsuali. Il limite di cui sopra è regolato dall'atto di indirizzo previsto dall'articolo 8 della presente legge. Tale atto potrà prevedere proroghe al limite temporale precedente, qualora si verificino particolari e motivate condizioni di gestione del servizio.».

Art. 14-ter*Sviluppo dell'integrazione territoriale nella gestione dei servizi autofilotranviari* ⁽⁵⁵⁾.

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 ⁽⁵⁶⁾.

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. [Ai fini del perseguimento dell'obiettivo di cui al comma 1, l'affidamento separato alle imprese componenti di una ATI, di cui all'articolo 13, comma 8, può essere previsto unicamente per lotti che aggregino due o più affidamenti in atto al momento dell'indizione delle procedure concorsuali. In ogni caso l'affidamento separato non può dar luogo alla segmentazione di gestioni in atto al momento dell'indizione delle procedure concorsuali] ⁽⁵⁷⁾.

4. [L'atto di indirizzo, previsto dall'articolo 8 della presente legge, può prevedere, anche nel caso di affidamento separato, subaffidamenti limitati ed eccezionali in aree a bassa frequentazione] ⁽⁵⁸⁾.

5. [Qualora l'ente affidante intenda avvalersi dell'istituto del subaffidamento o dell'affidamento separato alle imprese componenti di una ATI, il periodo massimo di affidamento di dieci anni, di cui all'articolo 13, comma 10, è ridotto di tre anni] ⁽⁵⁹⁾.

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 .

(55) Articolo aggiunto dall'art. 14, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono.

(56) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione riconosce come strumento di miglioramento della qualità dei servizi lo sviluppo dell'integrazione territoriale nella loro gestione, da perseguire anche gradualmente nel tempo. Per i servizi autofilotranviari, le dimensioni dei lotti da porre a base delle procedure concorsuali coincidono per quanto possibile con le dimensioni programmatiche ottimali definite all'articolo 6 e comunque non sono inferiori agli affidamenti in atto al momento delle indizioni delle procedure.».

(57) Comma abrogato dall'art. 7, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(58) Comma abrogato dall'art. 7, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(59) Comma così modificato dall'art. 7, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, poi soppresso dall'art. 23, comma 2, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

Art. 15

Variazione, 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 inadempienza 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 ⁽⁶⁰⁾.

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 ⁽⁶¹⁾.

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.

(60) Il presente articolo, già modificato dall'art. 15, L.R. 28 aprile 2003, n. 8 e dall'art. 32, comma 1, L.R. 28 luglio 2004, n. 17, è stato poi così sostituito dall'art. 8, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20 e successivamente così modificato come indicato nella nota che segue. Il testo precedente era così formulato: «Art. 16. Obblighi di servizio pubblico e contratti di servizio. 1. All'imposizione di obblighi di servizio pubblico corrisponde l'erogazione di contributi a favore dei gestori.

2. La definizione analitica degli obblighi e la regolazione degli aspetti economici e operativi, nonché la quantificazione dei contributi, sono realizzate attraverso la stipula di appositi contratti di servizio.

3. I contratti di servizio hanno di norma durata triennale in riferimento alla durata della programmazione finanziaria della Regione e degli enti locali.

4. È ammessa la stipula di un unico contratto di servizio congiunto fra più soggetti erogatori di contributi e uno stesso gestore del trasporto pubblico.

5. Nei contratti di servizio stipulati da soggetti diversi dalla Regione, sono nulle le eventuali clausole che prevedano o producano oneri a carico della Regione in misura superiore a quelli previsti negli accordi di programma di cui all'art. 12.

5-bis. I contratti di servizio individuano le condizioni e le valutazioni tecniche ed economiche in base alle quali l'affidatario procede nei confronti dell'eventuale subentrante alla messa a disposizione dei beni di cui all'articolo 13, comma 9 e alla cessione degli eventuali beni di cui all'articolo 14, comma 2.

5-ter. Il contratto di servizio contiene clausole di riduzione del corrispettivo nei casi di incompleta o inadeguata esecuzione del servizio da parte dell'esercente. L'esercente ha diritto allo scomputo degli importi che lo stesso dimostri di avere già riconosciuto direttamente agli utenti a titolo di rimborsi o indennizzi per la minore qualità o quantità dei servizi dallo stesso erogati. L'ente competente può destinare a interventi a favore degli utenti fino al 50 per cento delle somme derivanti dalle effettive riduzioni di corrispettivo operate in base al presente comma.

5-quater. Il contratto di servizio deve indicare gli obiettivi di qualità, di condizione di tenuta meccanica dei mezzi e di rispetto delle normative di emissioni atmosferiche e acustiche, di pulizia e di illuminazione. In particolare deve indicare il numero di corse giornaliere per linea e i relativi orari di inizio e fine corsa, oltre che gli orari di passaggio in alcune delle fermate più significative della linea stessa: nel caso esista il sistema di controllo satellitare o meccanico il contratto di servizio deve prevedere le procedure di verifica dei tabulati relativi. Inoltre deve indicare le modalità di tutela delle corsie riservate e delle fermate oltre che le modalità di rilevazione delle situazioni impreviste di traffico che possono incidere in modo del tutto straordinario sul rispetto della puntualità dei mezzi. Il contratto di servizio deve prevedere le penali per il mancato rispetto degli obiettivi di qualità per entrambe le parti sulla base delle relative responsabilità.».

(61) Comma così sostituito dall'art. 23, comma 3, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «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 non superiore al 50 per cento di quanto derivante dalle effettive riduzioni di contributi operate in base al presente comma.». QA

Art. 17

Carta dei servizi e Comitato consultivo degli utenti ⁽⁶²⁾.

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 ⁽⁶³⁾.

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 ⁽⁶⁴⁾.

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 ⁽⁶⁵⁾.

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.

(62) *Rubrica così sostituita dall'art. 16, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Tutela degli utenti.».*

(63) *Comma così sostituito dall'art. 16, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «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 dalle Aziende ed Imprese entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, con riferimento alla direttiva emanata dal Presidente del Consiglio dei Ministri in data 27 gennaio 1994 in ordine ai principi sull'erogazione dei servizi pubblici. La carta dei servizi prevede casi di indennizzo agli utenti derivanti da irregolare erogazione del servizio.».*

(64) *Comma aggiunto dall'art. 16, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.*

(65) *Comma aggiunto dall'art. 9, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.*

Art. 18

La società di gestione della rete ferroviaria regionale ⁽⁶⁶⁾.

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.

(66) *Il presente articolo, già modificato dall'art. 17, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, è stato poi così sostituito dall'art. 10, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «Art. 18. Agenzia per il trasporto pubblico regionale e locale. 1. In applicazione della presente legge la Regione può istituire un'agenzia regionale, dotata di autonomia organizzativa, a cui affidare i seguenti compiti:*

a) svolgimento delle procedure concorsuali per l'affidamento della gestione della rete e del servizio di trasporto pubblico regionale e locale;

b) monitoraggio sui contenuti e sull'attuazione dei contratti di servizio e degli accordi di programma;

c) monitoraggio e valutazione comparativa della qualità dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale e della loro efficacia ai fini degli obiettivi della presente legge, attuati con cadenza annuale e con riferimento prioritario alle aree urbane e ai bacini provinciali, al fine di rendere omogenei in ambito regionale gli interventi locali;

d) collaborare con l'Osservatorio regionale per la Sicurezza stradale;

e) gestione e sviluppo di un sistema informativo accessibile e coordinato con quello regionale e degli enti locali nelle materie riguardanti i compiti ad essa attribuiti;

f) ogni altra funzione ad essa affidata ai sensi della presente legge e delle disposizioni attuative della stessa.

2. La Giunta regionale definisce il limite di spesa per l'organico, nonché la struttura organizzativa dell'Agenzia.

3. Le funzioni di direttore dell'Agenzia sono svolte da un dirigente regionale, anche assunto ai sensi dell'articolo 18 della L.R. 26 novembre 2001, n. 43 (Testo unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna).

4. Per l'esercizio di funzioni progettuali, di studio e di ricerca l'Agenzia 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.

5. Il dirigente competente dell'Agenzia stipula i contratti e le convenzioni di cui al comma 4 secondo le modalità e il limite massimo di spesa fissati dalla Giunta regionale con apposita direttiva.»

Art. 18-bis

Attività di controllo e altre competenze della Regione in materia di trasporto ferroviario ⁽⁶⁷⁾.

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 a diritti e gli obblighi dei passeggeri.

⁽⁶⁷⁾ Articolo aggiunto dall'art. 11, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

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 ⁽⁶⁸⁾.

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 sovrabacinali 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 ⁽⁶⁹⁾.

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 ⁽⁷⁰⁾

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 ⁽⁷¹⁾;

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 autofilotranviari;

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 ⁽⁷²⁾.

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 ⁽⁷³⁾.

5-ter. Le Agenzie costituite per diversi ambiti territoriali provinciali possono stabilire fra loro forme di cooperazione al fine di esplicitare più efficacemente le funzioni a ciascuna di esse assegnate ⁽⁷⁴⁾.

(68) Comma così modificato dall'art. 18, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(69) Comma dapprima aggiunto dall'art. 23, comma 4, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35, comma 1, della medesima legge) e poi così modificato dall'art. 27, comma 1, L.R. 18 luglio 2014, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 50, comma 1, della medesima legge).

(70) Il presente comma, già sostituito dall'art. 18, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8 e dall'art. 27, comma 4, L.R. 30 giugno 2008, n. 10, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 23, comma 5, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «2. Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 13, comma 3, l'Agenzia è costituita nelle forme organizzative basate sulla convenzione fra enti locali ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo n. 267 del 2000.».

(71) Lettera così modificato dall'art. 18, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(72) Lettera aggiunta dall'art. 1, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29.

(73) Comma aggiunto dall'art. 18, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(74) Comma aggiunto dall'art. 18, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 20

Istituto sul trasporto e la logistica.

[1. La Regione promuove la costituzione e sostiene il funzionamento di un istituto per lo studio e la formazione in materia di trasporto e logistica, anche attraverso la stipula di convenzioni con istituzioni già operanti nel settore. Per la realizzazione dell'istituto la Regione può partecipare ad accordi di programma con Ministero dei Trasporti, Università, enti di ricerca, nonché altri soggetti.

2. L'istituto realizza e promuove in particolare:

a) lo studio dei fenomeni e delle problematiche relative alla mobilità dei passeggeri e delle merci e diffusione dei risultati;

b) l'elaborazione di ricerche sui metodi per l'evoluzione ambientalmente ed economicamente sostenibile dei sistemi di mobilità;

c) la formazione degli operatori che intervengono a tutti i livelli nel sistema dei trasporti e della logistica;

d) le modalità di calcolo dei costi interni ed esterni della mobilità e le procedure per la valutazione dei costi e dei benefici di ogni ipotesi modale ed intermodale di mobilità per favorire il confronto tra diverse soluzioni.

3. Per il funzionamento dell'istituto e le sue attività la Regione può concedere contributi all'istituto medesimo. La Giunta regionale stabilisce le modalità per la concessione e la rendicontazione dei contributi ⁽⁷⁵⁾ ⁽⁷⁶⁾.

(75) Con Delib.G.R. 22 dicembre 2003, n. 2701 è stata disposta, ai sensi del presente comma, la concessione di contributi per il funzionamento della Fondazione "Istituto sui Trasporti e la Logistica".

(76) Comma abrogato dall'art. 31, comma 8, L.R. 28 luglio 2004, n. 17.

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 ⁽⁷⁷⁾.

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 S.p.A. a cui abbia aderito anche la Regione ⁽⁷⁸⁾.

4. [L'esercizio delle funzioni relative alla rete e ai servizi non già in concessione alla Società ferrovie dello Stato S.p.A., ha luogo a seguito della stipula degli accordi di programma con lo Stato e dell'emanazione dei relativi decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, previsti dall'art. 8, commi 3 e 4, del D.Lgs. n. 422 del 1997] ⁽⁷⁹⁾.

5. [L'esercizio delle funzioni relative ai servizi già in concessione alla Società ferrovie dello Stato S.p.A. decorre a seguito della stipula degli accordi e dell'emanazione dei decreti previsti dal D.Lgs. n. 422 del 1997] ⁽⁸⁰⁾.

(77) Comma così modificato dall'art. 19, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(78) Comma così sostituito dall'art. 19, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «3. La programmazione e la progettazione del servizio ferroviario dell'area metropolitana bolognese è effettuata d'intesa con la Provincia e il Comune di Bologna, tenendo conto del livello dei servizi minimi ferroviari individuato negli accordi sottoscritti con Stato e F.S. S.p.A.».

(79) Comma soppresso dall'art. 19, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(80) Comma soppresso dall'art. 19, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 22

Rete ferroviaria ⁽⁸¹⁾.

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.
-

(81) Il presente articolo, già modificato dall'art. 20, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, è stato poi così sostituito dall'art. 12, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «Art. 22. Rete ferroviaria. 1. Fanno parte integrante della rete ferroviaria regionale le infrastrutture 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 a seguito di conferimento alla Regione dallo Stato.

2. La Regione affida la gestione della rete di sua competenza, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 13, comma 3, ad apposita società pubblica di capitali, di proprietà esclusiva della Regione e degli Enti locali. Gli Enti locali a loro volta non possono cedere quote a soggetti diversi. 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 provvede al rilascio della concessione determinando le condizioni di funzionalità, sicurezza, affidabilità, nonché le condizioni per l'accesso alla rete stessa nel rispetto dei principi ispiratori della direttiva 91/440/C.E.E., e in particolare quello della separazione della rete e dei servizi.

4. La società di cui al comma 2 esercita le funzioni di sicurezza proprie della Regione, alle condizioni stabilite nella concessione di cui al comma 3.».

Art. 23

Servizi ferroviari di competenza regionale.

1. I servizi ferroviari d'interesse regionale vengono affidati secondo le modalità dell'articolo 13 ⁽⁸²⁾.
 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. n. 422 del 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) ⁽⁸³⁾.
 3. [La Giunta regionale provvede al rilascio delle concessioni nonché alla stipula dei contratti di servizio per i servizi minimi] ⁽⁸⁴⁾.
-

(82) Comma così sostituito dall'art. 13, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione affida la gestione dei servizi ferroviari e dei sistemi innovativi ad essi strettamente connessi di norma attraverso lo strumento della concessione a terzi e secondo le procedure previste dall'art. 13. La durata massima della concessione per i servizi è fissata in nove anni.».

(83) Comma aggiunto dall'art. 21, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così sostituito dall'art. 13, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «2-bis. La Regione stipula periodicamente con i gestori di reti ferroviarie, che siano diverse dalla propria ma interessate dai servizi di sua competenza, accordi quadro secondo le previsioni della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.».

(84) Comma abrogato dall'art. 13, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 23-bis

Regolamentazione degli attraversamenti di linee ferroviarie di proprietà regionale; occupazione, utilizzo in concessione di aree appartenenti alla consistenza ferroviaria ⁽⁸⁵⁾.

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.

(85) Articolo aggiunto dall'art. 14, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

TITOLO III**Trasporto autofilotranviario e trasporto rapido a guida vincolata ⁽⁸⁶⁾****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 ⁽⁸⁷⁾:

- 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 ⁽⁸⁸⁾;

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* ⁽⁸⁹⁾ ⁽⁹⁰⁾.

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 ⁽⁹¹⁾.

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) ⁽⁹²⁾.

(86) Rubrica così sostituita dall'art. 22, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Trasporto autofilotranviario mobilità urbana e intermodalità».

(87) Alinea così modificato dall'art. 23, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(88) Lettera così sostituita dall'art. 23, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «a) regolari, quando l'offerta risulta indifferenziata, l'orario e l'itinerario individuato, eventualmente anche in una articolazione variabile, la frequenza e la tariffa predeterminata».

(89) Lettera aggiunta dall'art. 2, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29.

(90) Comma così sostituito dall'art. 23, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nella nota che precede. Il testo originario era così formulato: «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 in aree montane ai sensi dell'art. 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97;

b) i servizi di cui all'art. 14, commi 4 e 5, del D.Lgs. n. 422 del 1997;

c) i servizi di taxi e di noleggio con conducente come definiti rispettivamente agli artt. 2 e 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21;

d) i servizi a contratto, caratterizzati dal fatto che trasportano gruppi costituiti su iniziativa di un committente o del vettore stesso, anche se effettuati con una certa frequenza.».

(91) Comma aggiunto dall'art. 23, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(92) Comma aggiunto dall'art. 23, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 ⁽⁹³⁾.
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.

(93) *Comma così modificato dall'art. 24, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.*

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 ⁽⁹⁴⁾;
- 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.

(94) *Lettera così sostituita dall'art. 25, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «a) la durata, comunque non eccedente i nove anni;».*

Capo I-bis - Disciplina del noleggio di autobus non di linea con conducente ⁽⁹⁵⁾

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 ⁽⁹⁶⁾.

(95) Capo aggiunto, unitamente agli articoli che lo compongono (articoli da 26-bis a 26-nonies) dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

(96) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

Art. 26-ter

Registro regionale delle imprese.

1. È 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) ⁽⁹⁷⁾.

(97) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

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 ⁽⁹⁸⁾ ⁽⁹⁹⁾.

(98) Vedi, al riguardo, il Reg. reg. 28 dicembre 2009, n. 3 e la Delib.G.R. 1° febbraio 2010, n. 136.

(99) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

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 ⁽¹⁰⁰⁾.

(100) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

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 ⁽¹⁰¹⁾.

(101) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

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 ⁽¹⁰²⁾.

(102) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

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 ⁽¹⁰³⁾.

(103) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

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 ⁽¹⁰⁴⁾.

(104) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

Capo II - Competenze ⁽¹⁰⁵⁾

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 ⁽¹⁰⁶⁾.

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.

(105) Rubrica così sostituita dall'art. 26, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Competenze e deleghe».

(106) Comma così modificato dall'art. 27, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 ⁽¹⁰⁷⁾.

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 ⁽¹⁰⁸⁾:

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 ⁽¹⁰⁹⁾;

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 ⁽¹¹⁰⁾.

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 ⁽¹¹¹⁾.
4. Restano nella competenza dei comuni le funzioni in materia di trasporti di cui al presente Titolo che si svolgono interamente nel loro territorio ⁽¹¹²⁾.
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 ⁽¹¹³⁾.
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 ⁽¹¹⁴⁾.
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 ⁽¹¹⁵⁾.
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 ⁽¹¹⁶⁾.

(107) Comma così sostituito dall'art. 28, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. Spettano alle Province e ai Comuni, secondo le rispettive competenze, tutte le funzioni non espressamente riservate alla Regione dal D.Lgs. n. 422 del 1997 e dalla presente legge.».

(108) Alinea così sostituito dall'art. 28, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «2. Le Province esercitano le funzioni previste dalla presente legge in materia di trasporto pubblico locale. In particolare sono delegate alle Province le funzioni relative alla programmazione di bacino e tutte le funzioni relative ai servizi autofilotranviari di bacino, interbacino, urbani intercomunali e transfrontalieri, ivi comprese:».

(109) Lettera così modificata dall'art. 4, comma 1, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29.

(110) Lettera aggiunta dall'art. 4, comma 2, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29.

(111) Comma così modificato dall'art. 28, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(112) Comma così sostituito dall'art. 28, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «4. Restano nella competenza dei Comuni le funzioni stabilite dalle leggi statali in materia di servizi autofilotranviari che si svolgono integralmente nel loro territorio.».

(113) Comma così modificato dall'art. 28, comma 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(114) Comma così modificato dall'art. 28, comma 6, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(115) Comma così sostituito dall'art. 28, comma 7, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «7. Le funzioni relative alla sicurezza, non mantenute in capo allo Stato ai sensi dell'art. 4 comma 1 lettera b) del D.Lgs. n. 422 del 1997, sono delegate all'ente competente per l'istituzione e l'affidamento in gestione dei servizi.».

(116) Comma così sostituito dall'art. 28, comma 8, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «9. Le Province e i Comuni possono procedere all'affidamento coordinato di servizi autofilotranviari e di servizi complementari per la mobilità, anche ai fini previsti dall'art. 17 del D.Lgs. n. 422 del 1997.».

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 ⁽¹¹⁷⁾.

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 ⁽¹¹⁸⁾;
- 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 ⁽¹¹⁹⁾;
- 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 ⁽¹²⁰⁾.

(117) Comma così modificato dall'art. 29, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(118) Lettera così modificata dall'art. 29, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(119) Lettera così modificata dall'art. 29, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(120) Lettera così modificata dall'art. 29, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 ⁽¹²¹⁾:

- 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 ⁽¹²²⁾;
- 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 ⁽¹²³⁾;
- 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) ⁽¹²⁴⁾;
- c-quater) la promozione dell'accessibilità dei veicoli a vario titolo autorizzati al transito in tutte le zone a traffico limitato (ZTL) istituite nei Comuni del territorio regionale dotati di sistemi di controllo elettronico degli accessi, sulla base di appositi accordi tra Comuni interessati e la Regione per la comunicazione dei dati relativi ai veicoli ⁽¹²⁵⁾;

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 ⁽¹²⁶⁾;

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 ⁽¹²⁷⁾;

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 ⁽¹²⁸⁾;

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) ⁽¹²⁹⁾.

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.

(121) Alinea così modificato dall'art. 30, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(122) Lettera così sostituita dall'art. 30, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «a) la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali protetti, di zone a traffico limitato e velocità controllata;».

(123) Lettera aggiunta dall'art. 30, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(124) Lettera aggiunta dall'art. 30, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così sostituita dall'art. 15, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «c-ter) l'attuazione di progetti di car-sharing e car-pooling (auto privata con più utenti a bordo);».

(125) Lettera aggiunta dall'art. 3, comma 1, L.R. 1° agosto 2017, n. 18, a decorrere dal 2 agosto 2017 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 17, comma 1, della medesima legge).

(126) Lettera così sostituita dall'art. 30, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «l) l'incentivazione dell'uso dei veicoli a bassa o nulla emissione inquinante;».

(127) Lettera aggiunta dall'art. 30, comma 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(128) Lettera aggiunta dall'art. 30, comma 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(129) Lettera aggiunta dall'art. 4, comma 1, L.R. 21 ottobre 2015, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 13, comma 1, della medesima legge).

TITOLO V

Interventi finanziari

Art. 31

Tipologia degli interventi finanziari ⁽¹³⁰⁾ ⁽¹³¹⁾.

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 ⁽¹³²⁾.

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.

(130) Il presente articolo, già modificato dall'art. 1, L.R. 1° febbraio 2002, n. 1, dall'art. 31, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, dall'art. 24, L.R. 28 luglio 2006, n. 13 e dall'art. 43, comma 3, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, è stato poi così sostituito dall'art. 16, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «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, al sostegno del sistema del trasporto pubblico regionale e locale, della mobilità urbana e dell'intermodalità mediante:

a) contributi a copertura degli oneri per i servizi minimi;

b) contributi per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico;

b-bis) contributi a copertura degli oneri derivanti dai rinnovi contrattuali;

c) contributi per gli investimenti in infrastrutture, sistemi tecnologici e mezzi di trasporto, con priorità per i mezzi a basso livello di emissione;

d) contributi per l'incentivazione alla progettazione di opere in attuazione del P.R.I.T., nonché di studi e progetti di carattere territoriale e ambientale connessi alla loro realizzazione;

e) spese dirette della Regione;

e-bis) finanziamenti per interventi ferroviari di manutenzione straordinaria e rinnovo degli impianti e del materiale rotabile;

e-ter) incentivi a nuove tipologie contrattuali nell'uso dei mezzi, quali leasing e full leasing service.

3. La Regione fa fronte agli oneri per il trasporto ferroviario, inerenti alle funzioni di cui al titolo II, a seguito dell'emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, relativi al trasferimento delle risorse, individuate e ripartite come previsto dagli artt. 12 e 20 del D.Lgs. n. 422 del 1997.

3-bis. La Regione provvede a trasferire le somme di cui al comma 2, lettera b-bis) 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 di servizi svolti.»

(131) Vedi, anche, la Delib.G.R. 6 maggio 2002, n. 686, la Delib.G.R. 7 ottobre 2003, n. 1940, la Delib.G.R. 28 novembre 2014, n. 1917 e la Delib.G.R. 17 febbraio 2017, n. 136.

(132) Lettera aggiunta dall'art. 4, comma 2, L.R. 21 ottobre 2015, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 13, comma 1, della medesima legge).

Art. 32

Contributi per i servizi minimi ⁽¹³³⁾.

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 ⁽¹³⁴⁾.

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 ⁽¹³⁵⁾.

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 ⁽¹³⁶⁾.

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 ⁽¹³⁷⁾.

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 attengono, 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 ⁽¹³⁸⁾.

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 ⁽¹³⁹⁾.

8. La Giunta regionale procede annualmente alla concessione dei contributi e delle compensazioni ⁽¹⁴⁰⁾.

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.

(133) Vedi, anche, la Delib.G.R. 17 febbraio 2017, n. 136.

