



Consiglio regionale della Calabria

DOSSIER

PPA n. 228/10

di iniziativa della Giunta regionale recante:

"Determinazione del livello dei servizi minimi (art. 16 D.Lgs. 422/1997; art. 5 della L.R. 35/2015) - Presa d'atto del raggiungimento dell'intesa con gli enti locali" (Deliberazione di Giunta n. 418 del 24/9/2018);

DATI DELL'ITER

NUMERO DEL REGISTRO DEI PROVVEDIMENTI	
DATA DI PRESENTAZIONE ALLA SEGRETERIA DELL'ASSEMBLEA	26/9/2018
DATA DI ASSEGNAZIONE ALLA COMMISSIONE	27/9/2018
COMUNICAZIONE IN CONSIGLIO	
SEDE	MERITO
PARERE PREVISTO	
NUMERO ARTICOLI	

Testo del Provvedimento

PPA n. 228-10[^] - Testo pag. 3

Normativa comunitaria

Reg. (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370-2007 pag. 89

Normativa nazionale

D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 pag. 106

D.L. 6-7-2012 n. 95 pag. 119

D.L. 24-1-2012 n. 1 pag. 122

D.L. 24-4-2017 n. 50 pag. 125

L. 7 agosto 1990, n. 241 pag. 130

Normativa regionale

Regione Calabria - L.R. 31 dicembre 2015, n. 35 pag. 141

Piano dei Trasporti - Capitolo 4 pag. 161

Delibera Consiglio regionale n 157-2016 pag. 244

PROPOSTA DI PROVVEDIMENTO

AMMINISTRATIVO

4^a COMM. CONSILIAREN.ro 228/10^aREGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE

Consiglio Regionale della Calabria

PROTOCOLLO GENERALE

Prot. n. 39195 del 26.09.2018Classificazione 01.15.01Deliberazione n. 418 della seduta del 24 SET. 2018

Oggetto: Determinazione del livello dei servizi minimi (art. 16 D.Lgs. 422/1997; art. 5 della L.R. 35/2015) – Presa d'atto del raggiungimento dell'intesa con gli enti locali e trasmissione al Consiglio regionale.

Presidente o Assessore/i Proponenti: _____ (timbro e firma) Prof. Roberto Musmanno
Assessore

Relatore (se diverso dal proponente): _____ (timbro e firma)

Dirigente/i Generale/i: _____ (timbro e firma) DIRIGENTE GENERALE
Ing. Luigi Zinno

Dirigente/i Settore/i: _____ (timbro e firma) Il dirigente di settore
Ing. Giuseppe Pavone

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

			Presente	Assente
1	Gerardo Mario OLIVERIO	Presidente	X	
2	Francesco RUSSO	Vice Presidente	X	
3	Maria Francesca CORIGLIANO	Componente		X
4	Mariateresa FRAGOMENI	Componente	X	
5	Roberto MUSMANNO	Componente	X	
6	Antonietta RIZZO	Componente	X	
7	Savina Angela Antonietta ROBBE	Componente		X
8	Francesco ROSSI	Componente	X	

Assiste il Segretario Generale della Giunta Regionale.

La delibera si compone di n. 5 pagine compreso il frontespizio e di n. 1 allegati.

Si conferma la compatibilità finanziaria del presente provvedimento.

Il Dirigente Generale del Dipartimento Bilancio

_____ timbro e firma

IL DIRIGENTE GENERALE
DIPARTIMENTO BILANCIO

LA GIUNTA REGIONALE

PREMESSO:

- che il comma 1 dell'articolo 5 della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 prevede che *"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"*, che al comma 1 stabilisce che *"i servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini [...] 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, sociosanitari e culturali;*
 - d) *delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento."*
- che al comma 2, la stessa disposizione statale prevede che la determinazione del livello dei servizi minimi è effettuata *"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 [...] 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) *sceita, 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."*
- che il comma 2 dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 prevede che *"le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale"*, i termini quantitativi e qualitativi del livello dei servizi minimi, e che le relative disposizioni normative regionali di riferimento sono contenute nei commi da 2 a 5 dell'articolo 5 della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, che prevedono quanto segue:
 - 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;
 - 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;
 - decorsi centoventi giorni dall'avvio della conferenza dei servizi, in caso di mancato raggiungimento dell'intesa, la Giunta regionale, tenendo conto delle posizioni prevalenti espresse in sede di conferenza dei servizi, determina il livello dei servizi minimi;
 - 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.
- che il comma 6 dell'articolo 5 della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 prevede che la determinazione del livello dei servizi minimi è rivista con cadenza almeno decennale, e precisato che tale termine non è da confondersi con l'aggiornamento dei *"servizi minimi"*,

che ai sensi del comma 7 dell'articolo 5 della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 *"sono i servizi necessari a garantire il livello dei servizi minimi, che devono essere previsti nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale."*