(134) Comma così modificato dall'art. 17, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(135) Comma aggiunto dall'art. 32, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato dall'art. 17, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(136) Comma così sostituito dall'art. 17, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «2. La Regione, attraverso la sottoscrizione dei contratti di servizio, destina le risorse ai soggetti gestori dei servizi minimi di competenza regionale.».

(137) Comma così modificato dall'art. 17, comma 4, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(138) Comma così modificato dall'art. 17, comma 5, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(139) Comma così modificato dall'art. 17, comma 6, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(140) Comma così modificato dall'art. 17, comma 6, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 32-bis

Contributi per interventi ferroviari di manutenzione straordinaria e rinnovo degli impianti e del materiale rotabile ⁽¹⁴¹⁾ ⁽¹⁴²⁾.

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* (Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea) ⁽¹⁴³⁾.

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 ⁽¹⁴⁴⁾.

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 ⁽¹⁴⁵⁾.

4. Ai contributi di cui al presente articolo si applicano le condizioni e i vincoli previsti dall'articolo 35.

(141) Articolo aggiunto dall'art. 33, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono.

(142) Vedi, anche, la Delib.G.R. 5 dicembre 2005, n. 2017.

(143) Comma così sostituito dall'art. 43, comma 4, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, poi così modificato dall'art. 18, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione fa fronte al finanziamento degli interventi di cui all'articolo 31, comma 2, lettera e-bis), esclusivamente con i fondi dei trasferimenti statali relativi alla legge 8 giugno 1978, n. 297 (Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea).».

(144) Il presente comma, già modificato dall'art. 43, comma 5, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, è stato poi così sostituito dall'art. 18, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «2. La Giunta regionale approva un programma di interventi di portata triennale, distinguendone la destinazione tra esercizio delle infrastrutture ed esercizio dei servizi, concedendo i relativi contributi ai rispettivi concessionari e affidatari e stabilendo le modalità di erogazione.».

(145) Comma così sostituito dall'art. 18, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «3. Con l'atto di cui al comma 2, che ha anche valore di concessione dei 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 ciascun concessionario di infrastruttura o affidatario di servizi ferroviari.».

Art. 33

Contributi per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico ⁽¹⁴⁶⁾ ⁽¹⁴⁷⁾.

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 ⁽¹⁴⁸⁾.

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 ⁽¹⁴⁹⁾.

(146) Articolo così sostituito dall'art. 2, L.R. 1° febbraio 2002, n. 1, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 33. Contributi per il riequilibrio e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale. - 1. La Regione concede contributi per il riequilibrio finalizzati a:

- a) riequilibrio degli standard dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale;
- b) maggiori oneri di esercizio derivanti dall'integrazione modale;
- c) maggiori oneri eventualmente derivanti dall'esercizio di trasporti in contesti specifici aventi carattere di eccezionalità e temporaneità.

2. I contributi di cui al presente articolo possono essere concessi ai soggetti previsti ai commi 2 e 3 dell'art. 32.

3. La Giunta regionale, sentite le rappresentanze degli enti locali, determina i criteri di attribuzione dei contributi di cui alle lettere a) e b) del comma 1 tenendo conto:

- a) delle caratteristiche della domanda di mobilità, con riferimento al contesto urbano e territoriale in cui viene svolto il servizio;
- b) della individuazione di standard di offerta correlati alle caratteristiche territoriali, insediative e socio-economiche dei singoli bacini di traffico;
- c) della necessità di dare adeguato riconoscimento alle soluzioni innovative;
- d) dell'adozione da parte degli enti locali di provvedimenti organizzativi o finanziari concorrenti con quelli regionali;
- e) della limitazione temporale dell'intervento.

4. Per gli interventi di cui alla lettera c) del comma 1, la Giunta regionale determina i criteri di attribuzione, tenuto conto delle caratteristiche di eccezionalità dell'intervento e della durata delle condizioni che lo motivano.

5. Con le deliberazioni di cui ai commi 3 e 4, la Giunta regionale stabilisce altresì le modalità di presentazione delle domande, di erogazione dei contributi, di controllo successivo nonché le fattispecie e le modalità di revoca.».

Con riferimento al testo sostituito, per l'approvazione dei criteri per l'assegnazione di eventuali ulteriori risorse del fondo di riequilibrio, per l'anno 2000, di cui alla lettera a) del comma 1, vedi la Delib.G.R. 17 ottobre 2000, n. 1752.

Con riferimento al testo sostituito, per l'approvazione dei criteri per l'assegnazione di eventuali ulteriori risorse del fondo di riequilibrio, per l'anno 2000, di cui alla lettera b) del comma 1, vedi la Delib.G.R. 17 ottobre 2000, n. 1752.

(147) Vedi, anche, la Delib.G.R. 6 maggio 2002, n. 686, la Delib.G.R. 7 ottobre 2003, n. 1940 e la Delib.G.R. 1° ottobre 2007, n. 1426.

(148) Comma così sostituito dall'art. 43, comma 6, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 55 della stessa legge). Il testo originario era così formulato: «2. La Giunta regionale determina annualmente i criteri di assegnazione dei contributi di cui al comma 1, anche sulla base delle intese raggiunte in sede di Conferenza Regione - Autonomie locali ai sensi dell'art. 31 della L.R. 21 aprile 1999, n. 3 "Riforma del sistema regionale e locale"».

(149) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 1, L.R. 27 luglio 2005, n. 14.

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 ⁽¹⁵⁰⁾:

- 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 ⁽¹⁵¹⁾.

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 ⁽¹⁵²⁾.

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 ⁽¹⁵³⁾.

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 ⁽¹⁵⁴⁾;
- 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 articoli 11 e 12 oppure, sentita la Commissione consiliare competente, in specifiche convenzioni ⁽¹⁵⁵⁾;
- c-bis) la società di cui all'articolo 18, concessionaria della rete ferroviaria regionale di cui all'articolo 18 ⁽¹⁵⁶⁾;
- c-ter) il gestore della rete ferroviaria nazionale nei casi e alle condizioni consentite dalla legge ⁽¹⁵⁷⁾.

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 ⁽¹⁵⁸⁾.

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.

(150) Alinea così modificato dall'art. 23, comma 6, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

(151) Comma così modificato dall'art. 23, comma 7, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

(152) Il presente comma, già sostituito dall'art. 34, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 19, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «4. Il limite del 70 per cento previsto ai commi 1 e 3 non si applica agli interventi dei concessionari e affidatari sui beni ferroviari di proprietà della Regione.».

(153) Comma aggiunto dall'art. 4, comma 3, L.R. 21 ottobre 2015, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 13, comma 1, della medesima legge).

(154) Lettera così modificata dall'art. 34, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(155) Lettera così modificata dall'art. 3, L.R. 1° febbraio 2002, n. 1.

(156) Lettera aggiunta dall'art. 19, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(157) Lettera aggiunta dall'art. 19, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(158) Vedi, al riguardo quanto disposto dalla Delib.G.R. 10 aprile 2001, n. 500.

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 articoli 21, 27 e 28 ⁽¹⁵⁹⁾. 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 ⁽¹⁶⁰⁾.
 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 ⁽¹⁶¹⁾. 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.
-

(159) Periodo così modificato dall'art. 35, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(160) Comma così modificato dall'art. 35, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(161) Periodo così modificato dall'art. 35, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n.8.

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 ⁽¹⁶²⁾.

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 ⁽¹⁶³⁾.

4. Le Province e i Comuni regolano le tariffe autofiltranviarie 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 ⁽¹⁶⁴⁾.

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) ⁽¹⁶⁵⁾.

5-ter. [Comunque, qualora le entrate da tariffe non raggiungano il 35 per cento dei costi dei servizi del bacino provinciale o i costi risultino superiori alle previsioni, province e comuni sono tenuti a integrare le entrate per garantire il pareggio del bilancio sulla base dei contratti di servizio e degli accordi sottoscritti] ⁽¹⁶⁶⁾.

(162) Comma così sostituito dall'art. 36, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione persegue anche attraverso il sistema tariffario la massima integrazione tra i diversi modi di trasporto.».

(163) Comma così sostituito dall'art. 20, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «3. La Giunta regionale stabilisce i tipi dei titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari di riferimento da applicarsi ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale.».

(164) Comma così modificato dall'art. 36, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(165) Comma aggiunto dall'art. 36, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(166) Comma aggiunto dall'art. 36, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi abrogato dall'art. 20, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 40

Condizioni di trasporto e sanzioni amministrative ⁽¹⁶⁷⁾.

1. Le condizioni di trasporto sono stabilite 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. Il regolamento è stabilito dall'impresa, è trasmesso all'Agenzia locale o all'ente affidante, e assume valore dopo trenta giorni 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. Dal 1° gennaio 2018 gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono tenuti agli obblighi di validazione di tutti i titoli di viaggio, in occasione del primo accesso al servizio e di ogni cambio mezzo. Fino a tale data, l'obbligo di validazione per tutti i titoli di viaggio in occasione di ogni cambio mezzo dovrà esser disposto dalle autorità competenti in modo da garantire entro il 1° gennaio 2018 l'omogenea applicazione sull'intero territorio regionale. Tale obbligo è inserito nei regolamenti di servizio e portato a conoscenza del pubblico in modo chiaro e permanente.

4. 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.

5. La violazione degli obblighi indicati al comma 2, per gli utenti sprovvisti di valido titolo di viaggio o in possesso di titolo di viaggio adeguato mai obliterato, comporta:

a) il pagamento dell'importo relativo alla tariffa di corsa semplice con sovrapprezzo per emissione a bordo dall'origine alla destinazione del viaggio;

b) la sanzione amministrativa nella misura minima di cinquanta e massima di duecento volte la tariffa ordinaria in vigore relativa alla prima zona tariffaria; l'importo della sanzione è arrotondato ai 0,50 euro superiori; la sanzione nella misura minima è pagata immediatamente nelle mani dell'agente accertatore all'atto della contestazione ovvero entro i successivi cinque giorni naturali consecutivi, fatta eccezione dei soli giorni festivi dalla contestazione; decorso il citato termine di cinque giorni, resta fermo il pagamento della sanzione in misura ridotta e della sanzione massima ai sensi della *legge regionale 28 aprile 1984, n. 21* (Disciplina dell'applicazione delle sanzioni amministrative di competenza regionale);

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.

6. La violazione dell'obbligo di validazione ad ogni cambio mezzo dall'1° gennaio 2018, fatta salva l'eventuale disposizione anticipata di tale obbligo, comporta il pagamento di una sanzione amministrativa:

a) in misura minima di 6 euro entro il quinto giorno dalla data di notifica della violazione; la sanzione amministrativa minima è dimezzata, se pagata nelle mani dell'agente accertatore all'atto della contestazione e per i soli minorenni, da parte del genitore o di chi esercita la potestà genitoriale entro tre giorni naturali consecutivi, fatta eccezione dei soli giorni festivi, dalla contestazione;

b) in misura ridotta di 12 euro entro il sessantesimo giorno dalla data della notifica della violazione;

c) nella misura massima di 36 euro dopo il sessantesimo giorno dalla data della notifica della violazione.

7. Quando l'utente, titolare di abbonamento personale non sia in grado di esibirlo all'agente accertatore si applicano le sanzioni di cui al comma 5. Si applica la sanzione pecuniaria fissa di importo pari a 6 euro nel caso in cui lo stesso utente o, in caso di minorenni il genitore o chi esercita la potestà genitoriale, presenti il documento di viaggio entro cinque giorni naturali consecutivi dalla contestazione, fatta eccezione dei soli giorni festivi, purché il documento non risulti regolarizzato successivamente all'accertamento della violazione.

8. L'assolvimento delle sanzioni deve essere effettuato oltre che nelle mani dell'agente accertatore, qualora previsto, con sistemi di pagamento, di facile accesso per i cittadini, indicati dal soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio, a mezzo di versamento in conto corrente postale o presso la sede del soggetto responsabile. Gli stessi soggetti responsabili rendono nota al pubblico la comminatoria della sanzione e le modalità dei connessi pagamenti, mediante avvisi da affiggersi in luoghi ben visibili agli utenti a terra e a bordo dei veicoli.

9. L'accertamento e la contestazione immediata delle violazioni sono regolati dagli *articoli 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17 e 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).

10. Gli agenti accertatori sono abilitati a effettuare i controlli previsti dall'*articolo 13 della legge n. 689 del 1981*, compresi quelli necessari per l'identificazione del trasgressore, nonché tutte le altre attività istruttorie previste dal capo I, sezione II, della *legge n. 689 del 1981* e dalla *legge regionale n. 21 del 1984*.

11. 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.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

15. 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.

(167) Articolo così sostituito dall'art. 17, comma 1, L.R. 23 dicembre 2016, n. 25, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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.». In precedenza, il presente articolo era già stato modificato dall'art. 2, comma 1, L.R. 13 novembre 2001, n. 38 (in relazione alla tabella A della stessa legge), dall'art. 37, L.R. 28 aprile 2003, n. 8 e dall'art. 21, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

TITOLO VII

Altri tipi di trasporto pubblico regionale e locale

Art. 41

Servizi aerei.

1. I servizi aerei di interesse regionale e locale riguardano ⁽¹⁶⁸⁾:

- a) i collegamenti che si svolgono esclusivamente nell'ambito della Regione;
- b) i servizi elicotteristici.

(168) Alinea così modificato dall'art. 38, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 ⁽¹⁶⁹⁾.

(169) Comma così modificato dall'art. 39, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 43

Competenze ⁽¹⁷⁰⁾.

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 ⁽¹⁷¹⁾.

(170) Rubrica così sostituita dall'art. 40, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Competenze e deleghe».

(171) Comma così modificato dall'art. 40, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

TITOLO VIII

Norme transitorie e finali

Capo I - Norme transitorie

Art. 44

Norme transitorie per il trasporto ferroviario ⁽¹⁷²⁾.

1. [È fissata al 31 dicembre 2003 la scadenza degli affidamenti diretti in materia di servizi ferroviari] ⁽¹⁷³⁾.

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 *L.R. 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 ⁽¹⁷⁴⁾.

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*) ⁽¹⁷⁵⁾.

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 detengano 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 ⁽¹⁷⁶⁾.

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") ⁽¹⁷⁷⁾.

4-quater. In via transitoria ed eccezionale, qualora si verifichino 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 ⁽¹⁷⁸⁾.

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 ⁽¹⁷⁹⁾.

(172) Articolo così sostituito dall'art. 41, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 44. Norme transitorie per il trasporto ferroviario. 1. In sede di prima applicazione della presente legge la Regione può affidare direttamente la gestione della rete ferroviaria di cui all'art. 22 a una società costituita per iniziativa di enti locali ed Enti pubblici economici.

2. L'affidamento diretto di cui al comma 1 è consentito per la durata massima di nove anni e può riguardare, per la medesima durata massima, anche la gestione dei servizi passeggeri e merci, purché svolti in via non esclusiva e nel rispetto delle norme nazionali, nonché consentire subaffidamenti della rete e dei servizi.

3. Entro un anno dall'affidamento la società di cui al comma 1, avvia l'attuazione di un piano per la progressiva e coordinata cessione di quote a soggetti privati, individuati mediante procedure concorsuali.».

(173) Comma abrogato dall'art. 22, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(174) Gli attuali commi 3 e 3-bis così sostituiscono l'originario comma 3 per effetto di quanto disposto dall'art. 39, L.R. 19 dicembre 2008, n. 22, a decorrere dal 1° gennaio 2009 (come previsto dall'art. 2, comma 1, della stessa legge). Successivamente il comma 3-bis è stato modificato come indicato nella relativa nota. Il testo del comma sostituito era il seguente: «3. La Regione procede alla costituzione della società e all'affidamento di cui all'articolo 22, comma 2 alla scadenza delle concessioni novennali in essere. Fino a tale momento la Regione stabilisce le forme di coordinamento e integrazione della gestione della rete di sua competenza. Nel rispetto di specifiche direttive emanate dalla Regione è attribuita agli attuali concessionari 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 L.R. 25 febbraio 2000, n. 10 (Disciplina dei beni regionali - Abrogazione della L.R. 10 aprile 1989, n. 11).».

(175) Gli attuali commi 3 e 3-bis così sostituiscono l'originario comma 3 per effetto di quanto disposto dall'art. 39, L.R. 19 dicembre 2008, n. 22, a decorrere dal 1° gennaio 2009 (come previsto dall'art. 42, comma 1, della stessa legge). Successivamente il presente comma è stato così modificato dall'art. 22, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario del comma sostituito era il seguente: «3. La Regione procede alla costituzione della società e all'affidamento di cui all'articolo 22, comma 2 alla scadenza delle concessioni novennali in essere. Fino a tale momento la Regione stabilisce le forme di coordinamento e integrazione della gestione della rete di sua competenza. Nel rispetto di specifiche direttive emanate dalla Regione è attribuita agli attuali concessionari 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 L.R. 25 febbraio 2000, n. 10 (Disciplina dei beni regionali - Abrogazione della L.R. 10 aprile 1989, n. 11).».

(176) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(177) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(178) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, poi così modificato dall'art. 23, comma 8, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

(179) Comma aggiunto dall'art. 4, comma 4, L.R. 21 ottobre 2015, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 13, comma 1, della medesima legge).

Art. 45

Norme transitorie in materia di trasporto autofilotranviario.

1. [Gli enti locali effettuano le trasformazioni previste dall'art. 18 del D.Lgs. n. 422 del 1997 entro il 31 dicembre 2000. Fino a tale data gli enti locali possono mantenere i metodi di affidamento in atto al momento dell'entrata in vigore della presente legge, ivi compreso l'affidamento diretto dei servizi autofilotranviari ai propri consorzi] ⁽¹⁸⁰⁾.

2. [Fatti salvi i necessari aggiornamenti, è confermata al 31 dicembre 2000 la validità degli accordi di programma e di servizio stipulati dalla Regione con gli enti locali e i loro Consorzi per i servizi di trasporto pubblico autofilotranviario, vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge] ⁽¹⁸¹⁾.

3. [In sede di aggiornamento degli accordi di programma e di servizio di cui al comma 2, da sottoscrivere entro il 30 giugno 1999, sono definite ulteriori azioni finalizzate ad accelerare il riassetto organizzativo, le trasformazioni aziendali e la liberalizzazione della gestione dei servizi] ⁽¹⁸²⁾.

4. [Alle imprese derivanti dalla trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 18 del D.Lgs. n. 422 del 1997, possono essere affidati direttamente dagli Enti locali proprietari, servizi autofilotranviari per un periodo che non superi il 31 dicembre 2003. Alla stessa data scade qualunque affidamento diretto in materia di servizi autofilotranviari. Laddove l'ente competente abbia pubblicato il bando della procedura concorsuale per l'affidamento dei servizi entro il 31 dicembre 2003, è

consentita la prosecuzione dell'esercizio da parte dell'affidatario presente fino al momento dell'aggiudicazione e comunque non oltre il 31 dicembre 2004 ⁽¹⁸³⁾ ⁽¹⁸⁴⁾.

4-bis. [Gli enti locali attuano la norma di separazione di cui all'articolo 13, comma 3, provvedendo anche ai necessari aggiornamenti degli affidamenti, nonché dei contratti di servizio in essere. Le società esercenti possono partecipare alle prime procedure concorsuali bandite in ogni bacino ancorché la separazione ancora non sussista. Successivamente le società esercenti possono partecipare alle procedure concorsuali esclusivamente se la separazione risulta perfezionata] ⁽¹⁸⁵⁾.

4-ter. [Per il trasporto autofilotranviario della sola area metropolitana bolognese, le scadenze degli affidamenti in atto previste dal comma 4, indipendentemente dalla avvenuta pubblicazione di un bando, sono prorogate alle date indicate dalla normativa nazionale, purché si siano verificate le condizioni dalla medesima previste. Ai fini di cui all'articolo 18, comma 3-ter, lettera b), 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) si richiede che il nuovo soggetto societario risultante dalla fusione ovvero la società consortile che sia stata costituita operino con riferimento a servizi il cui volume, in termini di vetture-chilometro, sia superiore di almeno un decimo rispetto al volume dei servizi già esercitati da quello dei soggetti interessati che sia affidatario del maggior volume di servizi, in termini di vetture-chilometro, all'interno del bacino di traffico o dei bacini di traffico interessati. Laddove quest'ultimo soggetto sia altresì il soggetto affidatario del maggiore volume di servizi, in termini di vetture-chilometro, all'interno del bacino di traffico o dei bacini di traffico interessati, la proroga può essere riconosciuta altresì, ove gli Enti locali competenti o la loro agenzia per la mobilità locale lo ritengano opportuno per ragioni inerenti la progettazione e organizzazione integrata dei servizi di trasporto pubblico locale, sulla base del principio di parità di trattamento, a favore degli altri soggetti affidatari di servizi di trasporto autofilotranviario all'interno del medesimo bacino o dei medesimi bacini di traffico] ⁽¹⁸⁶⁾.

5. [Gli accordi di programma di cui al comma 3 prevedono incentivi, anche di carattere economico, diretti a favorire:

a) la rapida e anticipata trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in società di capitale ovvero in cooperative anche tra dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali e di gestione;

b) l'esternalizzazione di quote di servizio] ⁽¹⁸⁷⁾.

6. [Fino alla scadenza del termine di cui al comma 4 le società derivanti dalla trasformazione possono subaffidare servizi autofilotranviari sulla base di criteri e modalità stabiliti dalla Giunta regionale e nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti di servizi e sulla costituzione di società miste tra soggetti pubblici e privati] ⁽¹⁸⁸⁾.

7. [Il subaffidamento da parte delle società derivanti dalla trasformazione è subordinato all'assenso dell'ente competente, il quale verifica anche che ricorrano condizioni di riduzione del costo di produzione del servizio senza danno per la qualità dello stesso] ⁽¹⁸⁹⁾.

7-bis. La Regione può individuare motivazioni eccezionali che giustificano l'affidamento diretto per la gestione dei servizi nell'ambito dell'atto di indirizzo triennale previsto dall'articolo 8 della presente legge ⁽¹⁹⁰⁾.

(180) Comma abrogato dall'art. 27, comma 5, L.R. 30 giugno 2008, n. 10.

(181) Comma abrogato dall'art. 27, comma 5, L.R. 30 giugno 2008, n. 10.

(182) Comma abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(183) Il termine del 31 dicembre 2004, previsto dal presente comma è stato spostato, ai sensi dell'art. 32, comma 2, L.R. 28 luglio 2004, n. 17 al 30 giugno 2005 laddove gli Enti locali competenti non siano pervenuti entro il 30 giugno 2004 alla definizione con le organizzazioni sindacali degli aspetti relativi ai diritti dei lavoratori, secondo quanto previsto dall'art. 13, comma 6, della presente legge e nel rispetto di quanto stabilito dall'art. 14, comma 1, della medesima legge regionale, purché gli enti stessi pervengano a tale definizione entro il 31 ottobre 2004. Il medesimo termine è stato ulteriormente spostato, ai sensi dell'art. 52, L.R. 23 dicembre 2004, n. 27, al 31 dicembre 2005 per il trasporto pubblico locale, della sola area metropolitana bolognese, laddove gli Enti locali competenti non siano pervenuti entro il 31 ottobre 2004 alla definizione con le organizzazioni sindacali degli aspetti relativi ai diritti dei lavoratori, secondo quanto previsto dall'articolo 13, comma 6 della presente legge e nel rispetto di quanto stabilito dall'articolo 14, comma 1, della medesima legge regionale, purché gli enti stessi pervengano a tale definizione entro il 30 giugno 2005. Il suddetto termine del 30 giugno 2005 è stato ulteriormente spostato al 31 ottobre 2005 dall'art. 22, comma 4, L.R. 27 luglio 2005, n. 14.

(184) Comma così sostituito dall'art. 42, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «4. Alle imprese derivanti dalla trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 18 del D.Lgs. n. 422 del 1997, possono essere affidati direttamente dagli enti locali proprietari, servizi autofilotranviari per un periodo massimo di anni 3 dalla data della loro trasformazione.».

(185) Comma aggiunto dall'art. 42, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato dall'art. 22, comma 3, L.R. 27 luglio 2005, n. 14 e infine abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(186) Comma aggiunto dall'art. 24, comma 3, L.R. 28 luglio 2006, n. 13, poi abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(187) Comma soppresso dall'art. 42, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(188) Comma abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(189) Comma abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(190) Comma aggiunto dall'art. 42, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

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 ⁽¹⁹¹⁾.

[1. Nelle more dell'attuazione dell'art. 10, l'intesa tra Regione ed enti locali sui servizi minimi è raggiunta nell'ambito di una apposita Conferenza di concertazione. La Conferenza è convocata dal Presidente della Giunta regionale o dall'Assessore delegato in materia di trasporto pubblico, con la partecipazione delle province, dei comuni capoluogo di provincia, dei comuni non capoluogo con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, di 12 rappresentanti degli altri comuni, di cui 4 montani, e di una comunità montana.

2. La Regione stabilisce le modalità di funzionamento della Conferenza di cui al comma 1].

(191) Articolo abrogato dall'art. 43, comma 7, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 55 della stessa legge).

Capo II - Norme finali

Art. 48

Norma finanziaria ⁽¹⁹²⁾.

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 L.R. 27 marzo 1972, n. 4).

(192) Articolo così sostituito dall'art. 24, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «Art. 48. Norme finanziarie. 1. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli interventi di cui all'art. 18, all'art. 20 e al comma 2 dell'art. 31 si fa fronte con l'istituzione di appositi capitoli o con l'opportuna modifica di capitoli esistenti nel bilancio regionale che verranno dotati della necessaria disponibilità: in sede di approvazione del bilancio annuale e poliennale, a norma di quanto disposto dall'art. 11, comma 1, della legge regionale 6 luglio 1977 n. 31 e successive modificazioni, per gli interventi concernenti oneri di natura corrente e con apposite specifiche autorizzazioni di spesa, da adottare in sede di approvazione della legge finanziaria regionale a norma di quanto disposto dall'art. 13 bis della L.R. n. 31 del 1977 e successive modificazioni, per gli interventi concernenti spese di investimento in conto capitale. All'istituzione, alla modifica ed al finanziamento dei capitoli si provvede in ottemperanza ai vincoli ed agli equilibri del bilancio regionale e nel rispetto dei vincoli eventualmente derivanti da assegnazioni di fondi nazionali e comunitari.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli interventi di cui al comma 3 dell'art. 31 si provvede con l'istituzione di appositi capitoli nel bilancio regionale che verranno dotati della disponibilità finanziaria e alimentati con le risorse trasferite con i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui agli articoli 12 e 20 del D.Lgs. n. 422 del 1997 ai sensi degli articoli 4, comma 4 lett. a) e 7, comma 1, della legge n. 59 del 1997.».

Art. 49*Beni trasferiti.*

1. I beni trasferiti alla Regione in attuazione del *D.Lgs. n. 422 del 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 autofilotranviari, con gli enti locali ⁽¹⁹³⁾.
3. I beni ceduti gratuitamente dalla Regione ai gestori del trasporto pubblico regionale e locale 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 ⁽¹⁹⁴⁾.

(193) Comma così sostituito dall'art. 25, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «2. I beni di cui al comma 1 non più necessari all'esercizio del trasporto pubblico regionale e locale possono essere alienati o adibiti ad altri scopi, d'intesa con gli enti locali.».

(194) Comma così modificato dall'art. 25, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

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 A.C.A.P. 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: «Iniziative di promozione, integrazione e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico»;

l) *L.R. 1° febbraio 1990, n. 9* concernente: «Azienda trasporti municipali - A.T.M. 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. n. 31 del 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 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 ⁽³⁾.

(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 ⁽⁴⁾.

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 ⁽⁵⁾;
 - c) servizi con impianti a fune;
 - d) servizi di metropolitana ⁽⁶⁾;
 - 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 ⁽⁹⁾:

a) ordinari;

b) [a chiamata] ⁽¹⁰⁾;

c) speciali;

d) sperimentali;

d-bis) di gran turismo ⁽¹¹⁾;

d-ter) commerciali ⁽¹²⁾.

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] ⁽¹³⁾.

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 ⁽¹⁴⁾.

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 ⁽¹⁵⁾.

5-ter. Sono servizi di linea commerciali, soggetti ad autorizzazione amministrativa, quelli svolti a totale rischio economico del soggetto richiedente l'autorizzazione stessa che non risultino integrati in unità di rete in relazione al livello di servizi minimi nel rispetto comunque del divieto di sovrapposizione o interferenza con i servizi di cui al comma 1, lettera a) ⁽¹⁶⁾.

(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) Lettera aggiunta dall'art. 21, comma 1, lettera a), punto 1), L.R. 10 agosto 2016, n. 12, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge).

(13) Comma abrogato dall'art. 4, comma 1, lettera c), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(14) 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.».

(15) 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.

(16) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 1, lettera a), punto 2), L.R. 10 agosto 2016, n. 12, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge).

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 ⁽¹⁷⁾ ⁽¹⁸⁾.

(17) Comma aggiunto dall'art. 88, comma 1, L.R. 28 aprile 2006, n. 4.

(18) 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 ⁽¹⁹⁾;

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 e commerciali, che collegano il territorio della regione con quello di una regione limitrofa promuovendo, ove necessario, l'intesa con la regione limitrofa ⁽²⁰⁾;

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 ⁽²¹⁾.

(19) Lettera così modificata dall'art. 15, comma 1, lettera a), L.R. 11 settembre 2003, n. 29.

(20) Lettera così modificata dall'art. 21, comma 1, lettera b), L.R. 10 agosto 2016, n. 12, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge).

(21) 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) predispone 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 ⁽²²⁾;

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 e commerciali regionali e provinciali promuovendo, ove necessario, l'intesa con le altre province, fatte salve le funzioni attribuite a Roma Capitale ai sensi dell'articolo 10, comma 2, lettera a) ⁽²³⁾;

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 ⁽²⁴⁾.

(22) Lettera così modificata dall'art. 15, comma 1, lettera b), L.R. 11 settembre 2003, n. 29.

(23) Lettera così modificata dall'art. 21, comma 1, lettera c), L.R. 10 agosto 2016, n. 12, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge).

(24) 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] ⁽²⁵⁾.

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 ⁽²⁶⁾;

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] ⁽²⁷⁾.

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 ⁽²⁸⁾.

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 ⁽²⁹⁾.

(25) *Comma abrogato dall'art. 8, comma 1, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.*

(26) *Lettera abrogata dall'art. 37, comma 1, L.R. 7 giugno 1999, n. 6.*

(27) *Comma abrogato dall'art. 8, comma 1, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.*

(28) *Comma così modificato dall'art. 8, comma 2, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.*

(29) *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 ⁽³⁰⁾.

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 ⁽³¹⁾:

a) individuare i comuni di cui all'articolo 5, comma 3, lettera c) ⁽³²⁾;

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] ⁽³³⁾;

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 ⁽³⁴⁾;

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] ⁽³⁵⁾;

g-bis) adottare i regolamenti per l'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 7, comma 1, lettera i), nel rispetto dei criteri generali stabiliti con deliberazione della Giunta regionale ⁽³⁶⁾.

(30) 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.».

(31) 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:».

(32) 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).».

(33) Lettera soppressa dall'art. 9, comma 1, lettera d), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(34) Lettera aggiunta dall'art. 9, comma 1, lettera e), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(35) Lettera soppressa dall'art. 9, comma 1, lettera f), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(36) Lettera aggiunta dall'art. 21, comma 1, lettera d), L.R. 10 agosto 2016, n. 12, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge).

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 ⁽³⁷⁾;

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 ⁽³⁸⁾;

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 di gran turismo e commerciali esercitate nel territorio comunale; per i servizi di gran turismo e commerciale esercitate nel territorio di Roma Capitale e che svolgono il servizio da e per Roma Capitale verso gli aeroporti di Fiumicino

"Leonardo da Vinci" e di Ciampino "Giovanni Battista Pastine", le relative funzioni sono attribuite a Roma Capitale che le esercita promuovendo, ove necessario, l'intesa con le amministrazioni pubbliche e gli enti interessati, sulla base di criteri generali stabiliti con deliberazione della Giunta regionale ⁽³⁹⁾;

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 ⁽⁴⁰⁾.

(37) 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.

(38) 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».

(39) Lettera così sostituita dall'art. 21, comma 1, lettera e), L.R. 10 agosto 2016, n. 12, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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».

(40) 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 ⁽⁴¹⁾.

(41) 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 ⁽⁴²⁾.

(42) 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 ⁽⁴³⁾;

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. ⁽⁴⁴⁾.

(43) Lettera così modificata dall'art. 15, comma 1, lettera e), L.R. 11 settembre 2003, n. 29.

(44) 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 assicurarne 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 ⁽⁴⁵⁾.

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 ⁽⁴⁶⁾.

(45) Vedi, anche, la Delib.G.R. 23 dicembre 2009, n. 991.

(46) 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 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 ⁽⁴⁷⁾.

(47) 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 ⁽⁴⁸⁾;

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 ⁽⁴⁹⁾.

(48) Lettera così modificata dall'art. 15, comma 1, lettera f), L.R. 11 settembre 2003, n. 29.

(49) 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 ⁽⁵⁰⁾.

(50) 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 ⁽⁵¹⁾.

(51) 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 ⁽⁵²⁾.

(52) 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 ⁽⁵³⁾.

(53) 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 consorzarsi 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⁽⁵⁴⁾;

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⁽⁵⁵⁾;

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⁽⁵⁶⁾.

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]⁽⁵⁷⁾.

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]⁽⁵⁸⁾.

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⁽⁵⁹⁾.

(54) Lettera così modificata dall'art. 20, comma 1, lettera a), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(55) Lettera aggiunta dall'art. 20, comma 1, lettera b), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(56) Lettera aggiunta dall'art. 20, comma 1, lettera b), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(57) Comma abrogato dall'art. 20, comma 1, lettera c), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(58) Comma abrogato dall'art. 20, comma 1, lettera c), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(59) 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) ⁽⁶⁰⁾.

(60) 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 ⁽⁶¹⁾.

(61) 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 ⁽⁶²⁾;

b) l'ente affidante individua i beni essenziali per l'effettuazione del servizio di trasporto, che devono essere riportati nel contratto di servizio ⁽⁶³⁾;

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 ⁽⁶⁴⁾.

(62) Vedi, anche, l'art. 45, comma 5, *L.R. 16 giugno 2003, n. 16*.

(63) Vedi, anche, l'art. 45, comma 5, *L.R. 16 giugno 2003, n. 16*.

(64) 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* ⁽⁶⁵⁾.

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 ⁽⁶⁶⁾.

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.

(65) Comma così modificato dall'art. 24, comma 1, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(66) 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 ⁽⁶⁷⁾.

(67) 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 ⁽⁶⁸⁾.

(68) 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 ⁽⁶⁹⁾.

(69) 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 ⁽⁷⁰⁾;

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 ⁽⁷¹⁾;

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 ⁽⁷²⁾;

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 ⁽⁷³⁾;

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 ⁽⁷⁴⁾.

(70) 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.».

(71) 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.».

(72) 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.».

(73) Lettera aggiunta dall'art. 28, comma 1, lettera d), L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(74) 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 ⁽⁷⁵⁾

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 ⁽⁷⁶⁾.

(75) 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».

(76) 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 ⁽⁷⁷⁾.

(77) 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'UNCCEM;
- 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'Assoporti;
- 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 ⁽⁷⁸⁾.

(78) 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'UNCEN;*
- 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'Assoporti;*
- 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 ⁽⁷⁹⁾.

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 ⁽⁸⁰⁾.

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 ⁽⁸¹⁾. 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.

(79) Periodo così modificato dall'art. 33, comma 1, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(80) Vedi, anche, la Delib.G.R. 24 marzo 2015, n. 118.

(81) 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 ⁽⁸²⁾;

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] ⁽⁸³⁾.

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 ⁽⁸⁴⁾.

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.

(82) 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.

(83) Comma abrogato dall'art. 34, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

(84) 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 ⁽⁸⁵⁾

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) ⁽⁸⁶⁾.

(85) Rubrica così sostituita dall'art. 35, *L.R. 16 giugno 2003, n. 16*. Il testo originario era così formulato: «Agevolazioni tariffarie».

(86) 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 ⁽⁸⁷⁾:

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 ⁽⁸⁸⁾;

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 ⁽⁸⁹⁾.

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 ⁽⁹⁰⁾.

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 ⁽⁹¹⁾.

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 ⁽⁹²⁾.

(87) *Alinea così modificato dall'art. 37, comma 1, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.*

(88) *Lettera così modificata dall'art. 44, comma 1, lettera a), L.R. 16 aprile 2002, n. 8.*

(89) *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».*

(90) *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.»*

(91) *Comma aggiunto dall'art. 67, comma 2, L.R. 28 dicembre 2007, n. 26.*

(92) *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 ⁽⁹³⁾.

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.

(93) 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 ⁽⁹⁴⁾.

(94) 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 ⁽⁹⁵⁾.

(95) 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 ⁽⁹⁶⁾.

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] ⁽⁹⁷⁾.

(96) Comma aggiunto dall'art. 37, comma 4, L.R. 7 giugno 1999, n. 6.

(97) 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 ⁽⁹⁸⁾.

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 ⁽⁹⁹⁾.

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 consorziarsi 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.

(98) Vedi, anche, la Delib.G.R. 31 ottobre 2003, n. 1096.

(99) 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] ⁽¹⁰⁰⁾.

(100) 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 ⁽¹⁰¹⁾.

(101) 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 ⁽¹⁰²⁾.

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.

(102) Comma così modificato dall'art. 41, L.R. 16 giugno 2003, n. 16.

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 degli ambiti territoriali ottimali al fine di favorire il miglioramento del servizio, la razionalizzazione e l'efficacia della spesa; ⁽²⁾
- 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.

(2) Lettera così modificata dall' art. 1, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

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 terrestri, 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 programmazione, bacino di mobilità e rete di trasporto.* ⁽³⁾

1. Per bacino di programmazione si intende il livello territoriale regionale per l'esercizio delle funzioni di indirizzo, pianificazione e programmazione.
2. Per bacino di mobilità si intende l'Ambito Territoriale Ottimale (ATO), 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.
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.

(3) Articolo così sostituito dall' art. 2, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «Art. 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 negli Ambiti Territoriali Ottimali di cui all'*articolo 9*. ⁽⁵⁾
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 serviti dal trasporto pubblico alla data di entrata in vigore della presente legge deve essere garantita una coppia di corse; ⁽⁶⁾
- 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 compatibilmente alle risorse finanziarie disponibili e nell'ambito degli accordi di programma sottoscritti; ⁽⁶⁾

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.

5-bis. [Nelle more dell'affidamento dei servizi di cui all'articolo 14, le risorse per il trasporto pubblico locale su gomma sono ripartite secondo le quote percentuali di cui all'articolo 29.] ⁽⁴⁾

5-ter. [Le risorse per i servizi minimi, relative sia ai servizi di trasporto ferroviario che ai servizi di trasporto su gomma, sono assegnate tenuto conto del raggiungimento, da parte di ogni singolo gestore, dei parametri di efficientamento del servizio previsti 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 e dai decreti attuativi.] ⁽⁴⁾

(4) Comma aggiunto dall' art. 1, comma 1, L.R. 22 dicembre 2015, n. 24, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 6, comma 1, della medesima legge), e poi abrogato dall' art. 3, comma 3, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

(5) Comma così modificato dall' art. 3, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

(6) Lettera così modificata dall' art. 3, comma 2, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

Articolo 5 Servizi aggiuntivi, autorizzati e complementari. ⁽⁷⁾

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 autorizzati, ai sensi dell'articolo 13-bis, 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. ⁽⁸⁾

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.

(7) Rubrica così modificata dall' art. 4, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

(8) Comma così modificato dall' art. 4, comma 2, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

CAPO III

Competenze e organizzazione del servizio di trasporto pubblico regionale e locale

Articolo 6 Competenze della Regione. ⁽⁹⁾

1. La Regione esercita le funzioni di programmazione e controllo dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, nonché le funzioni di amministrazione dei servizi che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale.

2. Il Consiglio regionale Assemblea Legislativa della Liguria esercita le funzioni di programmazione in coerenza con i principi di efficienza, efficacia ed economicità, al fine di rendere sostenibile il sistema del trasporto pubblico regionale e locale, tenuto conto dei vincoli di finanza pubblica e dell'equilibrio del bilancio regionale, nell'ottica della razionalizzazione e dell'efficientamento 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 e fissa i criteri programmatici e direttivi per l'elaborazione, da parte della Città metropolitana e degli enti di area vasta, dei piani di bacino di rispettiva competenza ⁽¹⁰⁾;

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 della Città metropolitana e degli enti di area vasta;

c) approva il programma dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con particolare riferimento ai servizi minimi, in relazione alle disponibilità di bilancio, sentite 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 ⁽¹⁰⁾.

4. Il programma dei servizi individua, tra l'altro:

a) la rete e l'organizzazione dei servizi, sulla base di criteri di integrazione tra le varie modalità, favorendo quelle a minor impatto sotto il profilo ambientale;

b) e modalità di determinazione delle tariffe, di integrazione tariffaria e di indicizzazione;

c) le risorse relative ai servizi minimi da destinare al trasporto pubblico di interesse regionale e locale, tenuto conto del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento previsti;

d) i criteri per la riduzione della congestione del traffico, dell'inquinamento acustico, atmosferico ed ambientale.

5. La Giunta regionale definisce ed approva gli accordi di programma di cui all'articolo 12, d'intesa con gli enti locali interessati, e approva i piani per gli investimenti di cui all'articolo 22.

6. La Regione, quale Ente di governo ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera a), esercita le funzioni di amministrazione inerenti i servizi ferroviari di cui all'*articolo 8 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, limitatamente a quelli che si svolgono in ambito sovracomunale, ed all'articolo 9 del medesimo decreto e, in particolare, espleta le procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto con le modalità previste dalla normativa comunitaria e statale e gestisce il contratto di servizio stipulato.

7. La Regione esercita le funzioni di controllo dei servizi di trasporto pubblico attraverso il monitoraggio della domanda, dell'offerta e degli standard di qualità, promuovendo a tal fine lo sviluppo di appositi strumenti informatici:

a) per i servizi di cui al comma 6 in modo diretto;

b) per i servizi gestiti dalla Città metropolitana di Genova e dagli enti di area vasta, secondo quanto previsto dall'articolo 7, in collaborazione con tali enti, avvalendosi del supporto dell'Osservatorio Regionale dei Trasporti (ORT), anche sulla base dei dati trasmessi dai soggetti esercenti ai sensi dell'articolo 20.

(9) Articolo così sostituito dall' art. 5, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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.».

(10) Vedi, anche, la Delib.Ass.Legisl. 27 giugno 2017, n. 7.

Articolo 7 Competenze della Città metropolitana di Genova e degli enti di area vasta. ⁽¹¹⁾

1. La Città metropolitana di Genova e gli enti di area vasta, quali enti di governo degli ATO ai sensi dell'articolo 9, esercitano le seguenti funzioni:

- a) approvano i piani di bacino di cui al comma 2, in coerenza con gli atti programmatori regionali di cui all'articolo 6, comma 3, lettera a);
- b) stipulano 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;
- c) nell'ambito della gestione dell'ATO espletano le procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto previste dalla normativa comunitaria e statale e gestiscono il contratto di servizio stipulato;
- d) nell'ambito dei contratti di servizio attuano il monitoraggio della domanda, dell'offerta e degli standard di qualità dei servizi.

2. Il piano di bacino di trasporto metropolitano e provinciale è lo strumento che persegue un sistema di trasporto che integra le diverse modalità, favorendo in particolar modo quelle a minor impatto sotto il profilo ambientale, coordinato alle previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e sociale e rispondente 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.

(11) Articolo così sostituito dall' art. 6, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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 programmatori 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.]⁽¹²⁾

(12) Comma abrogato dall' art. 7, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

Articolo 9 Ambiti Territoriali Ottimali ed enti di governo.⁽¹³⁾

1. Ai sensi della vigente normativa, sono istituiti:

a) un Ambito Territoriale Ottimale ed omogeneo (ATO) che coincide con l'intera circoscrizione territoriale regionale per l'esercizio dei servizi ferroviari di cui all'articolo 6, comma 6, che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale, il cui governo è assicurato dalla Regione;

b) quattro Ambiti Territoriali Ottimali e omogenei per l'esercizio dei servizi di trasporto terrestre e marittimo, ad esclusione dei servizi di cui alla lettera a), coincidenti col territorio della Città metropolitana di Genova e degli enti di area vasta di Imperia, La Spezia e Savona, il cui governo è assicurato dai medesimi enti, ai sensi dell'articolo 7.

(13) Articolo modificato 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), dall' art. 8, comma 1, L.R. 12 novembre 2015, n. 18, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 11, comma 1, della medesima legge), dall' art. 2, L.R. 22 dicembre 2015, n. 24, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 6, comma 1, della medesima legge) e dall' art. 10, comma 1, lettera b), L.R. 21 giugno 2016, n. 8, a decorrere dal 23 giugno 2016 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 11, comma 1 della stessa legge) e poi così sostituito dall' art. 8, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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) avvia, 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 attualizzabili 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. Tale contributo può costituire anche titolo nell'ambito di operazioni di cessione di credito].

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, fatte salve le riduzioni del servizio dovute a diminuzione delle risorse assegnate, o altre cause indipendenti dal livello di efficienza aziendale].

3-quater. [L'intervento straordinario di cui al comma 3-bis deve essere attivato entro il 31 marzo 2015 e concluso entro il 30 giugno 2016].».

Articolo 10 Tavoli di confronto consultivo.⁽¹⁴⁾

1. Al fine di assicurare il confronto tra i soggetti coinvolti nell'attuazione della riforma del sistema di trasporto pubblico regionale e locale, la Giunta regionale istituisce tavoli di confronto, con funzione consultiva.

2. La partecipazione ai lavori dei tavoli è a titolo gratuito.

(14) Articolo prima modificato dall' art. 3, comma 1, L.R. 22 dicembre 2015, n. 24, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 6, comma 1, della medesima legge), e poi così sostituito dall' art. 9, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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, dagli Assessori regionali competenti in materia di trasporti, servizi sociali e bilancio, dal Sindaco della Città metropolitana, da un rappresentante politico unitario per le province di Imperia, Savona e La Spezia, dal Presidente dell'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI) Liguria, o da loro delegati politici 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. ⁽¹⁵⁾

[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 ⁽¹⁶⁾.

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.]

(15) Articolo abrogato dall' art. 10, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge). Vedi anche, per le disposizioni transitorie, l' art. 271, comma 2, della stessa legge.

(16) 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.

2-bis. Gli accordi di programma definiscono altresì le modalità di svolgimento dei servizi di collegamento tra comuni facenti parte di ambiti territoriali diversi. ⁽¹⁷⁾

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 previa intese con le regioni interessate.

(17) Comma aggiunto dall' art. 11, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

Articolo 13 *Competenze sugli impianti fissi.* ⁽¹⁸⁾

1. Le competenze in materia di impianti di trasporto con trazione a fune, tranvie, filovie e metropolitane spettano:

- a) alla Regione, se interessano più comuni facenti parte di diversi territori provinciali;
- b) alla Città metropolitana di Genova e agli enti di area vasta, per i rispettivi ambiti di competenza, se interessano più comuni facenti parte del medesimo territorio provinciale;
- c) al Comune nel cui territorio si sviluppano interamente. ⁽¹⁹⁾

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.] ⁽²⁰⁾

3. Le competenze di cui al comma 1 riguardano: ⁽²¹⁾

- 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.

(18) Rubrica così modificata dall' art. 12, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

(19) Comma così sostituito dall' art. 12, comma 2, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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.».

(20) Comma abrogato dall' art. 12, comma 3, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

(21) Alinea così modificato dall' art. 12, comma 4, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

Art. 13-bis *Disciplina dei servizi autorizzati.* ⁽²²⁾

1. I servizi di cui all'articolo 5, comma 2, sono autorizzati, nel rispetto della vigente normativa:

- a) dalla Regione se si svolgono in ambito sovraregionale, qualora la maggiore parte del percorso si svolga sul territorio ligure, nonché in ambito sovraprovinciale;
- b) dalla Città metropolitana di Genova e dagli enti di area vasta, per i rispettivi ambiti di competenza, se si svolgono in ambito sovracomunale;
- c) dal Comune se si svolgono in ambito comunale.

2. Il rilascio dell'autorizzazione avviene a seguito di presentazione di apposita istanza da parte delle imprese di trasporto in possesso dei requisiti previsti dalla normativa in materia di accesso alla professione di trasportatore su strada di persone.

3. In caso di autorizzazione di un nuovo servizio a decorrere dall'anno 2014, tale autorizzazione è subordinata alla disponibilità di almeno un veicolo accessibile alle persone disabili, anche attraverso la stipula di apposite convenzioni, fermo restando l'onere di segnalazione da parte degli utenti interessati al fine di garantire la disponibilità del mezzo.

(22) Articolo aggiunto dall' art. 13, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

CAPO IV

Gestione del servizio di trasporto pubblico regionale e locale

Articolo 14 Affidamento del servizio. ⁽²³⁾

1. Gli enti di governo espletano le procedure per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico regionale e locale, limitatamente all'ambito di competenza, nel rispetto della normativa comunitaria e statale e delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti, istituita dall'*articolo 37 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*.

2. Gli enti affidanti ricorrono a procedure di affidamento che tengano conto dei costi standard o efficienti e secondo il modello di remunerazione a costo netto, al fine di garantire gli obiettivi di efficacia e di efficienza del sistema, attraverso una gestione dei servizi improntata alla sostenibilità economica e finanziaria ed al miglioramento della qualità.

3. La durata dell'affidamento è commisurata all'entità e alla durata degli investimenti previsti dal contratto di servizio nel rispetto della normativa vigente in materia.