PRESO ATTO che nel capitolo 4 del *Piano Regionale dei Trasporti*, approvato con Delibera di Consiglio Regionale n.157 del 19/12/2016, è prevista l'azione 3 *"Misure per la programmazione, l'efficienza, l'efficacia e l'aumento della competitività dei servizi regionali delle varie tipologie"*.

PREMESSO:

- che il documento sul livello dei servizi minimi del trasporto pubblico locale è stato approvato con la deliberazione della Giunta regionale n. 157 del 21/04/2017, avente ad oggetto *"Determinazione del livello dei servizi minimi (art. 16 D.Lgs. 422/1997; art. 5 della L.R. 35/2015) – Approvazione del documento da sottoporre ai pareri della Commissione consiliare competente, della Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL) e del Comitato della mobilità"*;
- che sul documento approvato con la sopra citata deliberazione della Giunta regionale n. 157 del 21/04/2017 sono stati espressi i seguenti pareri:
 - il Comitato della Mobilità, nell'adunanza del 19/05/2017 ha espresso a maggioranza *"parere favorevole, con la raccomandazione di prevedere risorse finanziarie sufficienti a mantenere un livello dei servizi comunque superiore al livello minimo, e opportuno alle esigenze di mobilità dei Calabresi, con tariffe sostenibili in particolar modo per gli studenti"*;
 - la IV Commissione consiliare nella seduta del 23/05/2017 ha espresso all'unanimità *"parere favorevole con la raccomandazione che il documento venga nuovamente sottoposto al parere di questa Commissione consiliare una volta acquisiti i pareri e le intese prescritti dal comma 2 dell'articolo 5 della legge regionale n. 35 del 2015"* (trasMESSO alla Giunta regionale con nota prot. n. 22457 di pari data);
 - l'Autorità Regionale dei Trasporti, ART-CAL, ha espresso un articolato parere, con deliberazione n. 20 del 17.07.2017, e su richiesta di interpretazione autentica (nota prot. n. 267837 del 24.08.2017) si è espressa con propria nota prot. n. 56/COMM dell'11.09.2017 (acquisita al prot. n. 283428 del 12.09.2017);
- che la Giunta regionale, con la deliberazione n. 134 del 19/04/2018, avente ad oggetto *"Determinazione del livello dei servizi minimi (art. 16 D.Lgs. 422/1997; art. 5 della L.R. 35/2015) - Approvazione del documento da sottoporre all'intesa con gli enti locali"* ha ritenuto:
 - di tenere conto delle raccomandazioni a corredo dei pareri favorevoli espressi dal Comitato della Mobilità e dalla IV Commissione consiliare;
 - di accogliere parzialmente le indicazioni di modifica e integrazione del documento contenute nel parere dell'ART-CAL;
 - di provvedere comunque a proseguire l'iter di approvazione del livello dei servizi minimi, anche nelle more del decreto interministeriale di cui al sopra citato comma 6 dell'articolo 27 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, essendo ampiamente e infruttuosamente decorso il termine previsto per la sua emanazione;
 - di accogliere in particolare la *"raccomandazione di prevedere risorse finanziarie sufficienti a mantenere un livello dei servizi comunque superiore al livello minimo"* del Comitato della Mobilità, nonché la proposta risultante dall'esito della consultazione successiva, che in sintesi è quella di prevedere un livello dei servizi minimi associato a un livello di spesa comunque non inferiore a quello attuale.

ed ha conseguentemente modificato e approvato così come modificato il documento relativo al livello dei servizi minimi del trasporto pubblico locale (originariamente

approvato con la sopra citata deliberazione della Giunta regionale n. 157 del 21/04/2017), per sottoporlo all'intesa con gli enti locali.

- che, dovendosi raggiungere l'intesa con gli enti locali, con nota prot. n. 209988 del 15/06/2018 il Dirigente generale del Dipartimento Infrastrutture, LLPP, Mobilità, ha avviato d'ufficio il procedimento;
- che, conseguentemente, con nota prot. n. 212439 del 18/06/2018 il competente Settore ha indetto apposita conferenza dei servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, comma 2, legge n. 241/1990 e ss.mm.i., da effettuarsi in forma semplificata e in modalità asincrona ex art. 14-bis, legge n. 241/1990, invitando a parteciparvi gli enti locali della Regione Calabria, con termine 30.07.2018 entro il quale le amministrazioni coinvolte dovevano rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto della conferenza;
- che con decreto dirigenziale n. 8693 del 02/08/2018, sulla base degli atti della conferenza dei servizi (e tenuto conto che la mancata comunicazione del parere richiesto entro il termine previsto equivale, ai sensi dell'art. 17 bis, comma 2, L. 241/90, ad assenso senza condizioni), si è preso atto del risultato della stessa conferenza:

1. totale FAVOREVOLI pari a 3.039.598;
2. totale NON FAVOREVOLI pari a 890.658;

sulla base della pesatura rispetto alla popolazione residente negli enti locali, che determina il raggiungimento dell'intesa di cui all'art. 5 della L. 35/2015.

PRESO ATTO del raggiungimento dell'intesa di cui all'art. 5 della L. 35/2015.

RITENUTO di trasmettere al Consiglio regionale la presente deliberazione, unitamente alla sopra citata deliberazione n. 134 del 19/04/2018, per il seguito di competenza.

CONSIDERATO:

- che nel mese di giugno 2018 è stata sottoposta al Comitato della Mobilità una versione del programma pluriennale del trasporto pubblico locale, redatta attenendosi al livello dei servizi minimi posto alla base dell'intesa con gli enti locali, sulla base della quale sono più concretamente apprezzabili gli effetti dell'applicazione del livello definito;
- che su detta versione, pur non essendo pervenuto il Comitato all'espressione di un formale parere, è chiaramente stata espressa l'esigenza di incrementare le risorse finanziarie disponibili, atteso che il maggiore livello qualitativo minimo degli stessi servizi comporterà presumibilmente un maggiore costo unitario e che conseguentemente per mantenere l'attuale livello quantitativo sarà necessario ricorrere a un incremento delle risorse disponibili;
- che con la deliberazione n. 134 del 19/04/2018, avente ad oggetto "*Determinazione del livello dei servizi minimi (art. 16 D.Lgs. 422/1997; art. 5 della L.R. 35/2015) - Approvazione del documento da sottoporre all'intesa con gli enti locali*" è stata approvata una versione del documento con un livello di spesa pari a 232,5 MEuro, ritenuta la spesa massima sostenibile nell'ambito delle determinazioni che la Giunta regionale può autonomamente assumere;
- che gli uffici della Giunta regionale nella fase istruttoria precedente all'assunzione della deliberazione n. 134 del 19/04/2018 avevano redatto tra le varie versioni del documento sul livello dei servizi minimi, una delle quali offriva maggiori garanzie sui servizi, attestandosi a un livello di spesa pari 245,0 Meuro.

RITENUTO di proporre al Consiglio Regionale, al fine di mantenere un più adeguato livello quantitativo dei servizi di trasporto pubblico locale, di integrare il documento allegato alla deliberazione n. 134 del 19/04/2018, prevedendo che a decorrere dall'anno 2020 (anno dal quale è prevista l'applicazione delle regole contenute nel documento sul livello dei servizi minimi, per come previsto nello stesso documento) siano appostate le risorse necessarie, pari a ulteriori 12,5 Meuro, che in caso di ribasso d'asta costituiranno economie di spesa disponibili per il bilancio regionale;

PRESO ATTO:

- che il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano che l'istruttoria è completa e che sono stati acquisiti tutti gli atti e i documenti previsti dalle disposizioni di legge e di regolamento che disciplinano la materia;
- che il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento, proponenti ai sensi dell'art. 28, comma 2, lett. a, e dell'art. 30, comma 1, lett. a, della legge regionale 13 maggio 1996 n. 7, sulla scorta dell'istruttoria effettuata, attestano la regolarità amministrativa nonché la legittimità della deliberazione e la sua conformità alle disposizioni di legge e di regolamento comunitarie, nazionali e regionali, ai sensi della normativa vigente e del disciplinare dei lavori di Giunta approvato con D.G.R. n. 336/2016.
- che ai sensi dell'art. 4 della legge regionale 23 dicembre 2011 n. 47, il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano l'esistenza della copertura finanziaria negli stessi termini di cui alla deliberazione n. 134 del 19/04/2018.