4. Gli enti affidanti definiscono lotti di gara di dimensioni che garantiscano la più ampia partecipazione alle procedure di affidamento, secondo modalità non discriminatorie.

5. Gli enti affidanti individuano i beni essenziali e i beni indispensabili all'esercizio del trasporto pubblico, sia mobili, mobili registrati ed immobili, da mettere a disposizione del nuovo gestore aggiudicatario del servizio e assicurano il subentro del nuovo operatore nel rispetto della normativa comunitaria e statale e delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti.

6. La messa a disposizione al soggetto aggiudicatario di cui al comma 5 può essere attuata, da parte del gestore che cessa dal servizio, sia mediante il trasferimento della proprietà di beni, sia mediante la locazione o l'affitto degli stessi.

7. Gli enti affidanti sottoscrivono specifiche convenzioni con i rispettivi titolari, relative ai beni di cui al comma 5, per la definizione del valore di subentro sia in caso di locazione che in caso di cessione tenuto conto della quota di contribuzione pubblica riferita ai beni, sulla base delle prescrizioni emanate dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti. Tale quota, nel caso di trasferimento di proprietà, costituisce un contributo a favore del soggetto aggiudicatario, che subentra al cedente nelle obbligazioni relative a tale contribuzione pubblica a favore del bene trasferito.

8. 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.

9. È esclusa qualsivoglia forma di indennizzo a favore del gestore che cessa dal servizio.

(23) Articolo modificato 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), e poi così sostituito dall' art. 14, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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.

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.».

Articolo 15 Contratto di servizio. ⁽²⁴⁾

1.

2. Il contratto deve mantenere l'equilibrio economico per tutta la durata dell'affidamento e deve garantire il raggiungimento di obiettivi di efficienza durante tutto il periodo.

3. Il contratto, in conformità a quanto previsto dalla normativa comunitaria e statale, definisce tra l'altro:

- a) l'importo dovuto per le prestazioni del contratto a fronte degli obblighi di servizio e le relative modalità di erogazione;
- b) le modalità di modifica dei servizi e delle condizioni economiche;
- c) i servizi subaffidati secondo quanto stabilito dall'articolo 17;
- d) gli obiettivi di efficienza e le penalità in caso di mancato rispetto degli impegni assunti;
- e) gli standard 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));
- f) le modalità di attuazione del controllo attraverso il monitoraggio della domanda, dell'offerta e degli standard di qualità dei servizi;
- g) l'obbligo di provvedere alla certificazione dei bilanci e di tenere la contabilità separata, ai sensi dell'Allegato al Regolamento (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370 (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);
- h) le modalità di trasmissione dei dati necessari alla programmazione regionale ai sensi dell'articolo 20;
- i) le modalità per garantire il diritto alla mobilità delle persone disabili.

(24) Articolo così sostituito dall' art. 15, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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 MI 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 standard 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.] ⁽²⁸⁾

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.] ⁽²⁵⁾

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.] ⁽²⁵⁾

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.] ⁽²⁵⁾

3. Il gestore che cessa dal servizio restituisce alla Regione i finanziamenti ricevuti per l'acquisto e l'ammodernamento dei beni mobili e per l'acquisto, la costruzione e l'ammodernamento dei beni immobili non più ritenuti utilizzabili 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. ⁽²⁶⁾

4. I finanziamenti di cui al comma 3 possono, in alternativa alla restituzione, essere vincolati ai beni immobili essenziali e indispensabili 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 ⁽²⁷⁾.

5. [È esclusa qualsivoglia forma di indennizzo a favore del gestore che cessa dal servizio.] ⁽²⁸⁾

(25) 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), e poi abrogato dall' art. 16, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

(26) Comma così modificato prima 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), e poi dall' art. 16, comma 2, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

(27) Comma così modificato prima 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), e poi dall' art. 16, comma 3, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

(28) Comma abrogato dall' art. 16, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima 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 Giunta regionale stabilisce i criteri di politica tariffaria, tenuto conto: ⁽³⁰⁾

- 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.

4-bis. Al fine di garantire l'equilibrio economico finanziario dei contratti previsto dalla normativa europea e di rendere il sistema compatibile con i vincoli di finanza pubblica e con i principi di equilibrio del bilancio regionale, per i servizi di trasporto regionale e locale dedicati a specifici territori possono essere definite, nell'ambito del contratto di servizio, tariffe diversificate per gli utenti occasionali non residenti nel territorio di riferimento. Tali tariffe devono essere parametrate al costo dei servizi. ⁽²⁹⁾

5. La Regione, a partire dall'anno 2016, avvia l'attuazione del sistema di bigliettazione elettronica integrata su tutto il territorio regionale, al fine di garantire una maggiore integrazione e semplificazione dei sistemi tariffari e di consentire la programmazione ottimale dei servizi di trasporto pubblico in base alla domanda reale, con il conseguente efficientamento del sistema complessivo ed ulteriori benefici per gli utenti e gli operatori. La Giunta regionale determina le modalità per l'attuazione di tale intervento. ⁽³¹⁾

6. La Regione 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. ⁽³²⁾

⁽²⁹⁾ Comma inserito dall' art. 4, comma 1, L.R. 21 giugno 2016, n. 8, a decorrere dal 23 giugno 2016 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 11, comma 1 della stessa legge).

⁽³⁰⁾ Alinea così modificato dall' art. 17, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

⁽³¹⁾ Comma così sostituito dall' art. 17, comma 2, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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.».

⁽³²⁾ Comma così modificato dall' art. 17, comma 3, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

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 della Marina militare, dell'Aeronautica militare, dell'Esercito italiano, della Capitaneria di porto - Guardia costiera ⁽³³⁾;

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.

(33) Lettera così modificata dall' art. 4, comma 1, L.R. 22 dicembre 2015, n. 24, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 6, comma 1, della medesima legge).

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 risorse previste dall'articolo 29, comma 1-ter. ⁽³⁴⁾

(34) Comma così modificato dall' art. 18, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

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 e all'azienda esercente tali servizi. ⁽³⁵⁾

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.

(35) Comma così modificato dall' art. 19, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

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 ⁽³⁶⁾.

(36) 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.] ⁽³⁷⁾

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.

(37) *Comma abrogato dall' art. 20, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).*

Articolo 25 *Vincoli.*

1. I mezzi e i beni che beneficiano del contributo regionale, nonché di ogni altro contributo pubblico, anche comunitario, sono vincolati all'uso del servizio di trasporto pubblico regionale e locale di competenza della Regione. ⁽⁴¹⁾

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. ⁽³⁸⁾

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. ⁽³⁹⁾

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* nonché i mezzi e i beni beneficiari di ogni altro contributo pubblico anche comunitario, sono assoggettati 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. ⁽⁴⁰⁾

5. Per quanto non previsto dal presente articolo si applicano le disposizioni di cui alla normativa statale e comunitaria vigente in materia.

(38) *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).*

(39) *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).*

(40) *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), e poi così modificato dall' art. 21, comma 2, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).*

(41) *Comma così modificato dall' art. 21, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima 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 contributi pubblici non possono essere distratti dal servizio pubblico di linea. ⁽⁴²⁾
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".

(42) Comma così modificato dall' art. 22, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

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 28-bis *Fondo per l'efficientamento del servizio.* ⁽⁴³⁾

1. Nell'ambito delle risorse destinate al trasporto pubblico locale la Regione Liguria promuove, avvalendosi della Finanziaria Ligure per lo Sviluppo Economico - F.I.L.S.E. S.p.A., un'azione straordinaria di efficientamento, propedeutica all'affidamento del servizio, per un importo pari a euro 1.000.000,00 annui per dieci annualità, a partire dall'esercizio 2017, atualizzabili in un apposito fondo, per investimenti finalizzati al miglioramento del trasporto pubblico locale. Tale contributo può essere destinato alla copertura degli ammortamenti non sterilizzati relativi agli investimenti effettuati dalle aziende. Tale contributo può costituire anche titolo nell'ambito di operazioni di cessione di credito ⁽⁴⁵⁾.

2. La Giunta regionale determina le modalità per l'attuazione dell'intervento straordinario di cui al comma 1 ⁽⁴⁶⁾.

3. Le risorse di cui al comma 1, anche già erogate da FILSE S.p.A. alle aziende di trasporto, devono essere rendicontate da parte delle aziende di trasporto stesse secondo le modalità stabilite con deliberazione della Giunta regionale. In caso di mancata rendicontazione la Giunta regionale definisce le modalità di recupero delle somme erogate e non rendicontate ⁽⁴⁴⁾.

4. [L'annualità 2016 già erogata dalla Regione all'Agenzia regionale per il trasporto pubblico locale deve essere versata a favore di F.I.L.S.E. S.p.A. entro il 31 luglio 2016 al fine di consentirne l'utilizzo per le finalità di cui al comma 1] ⁽⁴⁷⁾.

5. [Per l'anno 2016 le somme destinate al funzionamento dell'Agenzia regionale per il trasporto pubblico locale sono conseguentemente ridotte per un importo pari al 70 per cento]. ⁽⁴⁷⁾

(43) Articolo inserito dall' art. 4, comma 2, L.R. 21 giugno 2016, n. 8, a decorrere dal 23 giugno 2016 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 11, comma 1 della stessa legge).

(44) Comma così sostituito dall' art. 1, comma 3, L.R. 10 novembre 2017, n. 27, a decorrere dal 15 novembre 2017 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 11, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: "3. L'intervento straordinario di cui al comma 1, attivato entro il 31 dicembre 2017, deve essere concluso entro il 31 dicembre 2016.". In precedenza, il presente comma era già stato modificato dall' art. 6, comma 1, L.R. 27 dicembre 2016, n. 34 e dall' art. 1, comma 1, L.R. 11 maggio 2017, n. 11.

(45) Comma così modificato dall' art. 1, comma 1, lettere a), b) e c), L.R. 10 novembre 2017, n. 27, a decorrere dal 15 novembre 2017 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 11, comma 1, della medesima legge).

(46) Comma così modificato dall' art. 1, comma 2, L.R. 10 novembre 2017, n. 27, a decorrere dal 15 novembre 2017 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 11, comma 1, della medesima legge).

(47) Comma abrogato dall' art. 1, comma 4, L.R. 10 novembre 2017, n. 27, a decorrere dal 15 novembre 2017 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 11, comma 1, della medesima legge).

Articolo 29 Riparto di risorse. ⁽⁴⁸⁾

1. Per gli anni 2016 e 2017, le risorse per il trasporto pubblico locale terrestre, ad esclusione del trasporto ferroviario sono ripartite tra i bacini di traffico di cui all'*allegata Tabella A* secondo le quote percentuali di seguito indicate: ⁽⁴⁹⁾

- 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.

1-bis. Le risorse per il trasporto pubblico regionale e locale sono erogate tenuto conto del raggiungimento, da parte di ogni singolo gestore, dei parametri di efficientamento del servizio previsti dalla normativa statale in materia. ⁽⁵⁰⁾

1-ter. Nell'ambito delle risorse per il trasporto pubblico regionale e locale una quota pari al massimo ad euro 400.000,00 è destinata annualmente all'esercizio delle attività di cui agli articoli 6, 20 e 28-bis. ⁽⁵⁰⁾

1-quater. Nell'ambito delle risorse di cui al comma 1, la Città metropolitana e gli enti di area vasta possono destinare una quota pari al massimo al 2 per cento annuo per l'esercizio delle attività di cui all'articolo 7, nonché delle altre funzioni in materia di trasporto. ⁽⁵⁰⁾

(48) Rubrica così sostituita dall' art. 23, comma 1, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «Riparto di risorse per l'anno 2014.».

(49) Alinea così modificato dall' art. 23, comma 2, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

(50) Comma aggiunto dall' art. 23, comma 3, L.R. 9 agosto 2016, n. 19, a decorrere dal 12 agosto 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 29, comma 1, della medesima legge).

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*] ⁽⁵¹⁾.

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] ⁽⁵¹⁾.

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*.

(51) 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 collegate 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'Arrosia, Mendatica, Montegrosso Pian Latte, Cesio, Ortovero, Vessalico, Borghetto di Arrosia, Ranzo, Aquila d'Arrosia, 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, Nê, 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, Levante, 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, Valbrevenna, 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, Levante, Monterosso.

Regione Lombardia - L.R. 4 aprile 2012, n. 6 recante: "Disciplina del settore dei trasporti".

(1) Pubblicata nel B.U. Lombardia 6 aprile 2012, n. 14, Supplemento.

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 ⁽²⁾;

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 ⁽²⁾;

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.

(2) Vedi la Delib.G.R. 25 ottobre 2013, n. 10/834.

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;
- c-bis) i servizi di navigazione sul sistema dei navigli lombardi. ⁽³⁾

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.

(3) Lettera aggiunta dall' art. 24, comma 1, lett. a), L.R. 28 dicembre 2017, n. 37, entrata in vigore il 31 dicembre 2017.

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'allocazione 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 di cui all'*articolo 2, comma 4, lettera c bis*), e ne esercita le funzioni di programmazione, affidamento e controllo ⁽⁴⁾;
- 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 una rete 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 idroscali 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*; ⁽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

(4) Lettera aggiunta dall'art. 17, comma 1, lettera a), L.R. 10 novembre 2015, n. 38 e poi così modificata dall' art. 24, comma 1, lett. b), L.R. 28 dicembre 2017, n. 37, entrata in vigore il 31 dicembre 2017 (vedi, anche, il comma 2).

(5) In attuazione della presente lettera vedi il Reg. reg. 22 dicembre 2014, n. 6. Vedi, anche, la Delib.G.R. 13 febbraio 2013, n. 9/4850.

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 2 è 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 definirne 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:

- 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. ⁽⁶⁾

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 ⁽⁸⁾.

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 ⁽⁹⁾.

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:

- 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. ⁽⁷⁾

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.

(6) Comma così sostituito dall' art. 4, comma 1, L.R. 8 luglio 2015, n. 19, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione. Il testo precedente era così formulato: «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 cinque bacini territoriali ottimali ed omogenei, corrispondenti ai confini amministrativi delle seguenti province:

- a) Bergamo;*
- b) Brescia;*
- c) Como, Lecco, Sondrio e Varese;*
- d) Cremona e Mantova;*
- e) Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia.».*

(7) Comma aggiunto dall'art. 7, comma 2, L.R. 12 ottobre 2015, n. 32, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(8) Le linee guida previste dal presente comma sono state approvate con Delib.G.R. 23 maggio 2012, n. 9/3506.

(9) Le linee guida previste dal presente comma sono state approvate con Delib.G.R. 25 ottobre 2012, n. 9/4261.

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 ⁽¹⁰⁾.

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.

(10) Vedi, anche, la *Delib. G.R. 6 giugno 2012, n. 9/3594* e la *Delib. G.R. 6 agosto 2012, n. 9/3930* e la *Delib. G.R. 24 aprile 2013, n. 10/69*.

Capo II

Programmazione regionale

Art. 10 *Programma regionale della mobilità e dei trasporti.* ⁽¹¹⁾

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.

(11) Vedi, anche, la *Delib.G.R. 11 ottobre 2013, n. 10/778*.

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.

1-bis. Il programma degli interventi regionali sul demanio delle acque interne individua le azioni di ammodernamento, completamento, manutenzione e realizzazione delle opere riguardanti le vie navigabili e i porti della navigazione interna ⁽¹²⁾.

2. Il programma di cui al comma 1 individua i criteri di valutazione e di realizzazione degli interventi.

(12) Comma aggiunto dall' art. 27, comma 1, lettera a), L.R. 15 marzo 2016, n. 4.

Capo III

Programmazione di bacino

Art. 13 Programmi di bacino del trasporto pubblico locale. ⁽¹³⁾

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).

(13) In attuazione del presente articolo vedi la Delib.G.R. 10 ottobre 2014, n. 10/2486.

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 ⁽¹⁴⁾.

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.

(14) Vedi la Delib.G.R. 19 settembre 2014, n. 10/2380.

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), e 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. Entro il 31 dicembre 2017 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), 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. La Giunta regionale definisce i criteri di distribuzione delle suddette risorse fra i diversi bacini in conformità alla disciplina di cui al comma 4. ⁽¹⁵⁾
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.

(15) Comma così modificato dall' art. 14, comma 1, lett. a) e b), L.R. 10 agosto 2017, n. 22, entrata in vigore il 15 agosto 2017, e dall' art. 25, comma 1, lett. a), L.R. 28 dicembre 2017, n. 37, entrata in vigore il 31 dicembre 2017.

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*.⁽¹⁶⁾

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*.

(16) In attuazione del presente comma vedi la *Delib.G.R. 9 gennaio 2015, n. 10/3008* e la *Delib.G.R. 14 marzo 2016, n. 10/4927*.

Art. 19 *Interventi per la riqualificazione del trasporto pubblico regionale e locale* ⁽¹⁸⁾.

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, sentite le Agenzie e, sino alla loro costituzione, le province, la Città metropolitana di Milano e i comuni capoluogo di provincia, definisce i vincoli temporali di destinazione e di inalienabilità e, con particolare riguardo al materiale rotabile su gomma, i criteri di assegnazione, che si possono basare anche su meccanismi premiali che tengano conto, in particolare, di:

- a) riduzione dell'età media dei mezzi in servizio riferibili a 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. ⁽¹⁷⁾

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 ciclopedonali.

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.

(17) Comma così sostituito dall'art. 10, comma 1, lett. a), L.R. 29 dicembre 2015, n. 42, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione. Il testo precedente era così formulato: "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."

(18) In attuazione del presente articolo vedi la Delib.G.R. 21 marzo 2016, n. 10/4958.

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. ⁽¹⁹⁾

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. ⁽¹⁹⁾

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.

(19) In attuazione del presente comma vedi la *Delib.G.R. 9 gennaio 2015, n. 10/3008* e la *Delib.G.R. 14 marzo 2016, n. 10/4927*

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)* ⁽²⁰⁾.

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*.

(20) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera a), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

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.

(21)

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.

(21) In attuazione del presente comma vedi il Reg. reg. 22 dicembre 2014, n. 6.

Art. 24-bis Sanzioni relative al servizio di noleggio di autobus con conducente. (22)

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 Reg. reg. 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 Reg. reg. 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 Reg. reg. 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 Reg. reg. 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 *Reg. reg. 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 Reg. reg. 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 Reg. reg. 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 Reg. reg. 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 Reg. reg. 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 Reg. reg. 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).

(22) Articolo aggiunto dall' art. 10, comma 1, lett. a), L.R. 5 agosto 2015, n. 22, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

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 ⁽²³⁾.

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 autovetture e motocarrozzette;
- c) il possesso del titolo professionale idoneo per l'iscrizione alla sezione riservata ai conducenti dei natanti.

(23) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, lettera b), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

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 ⁽²⁴⁾;
- 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*.

(24) Lettera così corretta con Avviso di rettifica pubblicato nel B.U. Lombardia 31 ottobre 2012, n. 44, Supplemento.

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 ⁽²⁵⁾.

7. La Giunta regionale, con deliberazione, determina i criteri, le procedure di accesso ai contributi e le relative modalità di erogazione.

(25) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera c), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

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. ⁽²⁸⁾ ⁽²⁶⁾

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 ⁽²⁷⁾.

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 ⁽²⁹⁾.

(26) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera d), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(27) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera e), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(28) Vedi, anche, la Delib.G.R. 13 febbraio 2013, n. 9/4850.

(29) In attuazione della presente lettera vedi la Delib.G.R. 19 dicembre 2014, n. 10/2965.

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). ⁽³⁰⁾

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.

2-bis. Negli atti relativi alle procedure per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario è previsto l'impegno a carico dell'impresa ferroviaria aggiudicataria a subentrare nelle obbligazioni assunte dal precedente gestore relative all'acquisto o al noleggio di materiale rotabile. I termini, le modalità e le condizioni per il subentro sono disciplinati con deliberazione della Giunta regionale. ⁽³¹⁾

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.

(30) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera f), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(31) Comma aggiunto dall' art. 19, comma 1, lett. a), L.R. 26 maggio 2017, n. 15, entrata in vigore il 31 maggio 2017.

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 avente la medesima scadenza della concessione rilasciata a Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di cui al decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138-T/2000. 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. ⁽³⁴⁾
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; ⁽³⁵⁾
- 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 ⁽³²⁾.

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:

- 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 ⁽³³⁾.

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.

⁽³²⁾ Comma così sostituito dall'art. 1, comma 1, lettera g), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione. Il testo originario era così formulato: «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, individuando altresì i procedimenti nei quali deve essere acquisito preventivamente il parere obbligatorio e vincolante del competente ufficio regionale.».

⁽³³⁾ Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, lettera h), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

⁽³⁴⁾ Comma così modificato dall'art. 10, comma 1, lett. b), L.R. 29 dicembre 2015, n. 42, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

⁽³⁵⁾ In attuazione della presente lettera vedi la Delib.G.R. 14 novembre 2013, n. 10/936 e la Delib.G.R. 16 marzo 2015, n. 10/3284.

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.* ⁽³⁸⁾

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 nulla osta di cui all'*articolo 14, comma 1, del D.P.R. 495/1992* e parere degli altri 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. ⁽³⁶⁾

6-bis. Gli enti proprietari delle strade pubblicano sul proprio sito istituzionale le cartografie o gli elenchi di strade di competenza percorribili dai veicoli eccezionali e dai trasporti in condizioni di eccezionalità, nonché dalle macchine agricole eccezionali e dalle macchine operatrici eccezionali. La giunta regionale entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione della legge regionale recante (Legge di semplificazione 2017) definisce le tipologie di cartografie e le modalità di redazione degli elenchi di strade da pubblicare in relazione ai limiti di carico, eventualmente suddivisi anche per asse, ai limiti di sagoma, alle tipologie di veicoli e alle prescrizioni di tutela del patrimonio stradale, stabilendo altresì i tempi e le modalità del relativo aggiornamento. Dalla data di pubblicazione sul sito istituzionale dell'ente proprietario, le cartografie o gli elenchi di strade sostituiscono il nulla osta o il parere di cui al comma 6 e, per le macchine agricole eccezionali e le macchine operatrici eccezionali, il nulla osta di cui agli *articoli 268 e 306 del D.P.R. 495/1992*. In caso di mancata pubblicazione o di istanze di autorizzazione per trasporti o veicoli in condizioni di eccezionalità non rientranti nelle fattispecie autorizzabili sulla base delle cartografie o degli elenchi pubblicati, le autorizzazioni sono rilasciate dalla città metropolitana o dalla provincia competente secondo le procedure di cui ai commi 2, 3, 4 e 6. ⁽³⁷⁾

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.

(36) Comma così modificato dall' art. 18, comma 1, lett. a), L.R. 26 maggio 2017, n. 15, entrata in vigore il 31 maggio 2017.

(37) Comma aggiunto dall' art. 18, comma 1, lett. b), L.R. 26 maggio 2017, n. 15, entrata in vigore il 31 maggio 2017, e poi così modificato dall' art. 25, comma 1, lett. b), c) e d), L.R. 28 dicembre 2017, n. 37, entrata in vigore il 31 dicembre 2017.

(38) In attuazione del presente articolo vedi la Delib.G.R. 24 luglio 2017, n. 10/6931.

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. ⁽³⁹⁾

(39) Il Regolamento previsto dal presente comma è stato emanato con Reg. reg. 10 giugno 2014, n. 4.

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*. ⁽⁴⁰⁾

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.

(40) In attuazione del presente comma vedi la Delib.G.R. 1° agosto 2014, n. 10/2275, la Delib.G.R. 3 luglio 2015, n. 10/3782 e la Delib.G.R. 20 novembre 2017, n. 10/7390.

Art. 46 *Controllo e sanzioni a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico* ⁽⁴¹⁾.

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 ⁽⁴²⁾.

1-bis. È 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 ⁽⁴³⁾.

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 1-bis 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 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 ⁽⁴⁴⁾.

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 ⁽⁴⁵⁾.

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.

(41) Rubrica così sostituita dall'art. 1, comma 1, lettera i), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione. Il testo originario era così formulato: «Sanzioni a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico.».

(42) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera j), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(43) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, lettera k), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(44) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera l), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(45) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, lettera m), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

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 ⁽⁴⁶⁾.

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.

(46) Le linee guida previste dal presente comma sono state approvate con Delib.G.R. 13 giugno 2012, n. 9/3634.

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 di ormeggio nei porti dei laghi lombardi.

Art. 50 *Regolamento del demanio della navigazione interna* ⁽⁴⁷⁾.

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.

⁽⁴⁷⁾ In attuazione del presente articolo vedi il Reg. reg. 27 ottobre 2015, n. 9.

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; ⁽⁴⁹⁾
- 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; ⁽⁴⁹⁾
- 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 e di assicurare lo sviluppo e la promozione della navigazione interna, disciplinando anche le modalità di erogazione dell'eventuale sostegno finanziario ⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁸⁾ Comma così modificato dall' art. 27, comma 1, lettera b), L.R. 15 marzo 2016, n. 4.