SU PROPOSTA dell'assessore alle infrastrutture, prof. Roberto Musmanno, a voti unanimi,

DELIBERA

- 1.- Di richiamare la narrativa del presente provvedimento, che si intende qui riportata quale parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.
- 2.- Di prendere atto del raggiungimento dell'intesa di cui all'art. 5 della L. 35/2015 sul documento relativo al livello dei servizi minimi del trasporto pubblico locale, approvato con deliberazione n. 134 del 19/04/2018.
- 3.- Di trasmettere al Consiglio regionale la presente deliberazione, unitamente alla sopra citata deliberazione n. 134 del 19/04/2018, per il seguito di competenza.
- 4.- Di proporre al Consiglio Regionale, al fine di mantenere un più adeguato livello quantitativo dei servizi di trasporto pubblico locale, di integrare il documento allegato alla deliberazione n. 134 del 19/04/2018, prevedendo che a decorrere dall'anno 2020 siano appostate le risorse necessarie pari a ulteriori 12,5 Meuro, che in caso di ribasso d'asta costituiranno economie di spesa disponibili per il bilancio regionale.
- 5.- Di provvedere alla pubblicazione del provvedimento sul BURC ai sensi della legge regionale 6 aprile 2011 n. 11 su richiesta del Dirigente Generale del Dipartimento proponente, che provvederà contestualmente a trasmetterlo al Responsabile della Trasparenza (trasparenza@regcal.it) per la pubblicazione sul sito istituzionale della Regione, ai sensi del d.lgs. 14 marzo 2013 n. 33.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE

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

Si attesta che copia conforme della presente deliberazione è stata trasmessa in data
~~26 SET. 2018~~ al Dipartimento/i interessato/i o al Consiglio Regionale o

L'impiegato addetto



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Consiglio Regionale della Calabria
PROTOCOLLO GENERALE

Prot. n. 39195 del 26.09.2018

Classificazione 01.15.01

**RELAZIONE SULLE PRESCRIZIONI CONTENUTE NEL PARERE DELL'ARTCAL E PROPOSTA
MOTIVATA DI ACCOGLIMENTO PARZIALE****Osservazione n. 1**

"Commentare la Tab.3 riferendo esplicitamente il contenuto a quanto riportato nel Piano Regionale dei Trasporti (Tab. 2.4.7) e presentare una sintesi dei dati più aggiornati (marzo 2017) con la Tab.4."

Accogliendo l'osservazione, si propone di modificare il capoverso a commento della tabella 3 (paragrafo 3.1) integrando il commento alla stessa tabella 3 con riferimento esplicito alla tabella 2.4.7 del Piano Regionale dei Trasporti e aggiungendo il commento alla tabella 4.

Osservazione n. 2

"I dati di FdC riportati in Tab.5 non sono attuali, ma riferiti al 2013, così come quelli richiamati nel seguito tratti dal PRT. Sarebbe opportuno attualizzare i dati."

Accogliendo l'osservazione, si modifica la tabella 5 (paragrafo 3.1) con i dati relativi all'offerta 2017.

Osservazione n. 3

"Tra i principi generali adottati per pervenire alla definizione del livello dei servizi minimi si considera che l'applicazione delle regole "...fornisce in output la quantità o qualità dei servizi minimi...". Non è ben chiaro quali siano i parametri qualitativi forniti dall'applicazione delle regole definite nel documento; sarebbe più opportuno parlare di output solo in termini quantitativi"

Il termine "qualità dei servizi minimi" è qui inteso, in accordo con quanto disposto dall' art.16 del D.Lgs. 422/1997, come "standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini...". Tali standard si rinvencono nel documento sul "Livello dei Servizi Minimi", ad esempio nella previsione di utilizzo di canali telematici per la vendita dei titoli di viaggio.

Osservazione n. 4

"Refuso tra l'equazione 1 e l'equazione 2 "15000 abitanti", modificare in "50000 abitanti" "

Trattandosi di un refuso si propone di accogliere l'osservazione e di sostituire, tra l'equazione 1 e l'equazione 2 (paragrafo 5.1), "15000" con "50000".