⁽⁴⁹⁾ In attuazione della presente lettera vedi il Reg. reg. 29 aprile 2015, n. 3.

Art. 52 *Canoni di concessione dei beni demaniali* ⁽⁵⁰⁾.

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.

(50) In attuazione del presente articolo vedi il Reg. reg. 27 ottobre 2015, n. 9.

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.* ⁽⁵¹⁾

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.

⁽⁵¹⁾ Articolo aggiunto dall'art. 17, comma 1, lettera b), L.R. 10 novembre 2015, n. 38.

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)". ⁽⁵²⁾

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)". ⁽⁵⁶⁾

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 Argegno-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 sei mesi dall'approvazione dei criteri di cui all'articolo 17, comma 2. ⁽⁵³⁾

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 diciotto mesi dall'approvazione dei criteri di cui all'articolo 17, comma 2. ⁽⁵⁴⁾

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. ⁽⁵⁷⁾

7. Dalla data di approvazione del bilancio, le Agenzie subentrano nelle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale indette dai rispettivi Enti partecipanti alla data di entrata in vigore della legge regionale recante (Assestamento al bilancio 2016-2018 - I Provvedimento di variazione con modifiche di leggi regionali), 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, con la sola eccezione dei contratti con modelli di remunerazione a costo lordo, nonché dei contratti derivanti da concessioni di costruzione e gestione secondo il modello della finanza di progetto, i cui costi di esercizio sono coperti anche dalle tariffe del servizio, per i quali il subentro nella titolarità del contratto e il trasferimento delle relative risorse avviene previo accordo e secondo tempistiche definite d'intesa tra l'ente locale interessato e la competente Agenzia. Fatto salvo quanto previsto al primo periodo del presente comma, 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, fatto salvo quanto previsto al primo periodo del presente comma. In ogni caso, a decorrere dall'anno 2018, le risorse di cui al presente comma sono trasferite, senza eccezione alcuna e nei limiti delle disponibilità di bilancio regionale annuale e pluriennale, alle Agenzie per il trasporto pubblico locale. ⁽⁵⁸⁾

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 e le Agenzie di trasporto pubblico locale, d'intesa con i rispettivi gestori, possono rideterminare le scadenze dei contratti di servizio sino al termine massimo previsto al comma 4. ⁽⁵⁵⁾

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.

(52) Comma prima modificato dall'art. 1, comma 1, lettera n), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione e poi così sostituito dall' art. 4, comma 2, lettera a), L.R. 8 luglio 2015, n. 19, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione. Il testo precedente era così formulato: «1. Gli enti locali provvedono alla costituzione delle agenzie per il trasporto pubblico locale, ai sensi dell'articolo 7, comma 5, entro il 31 marzo 2014.».

(53) Comma modificato dall'art. 1, comma 1, lettera o), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione, sostituito dall' art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 8 luglio 2015, n. 19, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione, e nuovamente modificato dall' art. 10, comma 6, lettera a), L.R. 8 agosto 2016, n. 22, entrata in vigore l'11 agosto 2016, e dall' art. 14, comma 1, lett. c), L.R. 10 agosto 2017, n. 22, entrata in vigore il 15 agosto 2017. Il testo precedente la sostituzione era così formulato: «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 il 31 dicembre 2014. In ogni caso, entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge, le province e i comuni capoluogo ricadenti nel medesimo bacino avviano, nelle more della costituzione dell'agenzia, la programmazione congiunta dei servizi oggetto del programma di bacino.».

(54) Comma modificato dall'art. 1, comma 1, lettera p), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione, sostituito dall' art. 4, comma 2, lettera c), L.R. 8 luglio 2015, n. 19, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione, e nuovamente modificato dall' art. 10, comma 6, lettera b), L.R. 8 agosto 2016, n. 22, entrata in vigore l'11 agosto 2016, e dall' art. 14, comma 1, lett. d), L.R. 10 agosto 2017, n. 22, entrata in vigore il 15 agosto 2017. Il testo precedente la sostituzione era così formulato: «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 il 31 dicembre 2014.».

(55) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, lettera q), L.R. 9 dicembre 2013, n. 18, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione e dall'art. 10, comma 6, lettera d), L.R. 8 agosto 2016, n. 22, entrata in vigore l'11 agosto 2016.

(56) Comma aggiunto dall'art. 4, comma 2, lettera b), L.R. 8 luglio 2015, n. 19, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

(57) Comma così sostituito dall'art. 4, comma 2, lettera d), L.R. 8 luglio 2015, n. 19, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione. Il testo precedente era così formulato: «6. Nel caso di mancato adempimento a quanto stabilito dai commi 1, 3, 4 e 5, la Giunta regionale, previa diffida e fissazione di un congruo termine, può sospendere l'erogazione, alle agenzie, di parte delle risorse regionali destinate al finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale ed allo svolgimento delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico, proporzionalmente alla gravità dell'inadempimento.».

(58) Comma sostituito dall'art. 4, comma 2, lettera e), L.R. 8 luglio 2015, n. 19, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione e poi così modificato dall'art. 10, comma 1, lett. c), d) ed e), L.R. 29 dicembre 2015, n. 42, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione, dall'art. 10, comma 6, lettera c), L.R. 8 agosto 2016, n. 22, entrata in vigore l'11 agosto 2016, e dall'art. 14, comma 1, lett. e), L.R. 10 agosto 2017, n. 22, entrata in vigore il 15 agosto 2017. Il testo precedente la sostituzione era così formulato: «7. Gli enti locali possono, previo consenso del gestore, stipulare accordi con le competenti agenzie per il trasporto pubblico locale per trasferire alle medesime la titolarità dei contratti di servizio sottoscritti dai medesimi enti locali per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale.».

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) 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), 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) 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) 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 *Delib.C.R. 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*, la Giunta regionale definisce i criteri per l'assegnazione delle risorse finanziarie per i servizi di trasporto pubblico locale in relazione agli stanziamenti di bilancio e in coerenza con le disposizioni della

legge statale di stabilità. Al dirigente competente è demandata l'assegnazione delle risorse finanziarie e l'erogazione delle stesse in forma di quote mensili. ⁽⁵⁹⁾

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.

(59) Comma così sostituito dall'art. 10, comma 1, lett. f), L.R. 29 dicembre 2015, n. 42, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione. Il testo precedente era così formulato: "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."

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 metropolitano 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:

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. ⁽⁶⁰⁾

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:

a) dalle aziende;

b) in caso di raggruppamento di imprese o di società consorzi, da ciascuna delle aziende costituenti;

c) dalle aziende che, per i soggetti sopra individuati, erogano servizi di trasporto pubblico in sub-affidamento oppure svolgono, in quanto appartenenti al medesimo gruppo, attività di manutenzione delle infrastrutture e del materiale rotabile o attività di amministrazione, contabilità e controllo. ⁽⁶⁰⁾

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 "Assestamento al bilancio 2014/2016 - I provvedimento 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 sub-affidamento 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. ⁽⁶⁰⁾

13-quinquies. A partire dall'esercizio 2016, per far fronte alle spese per il trasporto pubblico locale interurbano e garantire adeguati livelli di servizio e occupazionali, la Giunta regionale è autorizzata a riconoscere un ammontare di risorse da distribuire secondo i criteri definiti al comma 13-sexies. ⁽⁶¹⁾

13-sexies. Le risorse di cui al comma 13-quinquies sono assegnate alle Agenzie per il trasporto pubblico locale, laddove costituite e operative ai sensi dell'articolo 60, comma 1-bis, e ripartite tenendo conto della necessità di recuperare le riduzioni di risorse effettuate alle province e alla Città metropolitana di Milano con i provvedimenti di assegnazione delle stesse relativi all'esercizio 2015, a seguito delle previsioni di cui alla *legge 23 dicembre 2014, n. 190* (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato "Legge di stabilità 2015"), nonché delle percorrenze risultanti dal sistema di monitoraggio regionale per i servizi rendicontati dalle province e dalla Città metropolitana di Milano di cui all'articolo 15. Con provvedimento della Giunta regionale sono definite le modalità e i vincoli per il riconoscimento delle risorse aggiuntive alle Agenzie per il trasporto pubblico locale. ⁽⁶¹⁾

13-septies. Per garantire un adeguato livello dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale e l'equilibrio economico-finanziario del sistema, la Giunta regionale, su motivata richiesta degli enti locali o degli operatori del servizio interessati, può disporre anche misure regolatorie delle tariffe in deroga al *Reg. reg. 10 giugno 2014, n. 4* (Sistema tariffario integrato regionale del trasporto pubblico). ⁽⁶¹⁾

La presente legge regionale è pubblicata nel Bollettino ufficiale della Regione.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge della Regione Lombardia.

⁽⁶⁰⁾ Comma aggiunto dall'art. 18, comma 1, lettera a), L.R. 5 agosto 2014, n. 24, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

⁽⁶¹⁾ Comma aggiunto dall'art. 10, comma 1, lett. g), L.R. 29 dicembre 2015, n. 42, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

ALLEGATO A

Tabella riepilogativa infrazioni di cui all'art. 24-bis della legge regionale n. 6/2012 1) ⁽⁶²⁾

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) 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 20

Gg 30

Gg 40

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
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 comunque superare il numero di dieci.

Prima sospensione

Seconda sospensione

Dalla Terza sospensione in poi

Gg 7

Gg 14

Gg 30

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

(62) Allegato aggiunto dall' art. 10, comma 2, L.R. 5 agosto 2015, n. 22, entrata in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

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 e forme di mobilità condivisa quali il bike sharing e il bicibus come definiti al punto 5 dell'*allegato 1 del decreto ministeriale 20 luglio 2016, n. 208* (Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro); ⁽³⁾

d-bis) promuovere forme di mobilità condivisa quali car pooling, car sharing, scooter sharing e piedibus, come definiti dal punto 5 dell'*allegato 1 del decreto ministeriale 208/2016*; ⁽⁴⁾

d-ter) promuovere ulteriori forme di mobilità condivisa, soprattutto in aree marginali, a domanda debole, previo accordi e convenzioni con i comuni e le unioni di comuni. ⁽⁵⁾

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;

c-bis) la centralizzazione e razionalizzazione degli acquisti di beni e servizi nel sistema di trasporto pubblico locale ⁽⁶⁾

⁽³⁾ Lettera così modificata dall'art. 118, comma 1, L.R. 31 ottobre 2017, n. 16.

⁽⁴⁾ Lettera aggiunta dall'art. 118, comma 2, L.R. 31 ottobre 2017, n. 16.

⁽⁵⁾ Lettera aggiunta dall'art. 118, comma 2, L.R. 31 ottobre 2017, n. 16.

⁽⁶⁾ Lettera aggiunta dall'art. 21, comma 1, L.R. 27 gennaio 2015, n. 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 purché 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. n. 422/1997*.

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 ⁽⁷⁾.

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. 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 ⁽⁸⁾.

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 *D.M. 20 dicembre 1991, n. 448*, del Ministro dei trasporti (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.

(7) Comma aggiunto dall'art. 23, comma 1, L.R. 7 maggio 2013, n. 8, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 42 della medesima legge).

(8) Comma così sostituito dall'art. 21, comma 2, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1. Il testo originario era così formulato: «3. Gli Enti locali possono istituire servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti ai sensi dei commi 1 e 2, con oneri a carico dei rispettivi bilanci.».

Capo II - Funzioni e competenze

Art. 4

Funzioni e compiti amministrativi della Regione. Strumenti di programmazione ⁽⁹⁾.

1. La Regione esercita le seguenti funzioni che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale:

a) 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;

b) programmazione della rete e dei servizi regionali di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a);

c) 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 della mobilità e dei trasporti e del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale ⁽¹⁰⁾.

3. Il Piano regionale della mobilità e dei trasporti è lo strumento strategico, di lungo periodo, di indirizzo e di sintesi delle politiche di settore, che in coerenza con gli indirizzi regionali di sviluppo economico e sociale e del territorio:

a) definisce la politica regionale della mobilità e dei trasporti e fornisce il contributo alla pianificazione nazionale di livello generale e alle sue articolazioni settoriali;

b) costituisce lo strumento di indirizzo e coordinamento della pianificazione e della programmazione degli enti locali al fine di realizzare un'efficace e coerente integrazione tra iniziative e decisioni locali e regionali;

c) delinea l'assetto delle infrastrutture e dei servizi regionali, anche sotto l'aspetto gerarchico, e lo coordina con la rete delle comunicazioni internazionali, nazionali e locali ⁽¹¹⁾.

3-bis. Il piano regionale della mobilità e dei trasporti si declina in piani di settore che afferiscono alle politiche del trasporto pubblico, della logistica, delle infrastrutture di trasporto, della sicurezza stradale ⁽¹²⁾.

3-ter. I piani di settore delineano il quadro sistemico delle azioni delle politiche di settore, apportando i contenuti tecnici specifici necessari al raggiungimento degli obiettivi individuati nel piano regionale della mobilità e dei trasporti ponendo alla base di ogni piano di settore politiche per il raggiungimento di obiettivi di mobilità sostenibile e d'innovazione tecnologica applicata ai trasporti ⁽¹³⁾.

3-quater. I piani di settore sono implementati dai programmi di attuazione, pluriennali e annuali, che definiscono i fabbisogni di spesa, precisano, sulla base delle disponibilità di bilancio, l'ammontare dei finanziamenti, coordinandoli con quelli di altri soggetti erogatori di finanziamenti, pubblici e privati, e definiscono operativamente le azioni da finanziare e da attuare ⁽¹⁴⁾.

4. Il piano regionale della mobilità e dei trasporti è adottato dalla Giunta regionale, previa consultazione dei consigli provinciali, che si esprimono entro e non oltre trenta giorni dalla trasmissione della proposta di piano. Il Piano adottato è trasmesso al Consiglio regionale che lo approva con propria deliberazione previa acquisizione del parere del Consiglio delle autonomie locali ⁽¹⁵⁾ ⁽¹⁶⁾.

4-bis. I piani di settore ed i relativi programmi di attuazione, sottoposti alla procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica, sono approvati dalla Giunta regionale previo parere della commissione consiliare competente ⁽¹⁷⁾.

5. Il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico, in conformità con il piano regionale della mobilità e dei trasporti e con il piano di settore di riferimento, definisce, d'intesa con gli Enti locali, aggregati nel consorzio di cui all'articolo 8 ⁽¹⁸⁾:

a) gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi;

b) l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi;

c) 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;

d) la politica tariffaria per l'integrazione e la promozione dei servizi;

e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;

f) il sistema di monitoraggio dei servizi;

g) la rete e l'organizzazione dei servizi regionali amministrati dalla Regione e gli indirizzi di programmazione dei servizi regionali delegati agli Enti locali.

6. Acquista l'intesa di cui al comma 5 il programma triennale è sottoposto all'esame della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali ⁽¹⁹⁾.

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 ⁽²⁰⁾.

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] ⁽²¹⁾.

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. n. 422/1997 e secondo le indicazioni dell'articolo 8 del D.Lgs. n. 422/1997, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera a), del D.Lgs. n. 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. n. 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. n. 422/1997, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera b), del D.Lgs. n. 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.

(9) Con Delib.G.R. 19 febbraio 2007, n. 8-5296 e con Delib.G.R. 14 maggio 2012, n. 13-3852 è stato approvato il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale, ai sensi del presente articolo. Vedi, anche, la Delib.G.R. 3 agosto 2017, n. 105-5534.

(10) Comma così modificato dall'art. 22, comma 1 L.R. 29 luglio 2016, n. 16, a decorrere dal 29 luglio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge).

(11) Comma così sostituito dall'art. 22, comma 2, L.R. 29 luglio 2016, n. 16, a decorrere dal 29 luglio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «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».

a) fornisce contributo all'elaborazione del piano generale dei trasporti e costituisce lo strumento di indirizzo e coordinamento della pianificazione degli Enti locali;

b) delinea l'assetto delle infrastrutture e dei servizi regionali e li coordina con la rete delle comunicazioni internazionali, nazionali e locali;

c) individua i costi degli interventi e le priorità d'attuazione.».

(12) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 3, L.R. 29 luglio 2016, n. 16, a decorrere dal 29 luglio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge).

(13) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 3, L.R. 29 luglio 2016, n. 16, a decorrere dal 29 luglio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge).

(14) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 3, L.R. 29 luglio 2016, n. 16, a decorrere dal 29 luglio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge).

(15) Comma dapprima modificato dall'art. 22, comma 1, lettera m), L.R. 29 ottobre 2015, n. 23, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 25, comma 1, della medesima legge) e poi così sostituito dall'art. 22, comma 4, L.R. 29 luglio 2016, n. 16, a decorrere dal 29 luglio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «4. Il piano regionale dei trasporti è adottato dalla Giunta regionale previa consultazione dei consigli provinciali che si esprimono entro e non oltre 30 giorni dalla trasmissione della proposta di piano e previa acquisizione del parere della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali istituita ai sensi dell'articolo 6 della L.R. n. 34/1998. Il piano adottato è trasmesso al Consiglio regionale che lo approva con propria deliberazione.».

(16) Vedi, anche, la Delib.G.R. 29 dicembre 2016, n. 24-4498.

(17) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 5, L.R. 29 luglio 2016, n. 16, a decorrere dal 29 luglio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge).

(18) Alinea così modificato dall'art. 21, comma 3, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1 e dall'art. 22, comma 6, L.R. 29 luglio 2016, n. 16, a decorrere dal 29 luglio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge).

(19) Comma così modificato dall'art. 21, comma 4, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(20) Vedi, anche, la Delib.G.R. 22 ottobre 2013, n. 18-6536.

(21) Comma abrogato dall'art. 22, comma 7, L.R. 29 luglio 2016, n. 16, a decorrere dal 29 luglio 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 37, comma 1, della medesima legge).

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.

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 ⁽²²⁾.

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;

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. n. 285/1992* ⁽²³⁾;

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. n. 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 di 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.

(22) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 5, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(23) Lettera così sostituita dall'art. 14, L.R. 26 giugno 2006, n. 22. Il testo originario era così formulato: «f) la definizione, sulla base di parametri socio-economici e territoriali, del numero massimo di autorizzazioni da prevedersi nei regolamenti comunali, in materia di servizi di noleggio.».

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. n. 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. n. 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. n. 34/1998*, nell'ambito della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali.

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 ⁽²⁴⁾.

(24) *Comma aggiunto dall'art. 1, L.R. 19 luglio 2004, n. 17.*

Art. 8

Agenzia della mobilità piemontese ⁽²⁵⁾ ⁽²⁶⁾.

1. Al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito regionale, la Regione insieme agli Enti locali interessati, promuove, aderendovi, la costituzione di un ente pubblico di interesse regionale ⁽²⁷⁾.

1-bis. L'ente pubblico di cui al comma 1, istituito e disciplinato dalla presente legge, assume forma di consorzio e la denominazione di "Agenzia della mobilità piemontese". Obiettivo primario dell'Agenzia è stabilire e mantenere il coordinamento dei servizi di trasporto su gomma in relazione a quelli su ferro ⁽²⁸⁾.

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 ⁽²⁹⁾.

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 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. Il consorzio è la sede deputata per l'acquisizione da parte della Regione dell'intesa di cui all'articolo 4, comma 5 ⁽³⁰⁾.

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 ⁽³¹⁾.

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 ⁽³²⁾.

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 ⁽³³⁾.

3. [Al fine di assicurare la concorrenza, i servizi extraurbani su gomma attribuiti al consorzio ed esercitati non prevalentemente nei confini dell'area della conurbazione di Torino, sono appaltati separatamente da quelli esercitati nell'area della conurbazione. I servizi esercitati prevalentemente nei confini dell'area della conurbazione di Torino possono essere suddivisi in più lotti ove ciò sia opportuno per garantire l'economicità, l'efficienza e la qualità del servizio. Per servizi esercitati prevalentemente nei confini dell'area della conurbazione di Torino, corrispondente ai confini esterni dei comuni aderenti al consorzio, si intendono quelli la cui produzione chilometrica annua sia svolta per almeno i due terzi all'interno dell'area della conurbazione] ⁽³⁴⁾.

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.

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 ⁽³⁵⁾.

(25) Rubrica dapprima sostituita dall'art. 11, comma 1, L.R. 11 luglio 2011, n. 10, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39 della medesima legge) e poi dall'art. 21, comma 6, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1. Il testo precedente era così formulato: «Consorzio per la mobilità nell'ambito metropolitano torinese.».

(26) Vedi, anche, la Delib.G.R. 9 marzo 2015, n. 33-1164.

(27) Comma così modificato dapprima dall'art. 11, comma 2, L.R. 11 luglio 2011, n. 10, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39 della medesima legge) e poi dall'art. 21, comma 7, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(28) Comma aggiunto dapprima dall'art. 11, comma 3, L.R. 11 luglio 2011, n. 10, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39 della medesima legge) e poi così modificato dall'art. 21, comma 8, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(29) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 9, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(30) Comma dapprima sostituito dall'art. 2, comma 1, L.R. 19 luglio 2004, n. 17, poi così modificato dall'art. 11, comma 4, L.R. 11 luglio 2011, n. 10, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39 della medesima legge) e dall'art. 21, comma 10, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1. Il testo precedente era così formulato: «2. Il consorzio gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli Enti aderenti in ambito metropolitano 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 relative all'ambito metropolitano».

(31) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 11, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(32) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 11, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(33) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 11, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(34) Comma dapprima sostituito dall'art. 2, comma 2, L.R. 19 luglio 2004, n. 17 e poi abrogato dall'art. 21, comma 12, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1. Il testo precedente era così formulato: «3. Al fine di assicurare la concorrenza, i servizi extraurbani su gomma dell'ambito metropolitano sono appaltati per aree omogenee. I servizi totalmente compresi nei confini dell'area della conurbazione di Torino possono essere suddivisi in più lotti ove ciò sia opportuno per garantire l'economicità, l'efficienza e la qualità del servizio».

(35) Comma aggiunto dall'art. 12, comma 1, L.R. 14 maggio 2015, n. 9, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 22, comma 1 della citata legge).

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 ⁽³⁶⁾.

(36) Il presente articolo, aggiunto dall'art. 3, L.R. 19 luglio 2004, n. 17, è stato poi così sostituito dall'art. 19, L.R. 3 agosto 2010, n. 18, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29 della medesima legge). Il testo originario era così formulato: «Art. 8-bis. Società delle infrastrutture regionali. 1. La Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente, può promuovere la costituzione di una o più società pubbliche, definite ai sensi dell'articolo 113 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali), come da ultimo modificato dall'articolo 4, comma 234, della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato - Legge finanziaria 2004), 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. Proprietà e gestione delle infrastrutture possono essere unitariamente conferite.».

Capo III - Strumenti e procedure

Art. 9

Accordi di programma ⁽³⁷⁾.

1. La Regione, d'intesa con le province ed i comuni direttamente coinvolti aggregati nel consorzio denominato Agenzia per la mobilità piemontese, 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 ⁽³⁸⁾.
2. La Regione stipula con le province ed i comuni con popolazione superiore a trentamila abitanti aggregati nel consorzio denominato Agenzia per la mobilità piemontese, accordi di programma di validità triennale per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi ⁽³⁹⁾.
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.
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 ⁽⁴⁰⁾.
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.
6. Le risorse per gli investimenti, relativi al rinnovo ed al potenziamento del materiale rotabile per i servizi di trasporto pubblico locale con preferenza per quelli su rotaia a basso impatto di emissioni di scarico e per l'arredo di linea, 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 ⁽⁴¹⁾.

(37) Vedi quanto previsto dalla Delib.G.R. 21 dicembre 2000, n. 1-1824, dal D.P.G.R. 27 dicembre 2007, n. 105 e dal D.P.G.R. 22 dicembre 2008, n. 142.

(38) Comma così modificato dall'art. 21, comma 13, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(39) Comma così modificato dall'art. 21, commi 14 e 15, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(40) Comma così sostituito dall'art. 21, comma 16, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1. Il testo precedente era così formulato: «4. Nel caso di mancata stipula degli accordi di programma di cui al comma 2, la Regione provvede all'assegnazione delle risorse limitatamente alla parte relativa al finanziamento dei servizi minimi.».

(41) Comma dapprima sostituito dall'art. 11, comma 5, L.R. 11 luglio 2011, n. 10, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39 della medesima legge) e poi così modificato dall'art. 21, comma 17, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1. Il testo precedente era così formulato: «6. Le risorse per gli investimenti, relativi al rinnovo ed al potenziamento del materiale rotabile per i servizi di competenza degli Enti locali, sono attribuite, contestualmente alla stipulazione degli accordi di programma di cui al presente articolo, agli Enti locali che le erogano secondo criteri e modalità stabiliti dalla Giunta regionale.».

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.
- 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 ⁽⁴²⁾.

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 ⁽⁴³⁾.

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 ⁽⁴⁴⁾.