Osservazione n. 5

"Con riferimento all'equazione n.3, che definisce il modello per la stima della quantità minima della percorrenza annua del servizio, appare arbitraria la scelta del coefficiente 2/3; chiarire e giustificare il suo utilizzo (probabilmente la riduzione di 1/3 tiene conto del fatto che la calibrazione del modello è stata fatta sull'offerta complessiva dei servizi regionali e non sui soli servizi minimi). Chiarire meglio, inoltre, l'utilizzo dell'aliquota da sottrarre relativa alla categoria dei servizi di livello regionale. "

Per quanto riguarda il coefficiente pari a 2/3 il suo impiego si giustifica, come correttamente ipotizzato nell'osservazione, proprio perché la determinazione del Livello dei Servizi Minimi è stata effettuata con modelli di regressione alimentati da un set di dati riferiti a offerte di servizi effettivamente erogati sui vari contesti urbani di confronto, e non sui servizi minimi. La riduzione, in ragione di 1/3, consente di rapportare il valore complessivo di offerta erogata ad un valore minimo indispensabile (ed incompressibile) essendo questa una riduzione che garantisce comunque l'erogazione di un'adeguata offerta di mobilità nelle ore di punta della mattina, del mezzogiorno e della sera, condizione necessaria e sufficiente a catalogare un'offerta di trasporto pubblico locale in ambito urbana come "minima".



L'aliquota da sottrarre, relativa alla categoria dei servizi di livello regionale, pari forfettariamente a $\frac{1}{3}$ oppure a $\frac{2}{3}$ a seconda dei casi, rappresenta la quota di percorrenze chilometriche effettuate da servizi non urbani, che, sviluppandosi all'interno dell'area urbana in oggetto, possono essere in parte impiegati anche come spostamenti urbani (a patto che ci siano almeno due fermate ricadenti nello stesso ambito urbano). Tale quota, alle condizioni poste, può quindi essere dedotta dall'offerta sviluppata dai servizi urbani per un'aliquota pari ad $\frac{1}{3}$ per i servizi extraurbani che prevedono l'integrazione tariffaria (e non $\frac{2}{3}$ per come con errore materiale riportato sul documento) e pari a $\frac{2}{3}$ per i servizi extraurbani che non prevedono integrazione tariffaria con gli urbani (e non $\frac{1}{3}$ per come erroneamente riportato sul documento). Conseguentemente si propone di correggere l'errore materiale nel testo del documento.

Osservazione n. 6

"Anziché riferire la variabile Spc al "numero di spostamenti pendolari effettuati con mezzo di trasporto collettivo...originati e destinati nel territorio provinciale", forse sarebbe più opportuno parlare di ambito territoriale di riferimento, avendo introdotto il modello come generalmente applicabile a vari contesti territoriali e non specificamente al bacino provinciale."

Si accoglie l'osservazione in quanto è corretto parlare di "territorio di riferimento" e non di "territorio provinciale". Si modifica pertanto il termine in oggetto nel paragrafo 5.2 e analogamente nel paragrafo 6.1.3

Osservazione n. 7

"Nella definizione dell'equazione 7, che definisce la quantità minima della percorrenza annua del servizio all'interno dell'area di riferimento, non è chiaro l'utilizzo di alcuni coefficienti (0,39 e $\frac{1}{2}$); si suggerisce di commentarne la scelta."

Nell'equazione 7 la presenza del coefficiente 0,39 è dovuta alla necessità di sviluppare un'unica formulazione valida sia per l'ambito territoriale regionale nella sua interezza che per ambiti di qualsiasi dimensione (ambiti più ridotti sui quali è stata effettuata la calibrazione dei coefficienti). Infatti, la presenza di questo coefficiente, stimato grazie alle applicazioni modellistiche su diversi casi studio, consente di calcolare sia il fabbisogno di servizi extra comunali di tutto il territorio regionale (nel caso in esame, riportato nell'Appendice al capitolo 7, tabella 7.9 (nell'attuale versione), per un valore annuo complessivo pari a 42.665.668 veic*km) sia le quote relative ai singoli ambiti (che possono essere province o bacini di qualsiasi dimensione). Questa metodologia consente quindi di calcolare, partendo dal fabbisogno complessivo regionale di Servizi Minimi e deducendo le quote dei singoli ambiti, una quota residua a carico della regione di tipo "extra-ambito". A tale quota "residua" sono affidati i servizi che, si sviluppano tra diversi ambiti e che non possono essere pertanto attribuiti, nella programmazione e nell'erogazione, a nessuno dei singoli ambiti. Si rimarca che la stima di tale coefficiente è avvenuta nell'alveo delle attività modellistiche descritte nei capitoli 5 e 6.