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. n. 285/1992*;
- i) la disciplina da applicare in caso di subaffidamento di servizi complementari al trasporto pubblico, previa autorizzazione dell'Ente. I soggetti subaffidatari devono sottostare alle medesime condizioni contrattuali dell'azienda che ha ottenuto l'affidamento principale ⁽⁴⁵⁾;
- 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 comprensivi dei dati di frequentazione e di bigliettazione a completamento di quanto previsto dalla lettera o); ⁽⁴⁶⁾

q) la definizione dei piani di investimento per lo sviluppo ed il potenziamento delle reti e degli impianti.

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 ⁽⁴⁷⁾.

4-ter. La mancata stipulazione delle convenzioni di cui al comma 4-bis, comporta l'applicazione dell'articolo 25 ⁽⁴⁸⁾.

5. La Regione stipula i contratti di servizio relativi ai servizi ferroviari di cui agli *articoli 8 e 9 del D.Lgs. n. 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.

(42) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 18, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(43) Comma aggiunto dall'art. 23, comma 2, L.R. 7 maggio 2013, n. 8, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 42 della medesima legge).

(44) Comma aggiunto dall'art. 30, comma 1, L.R. 4 dicembre 2009, n. 30, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 43 della medesima legge).

(45) Lettera così modificata dall'art. 21, comma 19, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(46) Lettera così modificata dall'art. 119, comma 1, L.R. 31 ottobre 2017, n. 16.

(47) Comma inserito dall'art. 12, comma 2, L.R. 14 maggio 2015, n. 9, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 22, comma 1 della citata legge).

(48) Comma inserito dall'art. 12, comma 2, L.R. 14 maggio 2015, n. 9, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 22, comma 1 della citata legge).

Art. 11

Procedure concorsuali.

(49)

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. n. 158/1995*, nonché secondo quanto stabilito dall'articolo 18, comma 2, lettera a), ultimi tre periodi del *D.Lgs. n. 422/1997* e successive modificazioni ⁽⁵⁰⁾.

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 ⁽⁵¹⁾.

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 precedentemente forniti dalle società partecipanti alla gara stessa ⁽⁵²⁾.

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) ⁽⁵³⁾.

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. Nel rispetto del principio di libera concorrenza, al fine di assicurare il tempestivo avvio del servizio in caso di affidamento a nuovo gestore, all'impresa uscente è fatto obbligo di assicurare la disponibilità del materiale rotabile a titolo di locazione, fino all'entrata in esercizio del materiale oggetto di offerta e strumentale all'effettuazione del servizio da parte dell'aggiudicatario. La messa a disposizione di tali beni deve avvenire a condizioni non discriminatorie rispetto a tutti i partecipanti alla procedura di affidamento. In caso di vincoli di destinazione d'uso sui beni essenziali o indispensabili in proprietà del gestore uscente, detti beni sono messi a disposizione dell'aggiudicatario, il quale ha l'obbligo di mantenere e di rilevare gli stessi a titolo di locazione o di cessione della proprietà. La Giunta regionale, con propria deliberazione, fissa i criteri per la determinazione dei canoni di locazione e dei valori di subentro dei beni indispensabili di proprietà del gestore uscente da cedere al nuovo aggiudicatario, in coerenza con la disciplina regolatoria di settore. ⁽⁵⁴⁾

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. n. 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.

(49) Il presente comma, già sostituito dall'art. 4, comma 1, L.R. 19 luglio 2004, n. 17 e dall'art. 19, L.R. 4 maggio 2012, n. 5, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 54 della medesima legge), è stato nuovamente così sostituito dall'art. 21, comma 20, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1. Il testo precedente era così formulato: «1. Gli enti contraenti gli accordi di programma di cui all'articolo 9 stipulano i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa nazionale vigente. La Regione stipula i contratti di servizio relativi al trasporto pubblico ferroviario di cui all'articolo 10, comma 2-bis, della presente legge con i soggetti aggiudicatari esclusivamente a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica, effettuate con modalità idonee a favorire il superamento degli assetti monopolistici e ad introdurre meccanismi di concorrenzialità, conformemente a quanto disposto dall'articolo 18, comma 2, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. 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.».

(50) Comma così sostituito dall'art. 4, comma 2, L.R. 19 luglio 2004, n. 17. Il testo originario era così formulato: «2. L'aggiudicazione avviene sulla base dei criteri previsti 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 la procedura prevista dallo stesso decreto legislativo all'articolo 12, comma 2, lettera b), nonché all'articolo 13 limitatamente ai casi contemplati ed inoltre secondo quanto stabilito dall'articolo 18, comma 2, lettera a), ultimo periodo del D.Lgs. n. 422/1997, come modificato dall'articolo 1, comma 6, lettera a), del D.Lgs. n. 400/1999».

(51) Comma aggiunto dall'art. 4, comma 3, L.R. 19 luglio 2004, n. 17.

(52) Comma aggiunto dall'art. 4, comma 3, L.R. 19 luglio 2004, n. 17.

(53) Comma aggiunto dall'art. 4, comma 3, L.R. 19 luglio 2004, n. 17.

(54) Comma così modificato dall'art. 40 comma 1, L.R. 22 dicembre 2015, n. 26, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 66, comma 1.

Art. 12

Politica tariffaria e di promozione ⁽⁵⁵⁾.

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.

1-bis. Le norme per l'eventuale revisione delle tariffe di trasporto pubblico locale devono essere previste nei contratti di assegnazione dei servizi medesimi ⁽⁵⁶⁾.

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 e devono essere omogenee tra i diversi mezzi di trasporto operanti sullo stesso tragitto ⁽⁵⁷⁾.

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.

4-bis. La Giunta regionale, con propria deliberazione, definisce un contributo annuo a carico degli utenti per la concessione delle agevolazioni di cui al comma 4. ⁽⁵⁸⁾

5. È vietato il rilascio di titoli di viaggio gratuiti ⁽⁵⁹⁾.

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, inclusa la possibilità di poter utilizzare biglietti di diverse aziende validi sullo stesso percorso ⁽⁶⁰⁾.

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 ⁽⁶¹⁾.

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 ⁽⁶²⁾.

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 ⁽⁶³⁾.

(55) Con Delib.G.R. 4 giugno 2007, n. 66-6087 è stato approvato, ai sensi del presente articolo, l'adeguamento tariffario dei servizi di trasporto pubblico locale.

(56) Comma aggiunto dall'art. 5, comma 1, L.R. 19 luglio 2004, n. 17.

(57) Comma dapprima sostituito dall'art. 5, comma 2, L.R. 19 luglio 2004, n. 17 e poi così modificato dall'art. 21, comma 21, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1. Il testo precedente era così formulato : «2. Le tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale sono indicate, in armonia con i criteri di cui al comma 1, nell'ambito dei contratti di servizio di cui all'articolo 10».

(58) Comma aggiunto dall'art. art. 40 comma 2, L.R. 22 dicembre 2015, n. 26, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 66, comma 1.

(59) In deroga a quanto disposto nel presente comma, vedi l'art. 50, comma 1, L.R. 23 aprile 2007, n. 9.

(60) Comma così modificato dall'art. 21, comma 22, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(61) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 23, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(62) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 23, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(63) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 23, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

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. Predisporre una relazione annuale sull'andamento dei servizi di trasporto e la trasmette alla Giunta regionale. ⁽⁶⁴⁾

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. 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 ⁽⁶⁵⁾ ⁽⁶⁶⁾.

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.

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 ⁽⁶⁷⁾.

⁽⁶⁴⁾ Comma così modificato dall'art. 120, comma 1, L.R. 31 ottobre 2017, n. 16.

⁽⁶⁵⁾ Comma così modificato dall'art. 21, comma 24, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

⁽⁶⁶⁾ In attuazione di quanto previsto dal presente comma, vedi la Delib.G.R. 23 giugno 2015, n. 23-1609 e la Det. reg. 8 marzo 2016, n. 542.

⁽⁶⁷⁾ Comma aggiunto dall'art. 21, comma 25, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

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.

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 ⁽⁶⁸⁾.

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.

(68) Comma così sostituito dall'art. 6, L.R. 19 luglio 2004, n. 17. Il testo originario era così formulato: «6. L'eventuale risparmio, conseguito da appalti affidati all'offerta economicamente più vantaggiosa, rispetto alle risorse assegnate alla provincia od al comune, rimane a disposizione della provincia o del Comune con vincolo di destinazione alla funzione di trasporto pubblico».

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.

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 ⁽⁶⁹⁾.

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 ⁽⁷⁰⁾.

(69) Comma così sostituito dall'art. 21, comma 26, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1. Il testo precedente era così formulato: «4. La verifica della ripartizione avviene ogni tre anni, a seguito del monitoraggio del grado di attuazione e del conseguimento degli obiettivi dell'accordo di programma e del programma dei servizi stipulati.».

(70) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 27, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

Art. 16

Fondo regionale trasporti.

1. Le risorse finanziarie relative all'espletamento delle funzioni amministrative di cui al D.Lgs. n. 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

Controllo, monitoraggio e vigilanza ⁽⁷¹⁾ ⁽⁷²⁾.

1. La Regione esercita compiti di controllo, di monitoraggio e di vigilanza sulla generalità dei servizi di trasporto pubblico d'interesse locale e regionale.
2. La Regione esercita le funzioni di cui al comma 1, tramite proprio personale appositamente incaricato. I criteri e le modalità per l'esercizio delle funzioni stesse sono disciplinati con provvedimento di Giunta regionale sentita la commissione consiliare competente. Le irregolarità relative ai servizi del trasporto pubblico locale e regionale accertate dal personale regionale sono comunicate all'ente competente all'esercizio delle funzioni amministrative anche ai fini dell'applicazione, ricorrendone le condizioni, del regime sanzionatorio previsto dai contratti di servizio di riferimento. ⁽⁷³⁾
3. 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.
4. I soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale hanno l'obbligo di consentire al personale incaricato ai sensi dei commi 2 e 3 il libero accesso ai veicoli, agli impianti ed alla documentazione amministrativa contabile.
5. Il personale di cui al comma 2 accerta e contesta le violazioni a carico dei soggetti secondo quanto previsto nei rispettivi contratti di servizio.
6. Nell'esercizio delle funzioni di cui al comma 1 la Regione acquisisce, dall'Agenzia della mobilità piemontese e dai soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale, le informazioni tecnico-economiche necessarie ad accertare l'efficacia e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, dei programmi settoriali di investimento finanziati dalla Regione ed il corretto utilizzo delle risorse destinate al finanziamento dei servizi minimi di trasporto pubblico.
7. La Regione, al fine di costituire e mantenere le basi dati necessarie a supportare le proprie funzioni istituzionali, cura la realizzazione e la gestione del Sistema Informativo Regionale dei Trasporti (SIRT), identificando con atto di Giunta regionale le specifiche tecniche per la predisposizione dei singoli flussi di alimentazione e le tempistiche dei relativi invii, nonché la tipologia dei dati da rendere accessibili al pubblico. L'osservatorio regionale della mobilità di cui all'articolo 13 è inserito nell'ambito del SIRT.
8. La Regione istituisce e mantiene, anche in chiave evolutiva, un sistema di monitoraggio regionale dei servizi di trasporto pubblico d'interesse locale e regionale, identificando gli indicatori e le reportistiche utili all'esercizio delle proprie funzioni istituzionali.
9. L'Agenzia della mobilità piemontese ed i soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale forniscono i dati e le informazioni sui servizi di trasporto, necessari alla realizzazione del SIRT, di cui al comma 7 nei termini e con le modalità stabiliti con provvedimento di Giunta regionale.
10. L'accesso ai dati del sistema informativo SIRT è pubblico fatta eccezione per i dati sensibili, come definito dal quadro legislativo nazionale, o non divulgabili.
11. Previa diffida ad adempiere e previa fissazione di un congruo termine per ottemperare, è sospesa, in tutto o in parte con una percentuale minima del 5 per cento in relazione alla gravità dell'inadempimento per tutta la durata dell'inadempimento stesso, l'erogazione dei corrispettivi, secondo le modalità e i termini disciplinati con atto della Giunta regionale nei confronti dei soggetti esercenti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale che:
 - a) non rispondono nei termini alle richieste di informazioni o di dati;
 - b) forniscono informazioni o dati non veritieri o inesatti o incompleti;
 - c) non consentono il libero accesso ai veicoli o agli impianti o alla documentazione amministrativa contabile di cui al comma 4;
 - d) non consentono l'espletamento delle verifiche volte all'acquisizione delle informazioni tecnico-economiche di cui al comma 6.
12. In caso di circolazione in ragione delle funzioni e del servizio sui mezzi di trasporto pubblico locale e regionale da parte dei soggetti di cui ai commi 2 e 3, non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 12, comma 5 e non è dovuto alcun rimborso ai gestori del servizio pubblico di trasporto. ⁽⁷⁴⁾

(71) Articolo dapprima modificato dall'art. 30, commi 2, 3, 4, 5 e 6, L.R. 4 dicembre 2009, n. 30, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 43 della medesima legge) e dall'art. 21, comma 28, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1 e poi così sostituito dall'art. 19, comma 1, L.R. 25 ottobre

2016, n. 19, a decorrere dal 27 ottobre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 23, comma 1 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «Art. 18. Controllo, monitoraggio e vigilanza. 1. La Regione esercita compiti di controllo, di monitoraggio e di vigilanza sulla generalità dei servizi di trasporto pubblico locale.

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.

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.

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.

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.».

(72) Vedi, anche, la Delib.G.R. 6 febbraio 2017, n. 7-4621.

(73) Comma così modificato dall'art. 121, comma 1, L.R. 31 ottobre 2017, n. 16.

(74) Comma così sostituito dall'art. 121, comma 2, L.R. 31 ottobre 2017, n. 16. Il testo precedente era così formulato: «12. Nei contratti di servizio sono richiamati gli obblighi informativi di cui ai commi 6 e 9 e le previsioni di cui al comma 11.».

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]. ⁽⁷⁵⁾

(75) Comma abrogato dall'art. 122, comma 1, L.R. 31 ottobre 2017, n. 16.

Art. 20

Sanzioni a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e procedure di applicazione. ⁽⁷⁶⁾

1. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in qualsiasi modalità esercitati, sono tenuti a munirsi di valido ed idoneo titolo di viaggio da esibire, a richiesta, agli agenti accertatori o al personale incaricato dal gestore del servizio, ed a:

a) validarlo all'inizio del viaggio in conformità alle prescrizioni del gestore;

b) validarlo ad ogni singola uscita, se previsto, ed in occasione di ogni singolo accesso ai mezzi di trasporto utilizzati, in conformità alle prescrizioni del gestore;

c) conservarlo per la durata dell'intero percorso e sino alla fermata di discesa. Nel caso di fruizione dei servizi di metropolitana gli utenti sono tenuti a conservare il titolo di viaggio sino alla linea dei tornelli.

2. Si intendono per titoli di viaggio i biglietti, gli abbonamenti, il credito trasporti ed ogni altro mezzo, cartaceo o elettronico, che attesti l'avvenuto pagamento della corsa sul servizio di trasporto pubblico locale e regionale ovvero attesti il diritto alla libera circolazione.

3. Gli utenti sprovvisti di valido e idoneo titolo di viaggio o che non ottemperino a quanto previsto al comma 1, lettere a) e c), in caso di violazione commessa nell'ambito di pubblici servizi urbani, suburbani, extraurbani, di navigazione, impianti fissi e metropolitane, fatta salva l'applicazione delle sanzioni penali quando i fatti costituiscono reato, sono soggetti ad una sanzione amministrativa pecuniaria che non può essere inferiore a trenta volte e superiore a centottanta volte il prezzo del normale biglietto a tariffa ordinaria per il percorso minimo di cui alla tabella tariffaria autorizzata oltre al pagamento del normale biglietto a tariffa ordinaria. La violazione

commessa, nell'ambito del servizio ferroviario regionale, comporta il pagamento della tariffa ordinaria calcolata dalla stazione di partenza fino alla destinazione dichiarata dal viaggiatore e l'applicazione di una sanzione amministrativa da trenta a centottanta volte la tariffa minima regionale del primo scaglione tariffario.

4. È ammesso il pagamento della sanzione prevista al comma 3 in misura ridotta pari alla terza parte del massimo o, se più favorevole, al doppio del minimo della sanzione edittale, oltre al normale biglietto a tariffa ordinaria ed alle spese del procedimento, se l'utente estingue l'illecito entro sessanta giorni dalla contestazione, o, se questa non è avvenuta, dalla notificazione. Qualora si provveda al pagamento entro sette giorni dalla contestazione o, se questa non è avvenuta, dalla notificazione, si applica la sanzione al minimo edittale oltre al normale biglietto a tariffa ordinaria ed alle spese del procedimento.

5. Qualora l'utente, sanzionato per mancato possesso di idoneo e valido titolo di viaggio ai sensi del comma 3, dimostri, secondo le modalità e le procedure stabilite dal gestore, entro sette giorni dalla contestazione o se questa non è avvenuta, dalla notificazione, il possesso di un abbonamento o di una tessera di libera circolazione nominativa, in corso di validità al momento della infrazione, è soggetto alla sola sanzione prevista al comma 9, lettera b) oltre alle spese del procedimento.

6. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale possono regolarizzare a bordo il contratto di trasporto mediante il versamento diretto agli agenti accertatori o al personale incaricato dal gestore del servizio, di una maggiore somma, stabilita dal gestore del servizio, il cui importo non può superare il valore minimo della sanzione di cui al comma 3 oltre al pagamento del normale biglietto a tariffa ordinaria. Qualora, per qualsiasi motivo, gli utenti non si avvalgano di tale facoltà, trova applicazione la sanzione di cui al comma 3 con le modalità di cui al comma 4.

7. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico ferroviario in partenza da località sprovviste di biglietterie o di punti vendita alternativi o di sistemi automatizzati, attivi e funzionanti al momento della salita, regolarizzano il proprio contratto di trasporto acquistando il titolo di viaggio, a bordo del mezzo e senza alcuna maggiorazione, se, al momento della salita avvisano del fatto gli agenti accertatori o il personale incaricato dal gestore del servizio. Qualora, per qualsiasi motivo, gli utenti non si avvalgano di tali facoltà, trova applicazione la sanzione di cui al comma 3 con le modalità di cui al comma 4.

8. I contratti di servizio del trasporto pubblico locale e regionale disciplinano le ulteriori condizioni di acquisto a bordo del mezzo del titolo di viaggio, senza la maggiorazione prevista al comma 6 sulla base delle disposizioni emanate dalla Giunta regionale.

9. Gli utenti che pur provvisti di regolare titolo di viaggio non ottemperino agli obblighi di validazione di cui al comma 1, lettera b) possono effettuare:

a) la regolarizzazione a bordo mediante il pagamento diretto agli agenti accertatori o al personale incaricato dal gestore del servizio del prezzo del normale biglietto a tariffa ordinaria per il primo scaglione tariffario autorizzato;

b) la regolarizzazione, entro sette giorni dalla contestazione, al gestore del servizio, mediante il pagamento del prezzo del normale biglietto a tariffa ordinaria per il primo scaglione tariffario autorizzato.

10. Qualora, per qualsiasi motivo, gli utenti non si avvalgano delle facoltà di cui al comma 9, è applicata una sanzione pari ad un terzo della sanzione minima di cui al comma 3, oltre alle spese del procedimento.

11. Per le infrazioni di cui all'*articolo 29 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) che abbiano determinato danno materiale alle attrezzature o ai beni strumentali delle imprese, si applica la sanzione amministrativa da un minimo di euro 45,00 a un massimo di euro 270,00 oltre al risarcimento del danno. È ammesso il pagamento della sanzione con le modalità di cui al comma 4.

12. I gestori dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale prevedono forme di premialità a favore dei clienti fidelizzati mediante smart-card nominativa, che hanno ottemperato con diligenza agli obblighi di validazione previste dal comma 1, lettera b), utilizzando le risorse derivate dal sistema sanzionatorio di cui al comma 9. I gestori dei servizi possono altresì prevedere forme di premialità a favore dei clienti fidelizzati utilizzando proprie risorse.

13. I gestori dei servizi di trasporto pubblico informano adeguatamente gli utenti degli obblighi e dei diritti che derivano dalle disposizioni del presente articolo provvedendo altresì al loro inserimento nei regolamenti delle condizioni di vendita e nelle carte aziendali dei servizi.

14. 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 o dal legale rappresentante del gestore del servizio pubblico di trasporto.

15. 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.

16. La Regione attribuisce la qualifica di agente di polizia amministrativa al personale di cui al comma 14 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.

17. La Giunta regionale definisce le modalità per l'attribuzione della qualifica di agente di polizia amministrativa di cui al comma 16.

18. Salvo quanto previsto dal comma 12, il ricavato delle sanzioni applicate agli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale costituisce provento del traffico dell'azienda che ha irrogato la sanzione.

19. Per quanto non previsto dal presente articolo si applicano le vigenti norme nazionali, ove compatibili.

(76) Articolo modificato dall'art. 30, L.R. 4 dicembre 2009, n. 30, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 43 della medesima legge), dall'art. 11, L.R. 11 luglio 2011, n. 10, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39 della medesima legge), dall'art. 21, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1, ed infine così sostituito dall'art. 123, comma 1, L.R. 31 ottobre 2017, n. 16. Per le disposizioni del presente articolo, vedi, anche, l'art. 124, comma 1, L.R. n. 16/2017. Il testo precedente era così formulato: «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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

6-quater. La Giunta regionale definisce le modalità per l'attribuzione della qualifica di agente di polizia amministrativa di cui al comma 6-ter.

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.».

Art. 20-bis *Corsi di identità ⁽⁷⁷⁾.*

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 ⁽⁷⁸⁾.

2. La Giunta regionale definisce i criteri e le modalità per l'organizzazione del corso di cui al comma 1 .

(77) Articolo aggiunto dall'art. 30, comma 8, L.R. 4 dicembre 2009, n. 30, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 43 della medesima legge), poi così modificato come indicato nella nota che segue. Vedi anche il comma 12 del suddetto art. 30.

(78) Comma così sostituito dall'art. 11, comma 8, L.R. 11 luglio 2011, n. 10, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39 della medesima legge). Il testo originario era così formulato: «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 al personale individuato a tal fine dalle aziende di trasporto.».

Capo VI - Norme transitorie e finali

Art. 20-ter. *Clausola valutativa. ⁽⁷⁹⁾*

1. La Giunta regionale rende conto periodicamente al Consiglio regionale delle modalità di attuazione della presente legge e dei risultati ottenuti in termini di miglioramento dell'accessibilità, in particolare delle zone montane e collinari, di affidamento per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale con procedure concorsuali, nonché di riduzione dei consumi energetici, delle emissioni inquinanti e ambientali.

2. Per le finalità di cui al comma 1, la Giunta regionale, avvalendosi anche dei dati e del sistema informativo dell'Osservatorio regionale della mobilità di cui all'articolo 13, presenta annualmente alla commissione consiliare competente e al Comitato per la qualità della normazione e la valutazione delle politiche, una relazione che contiene almeno le seguenti informazioni:

a) un quadro della produzione chilometrica annua della rete di trasporto pubblico locale e regionale su ferro, gomma e lacuale anche in relazione ai diversi bacini territoriali omogenei e il numero di passeggeri trasportati;

b) i ricavi del servizio ed il rapporto con i relativi costi di esercizio con l'indicazione dei diversi titoli di viaggio venduti;

c) le forme di bigliettazione disponibili, il livello di diffusione dei sistemi di bigliettazione integrata;

d) un quadro delle aziende di trasporto pubblico locale nel territorio regionale partecipate da enti locali con le relative quote di partecipazione;

e) l'elenco delle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale regionale con gli elementi essenziali dei relativi contratti, i casi di eventuale applicazione dell'articolo 8-bis e le quote di partecipazione delle aziende di trasporto pubblico locale nel territorio regionale partecipate da enti locali;

f) il livello di sviluppo delle attività connesse all'attuazione dell'articolo 18, con particolare riguardo all'adempimento degli obblighi informativi di cui al comma 9;

g) il grado di diffusione e di aggiornamento delle carte dei servizi aziendali con riferimento ai principali standard qualitativi ed ai livelli di accessibilità del servizio.

3. Le relazioni successive alla prima documentano inoltre:

a) il grado di accessibilità del servizio di trasporto pubblico urbano e del servizio ferroviario regionale, con particolare riferimento alla Città di Torino;

b) il contributo dato dall'introduzione della validazione obbligatoria di tutti i titoli di viaggio caricati su supporti elettronici alla conoscenza dei flussi dei passeggeri, all'origine e alla destinazione degli spostamenti degli utenti in ciascun bacino territoriale omogeneo, nonché al contrasto dell'evasione e alla razionalizzazione dell'offerta;

c) una descrizione delle tendenze e delle evoluzioni complessive del sistema di trasporto pubblico locale basato sul confronto tra i dati raccolti dall'Osservatorio regionale della mobilità di cui all'articolo 13;

d) un'analisi sintetica del parco veicolare delle aziende esercenti il servizio di trasporto pubblico locale, con particolare riguardo all'età, allo stato e alla motorizzazione dei veicoli in esercizio.

4. Le relazioni sono rese pubbliche unitamente agli eventuali documenti del Consiglio regionale che ne concludono l'esame.

5. I soggetti coinvolti nell'attuazione della presente legge, pubblici e privati, forniscono le informazioni necessarie all'espletamento delle attività previste dai commi 2 e 3. Gli eventuali oneri relativi alle attività di cui ai commi 2 e 3 trovano copertura negli stanziamenti di cui all'articolo 26.

(79) Articolo aggiunto dall'art. 125, comma 1, L.R. 31 ottobre 2017, n. 16.

Art. 20-quater.

Dati relativi alla qualità dell'aria ed al rilevamento acustico. ⁽⁸⁰⁾

1. I dati relativi al monitoraggio della qualità dell'aria ed al rilevamento acustico sono trasmessi annualmente alla commissione consiliare competente dall'Agenzia regionale per la protezione ambientale.

(80) Articolo aggiunto dall'art. 126, comma 1, L.R. 31 ottobre 2017, n. 16.

Art. 21

Procedure transitorie.

1. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 11, comma 2-quater, della presente legge fino al 31 dicembre 2002, vige la seguente procedura semplificata ⁽⁸¹⁾.

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 (A.T.M.) 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 n. 345/1998* (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 e successive proroghe, con scadenza entro la fine del periodo transitorio, possono utilizzare la procedura negoziata di cui all'*articolo 12, comma 2, lettera c), del D.Lgs. n. 158/1995* ⁽⁸²⁾. 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. n. 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. n. 158/1995*.

6. [Nelle more dell'istituzione del consorzio di cui all'articolo 8 le funzioni di programmazione ed amministrazione dell'area conurbana di Torino sono attribuite:

a) al Comune di Torino, in accordo con la Provincia di Torino relativamente ai servizi urbani e suburbani attualmente eserciti dall'A.T.M.;

b) agli altri Enti per i rimanenti servizi urbani secondo le rispettive competenze] ⁽⁸³⁾.

(81) Comma così modificato dall'art. 7, comma 1, L.R. 19 luglio 2004, n. 17. L'art. 10 della stessa legge ha disposto il differimento al 31 dicembre 2005 o, comunque, alla data di conclusione del periodo transitorio prevista dalla normativa nazionale in materia del termine indicato nel presente comma.

(82) Periodo così modificato dall'art. 7, comma 2, L.R. 19 luglio 2004, n. 17.

(83) Comma abrogato dall'art. 21, comma 30, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

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.

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 ⁽⁸⁴⁾.

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 ⁽⁸⁵⁾.

(84) Comma aggiunto dall'art. 8, L.R. 19 luglio 2004, n. 17.

(85) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 31, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

Art. 23

Modalità di conferimento di funzioni.

1. Il conferimento delle funzioni è regolato con le modalità previste dal titolo III della L.R. n. 34/1998.

Art. 24

Rinvio.

1. Per quanto non disciplinato dalla presente legge si applicano le disposizioni previste dalla L.R. n. 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.

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 entro i termini previsti dall'articolo 8, comma 5-bis non hanno aderito al consorzio di cui all'articolo 8 ⁽⁸⁶⁾.

(86) Comma aggiunto dall'art. 21, comma 32, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1 e poi così modificato dall'art. 12, comma 3, L.R. 14 maggio 2015, n. 9, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 22, comma 1 della citata legge).

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. n. 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. n. 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. n. 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 all'Agenzia della mobilità piemontese per il finanziamento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale»⁽⁸⁷⁾;

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».

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⁽⁸⁸⁾.

3-bis. [Il consorzio di cui all'articolo 8 è autorizzato a destinare, per far fronte agli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate, una somma non superiore al 2 per cento delle risorse ad esso assegnate per i servizi di trasporto pubblico locale]⁽⁸⁹⁾.

4. La dotazione dei capitoli istituiti in applicazione dei commi 1, 2 e 3 è definita in sede di predisposizione dei relativi bilanci annuali.

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) ⁽⁹⁰⁾.

(87) Lettera così modificata dall'art. 21, comma 33, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(88) Comma così sostituito dall'art. 21, comma 34, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1. Il testo precedente era così formulato: «3. Le risorse di cui ai capitoli d) ed e) del comma 2 sono rispettivamente definite nella misura del 3 per cento e del 97 per cento dello stanziamento annuale disponibile. I comuni destinatari delle deleghe di cui alla presente legge sono autorizzati a destinare una somma non superiore all'1 per cento del medesimo stanziamento per il finanziamento degli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate. Per le stesse finalità le province sono autorizzate, in aggiunta alla spesa annuale minima pari a lire 150 milioni, salvo aggiornamento annuale in base all'andamento dell'inflazione, a destinare una somma non superiore all'1 per cento dello stanziamento annuale disponibile.».

(89) Comma dapprima aggiunto dall'art. 9, L.R. 19 luglio 2004, n. 17 e poi abrogato dall'art. 21, comma 35, L.R. 27 gennaio 2015, n. 1.

(90) Comma aggiunto dall'art. 30, comma 9, L.R. 4 dicembre 2009, n. 30, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 43 della medesima legge).

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. n. 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. n. 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. n. 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. n. 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. n. 422/1997*;
 - b) fissa gli indirizzi per l'attuazione del piano di risanamento tecnico economico di cui all'*articolo 11 del D.Lgs. n. 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. n. 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 Puglia – Legge 31 ottobre 2002, n. 18 recante: "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale"

(1) Pubblicata nel B.U. Puglia 4 novembre 2002, n. 139.

(2) In deroga a quanto disposto nella presente legge, vedi l'art. 8, comma 4, L.R. 16 aprile 2007, n. 10.

(3) Con *Delib.G.R. 22 giugno 2004, n. 918* è stato approvato l'atto di indirizzo in materia di trasporto pubblico locale, riguardante il procedimento di attuazione delle previsioni derivanti dal combinato disposto della presente legge. Con *Delib.G.R. 26 aprile 2016, n. 598* è stato approvato, ai sensi della presente legge, il piano attuativo dei trasporti 2015-2019 e il piano triennale dei servizi 2015-2017.

TITOLO I**Finalità e definizioni****Art. 1***Finalità ⁽⁴⁾.*

1. La presente legge, in attuazione delle disposizioni di cui alla *L.Cost. 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.

(4) Vedi anche l'art. 53, comma 1, L.R. 12 gennaio 2005, n. 1.

Art. 2*Definizioni.*

1. Nella presente legge si indica con *D.Lgs. n. 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. n. 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. n. 422/1997* il *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422* e con *D.Lgs. n. 400/1999* il *decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400*, con la *legge n. 3/2001* la *L.Cost. 18 ottobre 2001, n. 3* "Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione" e con la *legge n. 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 (T.P.R.L.) i servizi di trasporto collettivo di persone e di merci, con esclusione del trasporto di merci pericolose, nocive e inquinanti, effettuati con modalità terrestri, 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 T.P.R.L. sono effettuati con modalità ordinarie di linea o con modalità

speciali ai sensi dell'articolo 18. Non sono servizi di T.P.R.L. 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 T.P.R.L. 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 T.P.R.L. 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. n. 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 filoviari 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, filoviari 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 T.P.R.L.;

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 T.P.R.L. 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. n. 267/2000* e compresi nei propri ambiti territoriali, osservando i principi di cui all'*articolo 4, comma 3, della L. n. 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. n. 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 ⁽⁵⁾.

1. La Regione costituisce annualmente nel proprio bilancio un Fondo regionale trasporti (F.R.T.), destinato all'esercizio e agli investimenti nel settore del T.P.R.L., alimentato dalle risorse del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito con l'*articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95* (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), convertito, con modificazioni, dalla *legge 7 agosto 2012, n. 135*, così come sostituito dall'*articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228* (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2013)) e da risorse proprie.

2. Il Fondo regionale trasporti è così articolato:

a) interventi per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale automobilistici, tranviari, filoviari e lacuali, finanziato con le risorse trasferite dallo Stato alla Regione e 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, *articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422* (Conferimento alle regioni e 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*), finanziato con le risorse trasferite dallo Stato alla Regione e con risorse proprie;

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. n. 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. La Giunta regionale, a decorrere dal 2016, provvede annualmente a definire le modalità di ripartizione del Fondo regionale trasporti con propria deliberazione, dopo avere acquisito il parere della commissione consiliare competente, su proposta dell'Assessore alle infrastrutture e mobilità e di concerto con l'Assessore al bilancio, tenendo conto delle previsioni dell'*articolo 16-bis del D.L. n. 95/2012*, come inserito in sede di conversione dalla *L. n. 135/2012*, e successivamente sostituito dall'*articolo 1, comma 301, della L. n. 228/2012* e del *D.P.C.M. 11 marzo 2013*.

4. Le risorse in favore degli enti locali 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

(5) Comma così sostituito dall'art. 12, comma 3, L.R. 14 dicembre 2015, n. 35, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione. Il testo precedente era così formulato: «Art. 4. Ripartizione delle risorse. 1. La Regione costituisce annualmente nel proprio bilancio un Fondo regionale trasporti (F.R.T.), destinato all'esercizio e agli investimenti nel settore del T.P.R.L., alimentato dalle risorse trasferite dallo Stato ai sensi del D.Lgs. n. 422/1997 e successive modificazioni e da risorse proprie.

2. Il F.R.T. è articolato nei seguenti capitoli di spesa del bilancio regionale:

a) interventi per l'esercizio dei servizi automobilistici, tranviari, filoviani 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. n. 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. n. 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 ⁽⁶⁾.

1. La Giunta regionale determina, con le modalità di cui al comma 2, i servizi minimi di T.P.R.L., come definiti all'*articolo 16 del D.Lgs. n. 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 ⁽⁷⁾.

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'UNCCEM, 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 T.P.R.L.

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 T.P.R.L. non comprendono i servizi gestiti in economia dai comuni, i cui oneri restano a carico dei bilanci comunali.

(6) *In deroga a quanto disposto nel presente articolo, vedi l'art. 10, comma 3, L.R. 16 aprile 2007, n. 10. Con Delib.G.R. 23 marzo 2010, n. 865 è stata approvata, ai sensi e per gli effetti del presente articolo, la determinazione dei servizi minimi di trasporto pubblico regionale locale.*

(7) *Vedi anche l'art. 53, comma 2, L.R. 12 gennaio 2005, n. 1 e l'art. 10, L.R. 30 dicembre 2005, n. 20.*

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. n. 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 ⁽⁸⁾.

1. Il piano regionale dei trasporti (PRT) è il documento programmatico generale della Regione rivolto a realizzare sul proprio territorio, in armonia con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e degli altri documenti programmatici internazionali, nazionali e interregionali, un sistema equilibrato del trasporto delle persone e delle merci, ecologicamente sostenibile, connesso ai piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico. Il PRT è aggiornato ogni cinque anni, salvo diverse indicazioni rivenienti dall'Osservatorio per la mobilità previsto all'articolo 25.

2. Il PRT è redatto in accordo alle linee guida indicate dal piano generale dei trasporti; esso è articolato secondo le modalità del trasporto, tra loro integrate, e individua:

a) l'assetto del sistema regionale dei trasporti con le rilevate criticità, nonché le prospettive di evoluzione di tale sistema in relazione al contesto nazionale e sovranazionale dei trasporti;

b) gli obiettivi e le strategie del sistema multimodale dei trasporti raccordati agli strumenti di pianificazione territoriale generale e settoriale;

c) le linee di intervento che includono i riferimenti alla riorganizzazione dei servizi e alla gerarchia delle reti infrastrutturali, nonché i criteri di selezione delle priorità di intervento, relative a:

- 1) trasporto stradale;
- 2) trasporto ferroviario;
- 3) trasporto marittimo;
- 4) trasporto aereo;
- 5) intermodalità dei passeggeri;
- 6) intermodalità delle merci;
- 7) servizi minimi di cui al *D.Lgs. n. 422/1997*.

3. L'Assessorato regionale ai trasporti, che può avvalersi dell'Agenzia regionale per la mobilità di cui all'articolo 25, nonché di consulenti esterni di comprovata esperienza nel settore, predispone la proposta di PRT tenendo conto della programmazione degli enti locali e di tutti gli strumenti della programmazione regionale.

4. La proposta di PRT di cui al comma 3 è approvata dal Consiglio regionale. Con eguale procedura sono approvate le varianti al PRT.

5. I Piani operativi attuativi del PRT nonché i piani pluriennali dei servizi minimi sono approvati dalla Giunta regionale, previo parere della Commissione consiliare competente in materia ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾.

(8) Vedi anche l'art. 1, comma 2, L.R. 23 giugno 2008, n. 16.

(9) Il presente articolo, già modificato dall'art. 1, L.R. 2 marzo 2004, n. 2, è stato poi così sostituito dall'art. 1, L.R. 15 novembre 2007, n. 32. Il testo precedente era così formulato: «Art. 7. Piano regionale trasporti. 1. Il Piano regionale trasporti (P.R.T.) 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 P.R.T. è aggiornato di norma ogni cinque anni, salvo diverse indicazioni rivenienti dall'Osservatorio per la mobilità di cui all'articolo 25.

2. Il P.R.T. 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, predispone la proposta di P.R.T., 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 P.R.T. di cui al comma 3 è approvata dal Consiglio regionale. Con uguale procedura sono approvate le varianti al P.R.T. La proposta e le approvazioni possono riguardare anche singoli piani di settore.».

(10) Con Delib.G.R. 23 marzo 2010, n. 814 è stato approvato, ai sensi del presente comma, il Piano operativo attuativo 2009-2013 del Piano regionale dei trasporti.

Art. 8

Piano triennale dei servizi.

1. Il Piano triennale dei servizi (P.T.S.), redatto ai sensi dell'articolo 14, comma 3, del D.Lgs. n. 422/1997 e nell'ambito degli obiettivi del P.R.T., 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 P.T.S. 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 P.T.S. 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 P.R.T. 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, velivoli, attrezzature e tecnologie per l'esercizio dei servizi di T.P.R.L., 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 ⁽¹¹⁾.

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 T.P.R.L.;

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 T.P.R.L. 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:

$$V_x = V_o (1 - 0,18x + 0,009x^2)$$

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.

(11) Comma così modificato dall'art. 9, L.R. 16 aprile 2007, n. 10.

Art. 11

Piani Provinciali di bacino.

1. I Piani Provinciali di bacino (P.P.B.) 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 P.P.B. 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 P.P.B. sono approvate dalla Giunta Provinciale con le medesime modalità del comma 2. Ove i competenti Consigli Provinciali non approvassero le modifiche resesi necessarie in ottemperanza all'aggiornamento del P.R.T., 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 (P.U.T.) sono adottati, ai sensi dell'articolo 36 del D.Lgs. n. 285/1992, dai comuni di cui al decreto del Ministero lavori pubblici 2 gennaio 1996 e successive modificazioni e integrazioni.

2. I P.U.T. 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 P.U.T. 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 P.U.T. 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 P.U.T. definiscono i servizi urbani per la mobilità dei soggetti disabili ai sensi dell'articolo 26, comma 3, della L. n. 104/1992 e dell'articolo 13 della L.R. n. 10/1997.

TITOLO IV

Gestione dei servizi

Art. 13

Obiettivi generali.

1. La Regione persegue, nella organizzazione gestionale dei servizi di T.P.R.L., 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, a società o consorzi per la gestione di TPRL, purché i relativi Statuti societari contengano espressamente la previsione di cui al comma 1, lettera e) ⁽¹²⁾.

3. La cessione delle quote azioni sarà effettuata esclusivamente mediante procedure a evidenza pubblica.

(12) Il presente comma, già modificato dapprima dall'art. 2, L.R. 2 marzo 2004, n. 2, e poi dall'art. 60, comma 1, L.R. 4 agosto 2004, n. 14, dall'art. 52, comma 1, L.R. 12 gennaio 2005, n. 1 e infine dall'art. 17, comma 1, L.R. 2 dicembre 2005, n. 17, è stato successivamente così sostituito dall'art. 29, L.R. 19 luglio 2006, n. 22. Il testo precedente era così formulato: «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 T.P.R.L. La partecipazione complessiva degli enti pubblici, come sopra richiamati, è da considerarsi quale sommatoria degli enti partecipanti e non può superare, entro il 31 dicembre 2006, la percentuale massima del cinquantuno per cento del capitale sociale delle aziende che gestiscono servizi di T.P.R.L. In ogni caso, gli statuti societari dovranno contenere espressamente la previsione di cui al precedente comma 1, lettera e)».

Art. 14

Forme di gestione.

1. I servizi di T.P.R.L., ai sensi dell'articolo 113 del D.Lgs. n. 267/2000 e dell'articolo 18 del D.Lgs. n. 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 T.P.R.L. 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. n. 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 T.P.R.L. 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. n. 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. n. 158/1995. Alle gare pubbliche possono partecipare i soggetti di cui all'articolo 23 del D.Lgs. n. 158/95.

2. L'Ente affidante istituisce un proprio sistema di qualificazione delle imprese concorrenti, ai sensi dell'articolo 15 del D.Lgs. n. 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 T.P.R.L. 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. n. 158/1995*, individuata sulla base di elementi di valutazione prestabiliti dall'ente appaltante in apposito capitolato speciale di appalto, con particolare riferimento, per quanto riguarda i servizi di trasporto pubblico regionale locale, ai seguenti aspetti ⁽¹³⁾:

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);

4-bis) Per quanto riguarda l'aggiudicazione della gestione delle infrastrutture ferroviarie, così come individuate all'*articolo 3, comma 1, lettera n), del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188*, fermo restando il criterio dell'offerta più vantaggiosa, ai sensi dell'*articolo 24, lettera b), del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158*, sarà fatta sulla base di elementi di valutazione prestabiliti dall'ente appaltante in apposito capitolato speciale di appalto, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

1) economico (max punti 35) per la valutazione, con punteggio nell'ordine:

a) del ribasso sull'importo a base di gara, se previsto a compensazioni di obblighi di servizio o di altri obblighi previsti dal *D.Lgs. n. 188/2003* (max punti 5);

b) di altri specifici aspetti economico-gestionali che verranno individuati, anche nell'ambito del *D.Lgs. n. 188/2003*, dalla Giunta regionale con proprio provvedimento (max punti 30);

2) qualitativo (max punti 65) per la valutazione, con punteggio nell'ordine:

a) delle eventuali certificazioni di qualità conseguite per la progettazione, gestione, manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture ferroviarie (UNI EN ISO 9001:2000), per la responsabilità sociale (SA 8000:2001), per la gestione ambientale (UNI EN ISO 14000) rilasciate da enti certificatori di rilevanza comunitaria (max punti 25);

b) delle caratteristiche qualitative dei servizi previsti dall'*articolo 20 del D.Lgs. n. 188/2003* che dovranno essere erogati dal gestore dell'infrastruttura alle imprese ferroviarie e, più in generale, per la valutazione delle caratteristiche qualitative del servizio complessivamente offerto, della salvaguardia ambientale del territorio, della disponibilità a offrire servizi gratuiti agli utenti disabili, nonché di altri specifici aspetti che verranno individuati dalla Giunta regionale con proprio provvedimento, anche nell'ambito del *D.Lgs. n. 188/2003* (max punti 40) ⁽¹⁴⁾.

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. n. 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 T.P.R.L. 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 T.P.R.L. 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 filoviari 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 P.T.S. 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.

(13) *Alinea così modificato dagli articoli 4 e 5, L.R. 2 marzo 2004, n. 2.*

(14) *Numero aggiunto dall'art. 6, L.R. 2 marzo 2004, n. 2.*

Art. 17 *Sub affidamenti.*

1. Il soggetto gestore dei servizi di T.P.R.L. 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. n. 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 ⁽¹⁵⁾.

1. L'esercizio dei servizi di T.P.R.L. 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 possono essere annualmente incrementati, con provvedimenti dei competenti organi deliberanti degli enti affidanti, in misura non superiore al tasso di inflazione ISTAT, riferito all'anno precedente, corrispondente all'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) ⁽¹⁶⁾. 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. n. 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.

(15) Vedi anche l'art. 10, L.R. 30 dicembre 2005, n. 20.

(16) Periodo così modificato dall'art. 24, comma 5, L.R. 30 aprile 2009, n. 10.

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 quando 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 il 31 dicembre 2006, a quanto disposto all'articolo 13, comma 2 ⁽¹⁷⁾. 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'inosservante 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.

(17) Periodo così modificato dapprima dall'art. 3, L.R. 2 marzo 2004, n. 2, poi dall'art. 60, comma 2, L.R. 4 agosto 2004, n. 14, dall'art. 52, comma 2, L.R. 12 gennaio 2005, n. 1 e infine dall'art. 17, comma 2, L.R. 2 dicembre 2005, n. 17.

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 T.P.R.L. 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 T.P.R.L., 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 T.P.R.L. 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 T.P.R.L., 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) del 29 luglio 1991 del Consiglio così come modificata dalla *direttiva 2001/12/CE del 26 febbraio 2001* del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa allo "Sviluppo delle ferrovie comunitarie" e della disposizione dell'articolo 19, comma 5, del *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*, deve essere garantito alle imprese ferroviarie il diritto di accesso alle reti ferroviarie di interesse locale e regionale. A tal fine le imprese esercenti i 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 e questi ultimi ulteriormente suddivisi nei settori passeggeri ferrovia, automobilistici e merci ferrovia. La Giunta regionale stabilisce le modalità applicative delle disposizioni statali emanate in attuazione della *direttiva 95/18/CE del 19 giugno 1995* del Consiglio, così come modificata dalla *direttiva 2001/13/CE del 26 febbraio 2001* del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle "Licenze delle imprese ferroviarie" e della *direttiva 2001/14/CE del 26 febbraio 2001* del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alla "Ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza", in conformità a quanto disposto per le ferrovie comunitarie dal *D.Lgs. n. 188/2003* (Attuazione delle direttive n. 2001/12/CE, n. 2001/13/CE e n. 2001/14/CE in materia ferroviaria) ⁽¹⁸⁾.

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 T.P.R.L., 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.

(18) Comma così sostituito dall'art. 7, L.R. 2 marzo 2004, n. 2. Il testo originario era così formulato: «4. Per i servizi ferroviari, in applicazione della direttiva 91/440 (CEE) e della disposizione dell'articolo 19, comma 5, del D.Lgs. n. 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.».

Art. 22

Subentro nella gestione dei servizi.

1. Quando la gestione di servizi di T.P.R.L. 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. n. 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 T.P.R.L.:
 - 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 D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e dell'articolo 4 del D.Lgs. n. 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 ⁽¹⁹⁾;
 - 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 ⁽²⁰⁾;

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 ⁽²¹⁾;

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. n. 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. n. 753/1980;

b) nominare, ai sensi dell'articolo 54 del regolamento allegato A) del R.D. n. 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 T.P.R.L. che si svolgono sul proprio territorio, all'uopo riscuotendo i contributi di sorveglianza nella misura stabilita dalle proprie leggi per tutti i servizi di T.P.R.L.

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 T.P.R.L. 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.

(19) Con Delib.G.R. 16 dicembre 2008, n. 2465 sono state approvate, in ottemperanza a quanto disposto dalla presente lettera, le direttive per l'immissione e la dismissione dei veicoli adibiti ai servizi di linea in affidamento.

(20) Con Delib.G.R. 16 dicembre 2008, n. 2465 e con Delib.G.R. 23 settembre 2014, n. 1911 sono state approvate, in ottemperanza a quanto disposto dalla presente lettera, le direttive per l'immissione e la dismissione dei veicoli adibiti ai servizi di linea in affidamento.

(21) Con Delib.G.R. 16 dicembre 2008, n. 2465 sono state approvate, in ottemperanza a quanto disposto dalla presente lettera, le direttive per l'immissione e la dismissione dei veicoli adibiti ai servizi di linea in affidamento.

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 ⁽²²⁾.*

[1. Nell'ambito delle proprie funzioni di programmazione del sistema integrato dei trasporti regionali e di vigilanza dei servizi di T.P.R.L., 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 ⁽²³⁾:

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 T.P.R.L., 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 S.p.A.;

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].

(22) Articolo abrogato dall'art. 12, comma 1, L.R. 2 novembre 2017, n. 41.

(23) Con Delib.G.R. 25 ottobre 2005, n. 1488 sono state approvate le agevolazioni tariffarie in favore di determinate categorie di utenti ai sensi del presente comma.

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'UNCCEM, 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 ⁽²⁴⁾.

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 T.P.R.L. 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.

(24) Vedi, anche, la Delib.G.R. 23 dicembre 2004, n. 1987 e la Delib.G.R. 23 settembre 2014, n. 1912.

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 quindici corse, ridotte a dieci e quindici 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 T.P.R.L. 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 T.P.R.L. 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 T.P.R.L. 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 ⁽²⁵⁾.

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 ⁽²⁶⁾.

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 sui servizi di T.P.R.L. delle seguenti categorie di cittadini ⁽²⁷⁾:

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 fanno richiesta per le tratte di servizio interessate, previo accertamento della loro appartenenza a una delle predette categorie sulla base di idoneo documento ⁽²⁸⁾.

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 ⁽²⁹⁾ 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.

⁽²⁵⁾ Vedi, anche, la Delib.G.R. 3 maggio 2016, n. 603.

⁽²⁶⁾ Vedi anche, in applicazione del presente comma, quanto dispone l'art. 10, comma 1, L.R. 2 dicembre 2005, n. 17.

⁽²⁷⁾ Alinea così modificato dall'art. 52, comma 3, L.R. 12 gennaio 2005, n. 1.

⁽²⁸⁾ Periodo sostituito dall'art. 27, L.R. 7 marzo 2003, n. 4. Il testo originario era così formulato: « 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. ».

⁽²⁹⁾ Il limite massimo del 2 per mille qui indicato è stato elevato al 3,5 per mille, limitatamente all'anno 2004, dall'art. 61, L.R. 4 agosto 2004, n. 14 e permanentemente, nella stessa misura del 3,5 per mille, dall'art. 67, L.R. 12 gennaio 2005, n. 1; limite ulteriormente elevato al 5,5 per mille dall'art. 9, L.R. 30 dicembre 2005, n. 20.

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 e disposizioni in materia di sicurezza e contrasto all'evasione ⁽³⁰⁾

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. L'importo della predetta sanzione amministrativa compete all'impresa esercente il servizio.
2. 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 60,00 a euro 250,00, ridotte del 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'impresa esercente il servizio.
3. Al fine di assicurare a bordo dei mezzi urbani ed extraurbani maggiore sicurezza all'utenza, nonché per porre in essere misure di più elevata efficacia a contrasto del fenomeno dell'evasione, i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale, oltre a potersi avvalere di proprio personale, possono affidare attività di prevenzione e accertamento, sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione sono previste e applicate sanzioni amministrative, anche a guardie giurate o a personale con la stessa qualifica appartenente a istituti di vigilanza privata, ai sensi e con le modalità previste dal 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).
4. Le attività di prevenzione e accertamento di cui al comma 3 comprendono i poteri di accertamento e contestazione di cui all'articolo 13, comma 1, della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale), per gli organi addetti al controllo delle disposizioni dalla cui violazione discende la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro e presuppongono, quindi, il controllo sull'identità delle persone quando esso sia strettamente e funzionalmente collegato all'attività di vigilanza e custodia.
- 4-bis. Qualora il pagamento delle sanzioni non sia effettuato nelle forme di cui ai commi 1 e 2, il gestore dei trasporti dell'impresa esercente il servizio, ricevuto il rapporto del soggetto incaricato che ha accertato l'infrazione, e competente, ai sensi dell'articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale), a emettere l'ordinanza di ingiunzione con le procedure di cui al medesimo articolo 18 ⁽³¹⁾.

⁽³⁰⁾ Il presente articolo, già modificato con avviso di rettifica pubblicato nel B.U. 21 novembre 2002, n. 148 è stato poi così sostituito dall'art. 1, comma 1, L.R. 7 aprile 2014, n. 13, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione. Il testo originario era così formulato: «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 3 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.».

(31) Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, L.R. 19 giugno 2014, n. 28.

TITOLO VIII

Norme finali e finanziarie

Art. 33

Contratti ponte.

1. I contratti ponte del TPRL sottoscritti nella Regione Puglia restano in vigore fino alla definizione delle procedure di gara di cui all'articolo 16 della presente legge, mediante la sottoscrizione dei contratti di servizio pubblico di cui all'articolo 19 della presente legge.

2. I programmi di esercizio nei contratti ponte non possono subire variazioni salvo per gli orari, che possono variare per mutate esigenze di mobilità e previa autorizzazione dell'ente affidante ⁽³²⁾.

(32) Articolo così sostituito dall'art. 48, L.R. 7 gennaio 2004, n. 1. Il testo originario era così formulato: «Art. 33. Contratti ponte. I contratti ponte di T.P.R.L. 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 il 31 dicembre 2004, hanno l'obbligo di attivare e concludere le procedure di gara di cui all'articolo 16, affinché i servizi di TPRL - esclusi i servizi ferroviari - vengano affidati con contratto di servizio pubblico di cui all'articolo 19 ⁽³³⁾.

2. La Giunta regionale procede, entro il 31 dicembre 2006, ad approvare il progetto del sistema ferroviario regionale unitario integrato con il sistema nazionale previsto dall'articolo 9 della legge regionale 2 marzo 2004, n. 2 (Disposizioni in materia di trasporti - Modifiche e integrazioni alla legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18), fissando modalità, criteri e tempi per la sua realizzazione. Le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi ferroviari e automobilistici integrativi e sostitutivi previste dall'articolo 16 della L.R. n. 18/2002 saranno espletate entro dodici mesi dalla realizzazione del sistema ferroviario regionale integrato. La Giunta regionale dispone il rinnovo dei contratti di servizio ponte con le attuali imprese esercenti i servizi ferroviari ⁽³⁴⁾.

3. Le prime gare espletate ai sensi della presente legge per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale sono svolte anche in assenza di piano regionale dei trasporti, di piano triennale dei servizi e di piani provinciali di bacino previsti agli articoli 7, 8 e 11. A tal fine i servizi minimi disciplinati dall'articolo 5 sono identificati nei programmi di esercizio oggetto dei contratti "ponte" in essere.

4. L'erogazione delle risorse regionali relative ai servizi di trasporto pubblico è sospesa qualora l'ente competente non provveda ad avviare e concludere le procedure concorsuali a seguito di espletamento di gara per l'affidamento dei servizi entro il 31 dicembre 2004 ⁽³⁵⁾ ⁽³⁶⁾.

(33) Comma così modificato dall'art. 60, comma 3, L.R. 4 agosto 2004, n. 14.

(34) Comma così sostituito dall'art. 17, comma 3, L.R. 2 dicembre 2005, n. 17. Il testo originario era così formulato: «2. Le procedure concorsuali inerenti i servizi ferroviari esclusi dal comma 1 saranno espletate a far data dal 30 dicembre 2004 avvalendosi, in tal caso, dei nuovi termini fissati dalle vigenti norme nazionali. La Giunta regionale è autorizzata con propri atti a prorogare, anche con più provvedimenti, i termini di attivazione delle procedure di gara di cui all'articolo 16 e nel limite temporale previsto dalle vigenti norme nazionali.».

(35) Comma così modificato dall'art. 60, comma 3, L.R. 4 agosto 2004, n. 14.

(36) Articolo così sostituito dall'art. 8, L.R. 2 marzo 2004, n. 2, poi così modificato come indicato nelle note che precedono. Il testo originario era così formulato: «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 T.P.R.L. - 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. n. 422/1997 e D.Lgs. n. 400/1999.».

Art. 35

Società regionale trasporto ferroviario.

1. La Regione Puglia promuove la realizzazione di un sistema ferroviario regionale unitario, coordinato e integrato con il sistema ferroviario nazionale e con il sistema del trasporto pubblico locale che garantisca le esigenze collettive di mobilità delle persone e delle merci e che consenta un equilibrato sviluppo economico e sociale dell'intero territorio regionale ⁽³⁷⁾.
2. Per il raggiungimento dei fini di cui al comma 1, la Regione Puglia può partecipare al capitale sociale di una società di capitali di nuova costituzione o di una già esistente e operante nel settore ferroviario, nel rispetto delle previsioni dell'articolo 13 commi 2 e 3.
3. La società di capitali così come individuata dalla Regione Puglia per lo scopo di cui al comma 1 sarà denominata AREF (Azienda regionale ferroviaria) S.p.A.
4. Lo Statuto sociale è approvato dal competente organo societario nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 13 e l'oggetto sociale principale della società sarà quello di organizzare e gestire reti infrastrutturali ferroviarie adibite al trasporto passeggeri e merci, servizi di trasporto ferroviari sia di persone che di merci, servizi automobilistici integrativi e sostitutivi strettamente legati all'esercizio ferroviario locale e quant'altro sarà ritenuto opportuno.
5. I soci della società di capitali come individuata al comma 2 possono essere enti locali, aziende o istituti di credito, camere di commercio, industria e artigianato, società di capitali, imprenditori singoli e associati e cooperative di dipendenti. I requisiti, le modalità e l'impegno finanziario per assumere direttamente o indirettamente la qualità di socio saranno definiti da apposita delibera della Giunta regionale.
6. Il capitale sociale dell'AREF in fase di costituzione viene quantificato in euro 5 milioni 200 mila. 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.
7. La composizione degli organi sociali è determinata dallo Statuto dell'AREF. La rappresentanza della Regione è designata dalla Giunta regionale.
8. La rappresentanza della Regione Puglia negli organi statutari dell'AREF relaziona annualmente alla stessa sulle realizzazioni e sui programmi della società, nonché sull'andamento di gestione economico-finanziaria.
9. La Regione è rappresentata nell'Assemblea dell'AREF dal Presidente della Giunta regionale o da un Assessore regionale suo delegato, che partecipa all'Assemblea dopo aver acquisito gli orientamenti della Giunta stessa ⁽³⁸⁾.

(37) Comma così modificato dapprima dall'art. 52, comma 4, L.R. 12 gennaio 2005, n. 1 e poi dall'art. 17, comma 4, L.R. 2 dicembre 2005, n. 17.

(38) Il presente articolo, già modificato dall'art. 47, L.R. 7 gennaio 2004, n. 1, è stato poi così sostituito dall'art. 9, L.R. 2 marzo 2004, n. 2, poi così modificato come indicato nella nota che precede. Il testo precedente era così formulato: «Art. 35. Costituzione A.R.E.F. 1. La Regione Puglia promuove, entro il 31 dicembre 2004, la costituzione di una società per azioni secondo le norme degli articoli 2325 e seguenti del Codice civile, denominata Azienda regionale ferroviaria (A.R.E.F.) S.p.A.

2. L'A.R.E.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.R.E.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.R.E.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.R.E.F. è approvato dal competente organo societario, previo parere della Giunta regionale e nel rispetto di quanto previsto all'articolo 13.*
6. *L'A.R.E.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.R.E.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.R.E.F. La rappresentanza della Regione è designata dalla Giunta regionale.*
9. *La rappresentanza della Regione negli organi statutari dell'A.R.E.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.R.E.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 n. 194/1998*;
 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 7 ⁽³⁹⁾ 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.

(39) Nel B.U. è indicato erroneamente il comma 2.

Art. 38-bis
Norme transitorie.

1. Gli atti assunti in forza delle precedenti previsioni normative dalla presente legge modificate, integrate o abrogate mantengono la loro validità ed efficacia ⁽⁴⁰⁾.

(40) Articolo aggiunto dall'art. 10, L.R. 2 marzo 2004, n. 2.

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⁽³⁾:

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⁽⁴⁾;

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 ⁽⁵⁾.

(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 ⁽⁶⁾.

(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 ⁽⁷⁾.

[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 ⁽⁸⁾:

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 ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾ ⁽¹¹⁾.

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] ⁽¹²⁾.

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 ⁽¹³⁾:

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] ⁽¹⁴⁾;

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 ⁽¹⁵⁾:

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 ⁽¹⁶⁾.

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 ⁽¹⁷⁾.

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 ⁽¹⁸⁾:

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 ⁽¹⁹⁾;

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 ⁽²⁰⁾;

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] ⁽²¹⁾.

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] ⁽²²⁾.

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 ⁽²³⁾.

(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 compresa 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 ⁽²⁴⁾:

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* ⁽²⁵⁾.

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 ⁽²⁶⁾.

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] ⁽²⁷⁾;

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 ⁽²⁸⁾:

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 ⁽²⁹⁾.

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 ⁽³⁰⁾.

(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. ⁽³¹⁾ ⁽³²⁾.

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 ⁽³³⁾.

(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 ⁽³⁴⁾.

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 ⁽³⁵⁾.

(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*] ⁽³⁶⁾.

(36) Lettera abrogata dall'*art. 6, L.R. 31 dicembre 1999, n. 72*.

Art. 14

Servizi di trasporto pubblico autorizzati effettuati con autobus ⁽³⁷⁾

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 autotreno 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 ⁽³⁸⁾.

(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 ⁽³⁹⁾.

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 ⁽⁴⁰⁾.

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] ⁽⁴¹⁾.

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] ⁽⁴²⁾;

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 ⁽⁴³⁾.

[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 ⁽⁴⁴⁾.

(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 ⁽⁴⁵⁾.

[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 ⁽⁴⁶⁾.

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 ⁽⁴⁷⁾.

(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 ⁽⁴⁸⁾.

2-ter. Il gestore uscente trasferisce nei termini concordati e, comunque, entro sessanta giorni dal subentro nei servizi, le quote di compensazione determinate ⁽⁴⁹⁾.

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 ⁽⁵⁰⁾.

(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 ⁽⁵¹⁾.

(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 ⁽⁵²⁾.

(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 ⁽⁵³⁾.

5-bis. 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, salvo qualora ciò sia limitato o negato per motivi di sicurezza o di politica antifrode o a causa dell'obbligo di prenotazione ⁽⁵⁴⁾.

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 ⁽⁵⁵⁾.

(53) Comma così modificato dall'art. 43, comma 1, L.R. 12 dicembre 2017, n. 70, a decorrere dal 14 dicembre 2017 (ai sensi di quanto disposto dall'art. 77, comma 1, della medesima legge).

(54) Comma inserito dall'art. 43, comma 2, L.R. 12 dicembre 2017, n. 70, a decorrere dal 14 dicembre 2017 (ai sensi di quanto disposto dall'art. 77, comma 1, della medesima legge).

(55) 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 ⁽⁵⁶⁾.

(56) 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 ⁽⁵⁷⁾.

(57) 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 ⁽⁵⁸⁾.

[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].

(58) 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 ⁽⁵⁹⁾, 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 ⁽⁶⁰⁾:

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 ⁽⁶¹⁾;

n-ter) il rimborso del titolo di viaggio nel caso di ritardo superiore a trenta minuti o di annullamento della corsa ⁽⁶²⁾.

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 ⁽⁶³⁾.

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 ⁽⁶⁴⁾.

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 ⁽⁶⁵⁾.

12-quinquies. 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 ⁽⁶⁶⁾ ⁽⁶⁷⁾.

(59) 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.

(60) 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:».

(61) Lettera aggiunta dall'art. 3, comma 1, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

(62) Lettera aggiunta dall'art. 3, comma 2, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

(63) Comma aggiunto dall'art. 3, comma 3, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

(64) Comma aggiunto dall'art. 3, comma 4, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

(65) Comma aggiunto dall'art. 3, comma 5, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

(66) Comma aggiunto dall'art. 3, comma 6, L.R. 22 ottobre 2004, n. 55.

(67) 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 ⁽⁶⁸⁾.

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.

(68) 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) ⁽⁶⁹⁾.

2. Con regolamento regionale sono definiti gli ulteriori obblighi a cui debbono attenersi gli utenti dei servizi di trasporto pubblico ⁽⁷⁰⁾.

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 ⁽⁷¹⁾.

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 ⁽⁷²⁾.

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 ⁽⁷³⁾.

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 ⁽⁷⁴⁾.

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 ⁽⁷⁵⁾.

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 o da soggetti a ciò espressamente incaricati dalle aziende medesime, muniti di apposito documento di riconoscimento rilasciato dall'azienda. I nominativi dei dipendenti o dei soggetti incaricati del controllo sono comunicati all'ente competente ⁽⁷⁶⁾.

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 ⁽⁷⁷⁾.

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 ⁽⁷⁸⁾.

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 ⁽⁷⁹⁾.

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 ⁽⁸⁰⁾.

(69) 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.

(70) 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.».

(71) 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.».

(72) 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.

(73) 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.

(74) 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.

(75) 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.».

(76) Comma così sostituito dall'art. 1, comma 1, L.R. 4 ottobre 2016, n. 68. Il testo precedente era così formulato: «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.».

(77) 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.

(78) 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.».

(79) 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.

(80) 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 ⁽⁸¹⁾.

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 ⁽⁸²⁾.

(81) Vedi, anche, la Delib.C.R. 19 dicembre 2001, n. 246.

(82) 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 ⁽⁸³⁾.

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.

(83) 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 ⁽⁸⁴⁾.

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 ⁽⁸⁵⁾.

2-ter. Agli oneri per gli esercizi successivi si fa fronte con legge di bilancio ⁽⁸⁶⁾.

(84) 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.».

(85) 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).

(86) 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] ⁽⁸⁷⁾.

(87) 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 ⁽⁸⁸⁾.

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 ⁽⁸⁹⁾.

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 ⁽⁹⁰⁾ ⁽⁹¹⁾.

(88) 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.

(89) 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.».

(90) 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.

(91) 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 ⁽⁹²⁾.

(92) 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 ⁽⁹³⁾.

(93) 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 ⁽⁹⁴⁾.

(94) 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) ⁽⁹⁵⁾;

- 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 ⁽⁹⁶⁾;

- 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).

(95) La data della legge è stata così corretta con avviso di rettifica pubblicato nel B.U. 5 novembre 1998, n. 36.

(96) 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)

(...)

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 ⁽⁴⁹⁾.

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 ⁽⁵⁰⁾.

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 ⁽⁵¹⁾.

(49) Comma così modificato dall' *art. 2, comma 1, 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).

(50) Comma aggiunto dall' *art. 2, comma 2, 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).

(51) Comma aggiunto dall' *art. 2, comma 3, 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).

Art. 84-bis *Investimenti per il trasporto ferroviario regionale* ⁽⁵²⁾.

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 della direttive 2004/17/CE e della *direttiva 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.

(52) Articolo aggiunto dall' art. 3, 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).

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*, comma 1, da parte delle province e dei comuni.

Art. 86 *Ufficio unico per l'esercizio associato delle funzioni* ⁽⁵⁴⁾.

1. La Regione, avvalendosi di personale proprio e di personale trasferito dalle province previo accordo con gli enti di provenienza, costituisce un ufficio unico per lo svolgimento delle seguenti attività, con riferimento alle funzioni di cui all'*articolo 83*, comma 1 ⁽⁵³⁾:

- 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. n. 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*.

(53) Alinea così modificato dall' art. 7, comma 1, L.R. 4 agosto 2014, n. 46, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto disposto dall' art. 52, comma 1, della medesima legge).

(54) Rubrica così sostituita dall' art. 10, L.R. 29 giugno 2011, n. 25. Il testo originario era così formulato: «Ufficio per l'esercizio associato delle funzioni.».

Art. 86-bis *Trasferimento di personale* ⁽⁵⁵⁾.

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*.

(55) Articolo aggiunto dall' art. 8, comma 1, L.R. 4 agosto 2014, n. 46, a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione (ai sensi di quanto disposto dall' art. 52, comma 1, della medesima legge).

Art. 87 Conferenza permanente per la programmazione e verifica delle attività dell'ufficio unico ⁽⁵⁶⁾.

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 ⁽⁵⁷⁾.

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 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* ⁽⁵⁸⁾.

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 ⁽⁵⁹⁾.

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.

(56) Rubrica così modificata dall' art. 11, comma 1, L.R. 29 giugno 2011, n. 25.

(57) Comma così modificato dall' art. 11, comma 2, L.R. 29 giugno 2011, n. 25.

(58) Comma così modificato dall' art. 11, comma 3, L.R. 29 giugno 2011, n. 25.

(59) Comma aggiunto dall' art. 11, comma 4, L.R. 29 giugno 2011, n. 25.

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. n. 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 ⁽⁶⁰⁾.

3. Nell'ambito della conferenza è fatta salva la possibilità di attribuire risorse agli enti locali 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 ⁽⁶¹⁾.

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.

(60) Lettera così sostituita dall' art. 12, comma 1, L.R. 29 giugno 2011, n. 25. Il testo originario era così formulato: «c) i criteri di premialità in favore degli enti locali che abbiano destinato risorse per la realizzazione di servizi aggiuntivi, da utilizzare nella redazione della proposta di deliberazione prevista dall'*articolo 89*».

(61) Comma così modificato dall' art. 12, comma 2, L.R. 29 giugno 2011, n. 25.

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. n. 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 ⁽⁶²⁾.

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 ⁽⁶³⁾.

(62) Comma così sostituito dall' art. 13, comma 1, L.R. 29 giugno 2011, n. 25. Il testo originario era così formulato: «1. La proposta approvata dalla Giunta regionale ai sensi dell'*articolo 6, comma 4, della L.R. n. 42/1998* come modificato dalla presente legge è formulata, per quanto riguarda la lettera a) del comma medesimo, sulla base dei criteri di cui all'*articolo 88, comma 2, lettera c)*, nonché 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».

(63) Comma aggiunto dall' art. 13, comma 2, L.R. 29 giugno 2011, n. 25.

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 ⁽⁶⁴⁾.
 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.
-

(64) Comma così sostituito dall' art. 4, 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 originario era così formulato: «2. La gara per l'affidamento dei servizi di cui al comma 1, può avere ad oggetto anche il servizio regionale di trasporto pubblico su ferro a decorrere dalla data di scadenza del relativo contratto. In tal caso l'affidamento dell'intero contratto ha durata fino al nono anno successivo a detta scadenza.».

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. n. 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. n. 42/1998.
-

(...)

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 ⁽³⁾.

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 ⁽⁴⁾;

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 ⁽⁵⁾.

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 ⁽⁶⁾.

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 ⁽⁷⁾.

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 ⁽⁸⁾.

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 ⁽⁹⁾.

(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 ⁽¹⁰⁾;

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 ⁽¹¹⁾.

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)" ⁽¹²⁾.

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 ⁽¹³⁾.

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)" ⁽¹⁴⁾.

(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 ⁽¹⁵⁾.
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* ⁽¹⁶⁾.

(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 ⁽¹⁷⁾.
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 ⁽¹⁸⁾.

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 ⁽¹⁹⁾.

(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 ⁽²⁰⁾.

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 ⁽²¹⁾.

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 ⁽²²⁾;

c) all'acquisto di apparecchiature di controllo e per l'integrazione tariffaria ⁽²³⁾.

(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 ⁽²⁴⁾.

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 ⁽²⁵⁾;

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 ⁽²⁶⁾.

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 ⁽²⁷⁾.

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 ⁽²⁸⁾.

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 ⁽²⁹⁾.

(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 ⁽³⁰⁾.*

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 ⁽³¹⁾.

(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 ⁽³²⁾ ⁽³³⁾.

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 ⁽³⁴⁾ ⁽³⁵⁾.

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 ⁽³⁶⁾;

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*] ⁽³⁷⁾.

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 ⁽³⁸⁾.

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 ⁽³⁹⁾.

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 ⁽⁴⁰⁾.

5. Qualora la trasformazione non avvenga entro il 31 dicembre 2000, provvede il Sindaco o il Presidente della Provincia entro i successivi tre mesi ⁽⁴¹⁾.

6. In caso di ulteriore inerzia, la Regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui al comma 2 ⁽⁴²⁾.

(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 ⁽⁴³⁾.

(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 ⁽⁴⁴⁾;

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 ⁽⁴⁵⁾.
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 ⁽⁴⁶⁾.

(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 ⁽⁴⁷⁾.*

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 ⁽⁴⁸⁾. Gli enti affidanti stipulano i contratti di servizio con le aziende aggiudicatarie, a seguito dell'espletamento di procedure concorsuali svolte sulla base di un capitolato generale, approvato dalla Giunta regionale ⁽⁴⁹⁾.
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 ⁽⁵⁰⁾.

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 ⁽⁵¹⁾.

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 ⁽⁵²⁾.

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 ⁽⁵³⁾.

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 ⁽⁵⁴⁾.
-

(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 di 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 ⁽⁵⁵⁾. 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 ⁽⁵⁶⁾.

(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 ⁽⁵⁷⁾.

2. Nel caso di trasporto urbano la violazione degli obblighi indicati al comma 1, fatto salvo quanto previsto dal comma 4, comporta ⁽⁵⁸⁾:

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 ⁽⁵⁹⁾.

3. Nel caso di trasporto extraurbano la violazione degli obblighi indicati al comma 1, fatto salvo quanto previsto dal comma 4, comporta ⁽⁶⁰⁾:

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 ⁽⁶¹⁾.

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 ⁽⁶²⁾.

5. [Per i servizi ferroviari sono applicate le sanzioni previste dal *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*] ⁽⁶³⁾.

(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 ⁽⁶⁴⁾.

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 esposte, 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"* ⁽⁶⁵⁾.

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 ⁽⁶⁶⁾.
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 predispose 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 ⁽⁶⁷⁾
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 ⁽⁶⁸⁾;
- 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 ⁽⁶⁹⁾. 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 ⁽⁷⁰⁾.*

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 ⁽⁷¹⁾:

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 ⁽⁷²⁾;

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 ⁽⁷³⁾;

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 ⁽⁷⁴⁾;

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 stanziare 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 stanziare 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 stanziare 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 ⁽⁷⁵⁾.

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 ⁽⁷⁶⁾.

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 ⁽⁷⁷⁾.

(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*.