L'aliquota da sottrarre, relativa alla categoria dei servizi di livello regionale, pari forfettariamente a $\frac{1}{2}$, rappresenta la quota di percorrenze chilometriche effettuate da servizi di livello regionale che, sviluppandosi all'interno di un singolo ambito, possono essere in parte impiegate anche come spostamenti all'interno dell'ambito attraversato (a patto che ci siano almeno due fermate ricadenti nello stesso ambito). Tale quota, alle condizioni poste, può quindi essere dedotta dall'offerta sviluppata dai singoli ambiti per un'aliquota posta forfettariamente pari ad $\frac{1}{2}$. Per tale motivo questa quota andrà a dedursi dal totale delle percorrenze attribuite ai singoli ambiti.

Osservazione n. 8

"Nell'individuazione della quantità di servizi minimi sulla rete ove si svolgono i collegamenti principali e secondari, è stato definito il numero minimo di coppie di corse al giorno tra i nodi appartenenti ai quattro livelli (come definiti all'art.8 della L.R. 35/2015). La scelta del numero minimo di collegamenti tra tali nodi appare arbitraria; è fortemente consigliata una verifica della copertura di tali servizi nel computo dei servizi di livello regionale riportato negli allegati al documento."

La scelta del numero minimo di coppie di corse giornaliere tra i nodi appartenenti ai quattro livelli (come definiti all'articolo 8 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35) presentata nel paragrafo 6.2.5 è in linea con la definizione di livello di servizio minimo secondo il quale deve essere garantita la mobilità pendolare scolastica e lavorativa. Si ritiene che il numero minimo di coppie di corse che svolgono collegamento tra i



diversi nodi, indicati nel citato paragrafo 6.2.5 sia sufficiente a garantire tale condizione in relazione alla rilevanza del nodo. In particolare, 12 collegamenti giornalieri sono sufficienti a garantire un servizio cadenzato orario a eccezione della fascia di "morbida" mattutina e della fascia notturna e 6 collegamenti garantiscono la copertura degli orari principali associati al pendolarismo scolastico e lavorativo.

Resta inteso che la percorrenza minima complessiva, per come calcolata in ogni ambito territoriale, è per il modello utilizzato intrinsecamente sufficiente a garantire la copertura della domanda di trasporto.

Osservazione n. 9

"Nel commento alla equazione 8 non è chiaro se il 15% sia il valore massimo dell'aliquota di cui aumentare la quantità dei servizi minimi determinata ai sensi delle regole precedentemente definite."

Il 15% è l'aliquota massima di incremento della quantità di servizi. Infatti, la quantità massima del valore all'interno della radice quadrata nella formula (8) è pari all'unità.

Osservazione n. 10

"Il riferimento delle tariffe al 2010, pur sottintendendo una deflazione, non appare la scelta migliore; converrebbe attualizzare il dato."

Le tariffe massime applicabili sono state riferite al 2010 poiché gli atti deliberativi regionali in materia fanno riferimento al valore di quell'anno, e ciò consente un più rapido confronto. Tale scelta non presuppone quindi una deflazione.

Gli importi delle tariffe vigenti, così come quelli delle tariffe massime applicabili (previste nel livello dei servizi minimi) sono "soggetti all'adeguamento all'inflazione dallo stesso anno, riferendosi all'indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi – dato ISTAT" (cfr. par. 5.7).

In considerazione dell'osservazione, per comodità di lettura, si è stabilito di riportare nel paragrafo 5.7 anche il valore attualizzato al 2017 dei livelli tariffari massimi.

Osservazione n. 11

"Occorre specificare se il riferimento alla possibile adozione di tariffe raddoppiate per le corse di collegamento dedicate agli aeroporti non incida sul costo dei collegamenti che possono essere catalogati come servizi di livello regionale."

Le tariffe raddoppiate si riferiscono esclusivamente ai servizi dedicati, che quindi hanno una scarsa o nulla attitudine al trasporto di passeggeri per altre finalità.

Osservazione n. 12

"La clausola di salvaguardia finanziaria è in apparente contrapposizione con quanto definito alla pag.8 del documento con riferimento al comma 2 dell'art.5 della L.R. 35/2015 (è fissato un limite finanziario superiore di 210 M€)."

La clausola è stata eliminata.

Osservazione n. 13

"La stima della quantità di servizi minimi fornisce valori comparabili con l'attuale dotazione complessiva dei servizi di TPL regionali. Ragionevolmente ci si attenderebbe un valore minore."

In realtà la stima delle percorrenze previste dai servizi minimi, nella versione sottoposta al parere, è inferiore alla quantità attualmente erogate. Infatti, con riferimento al paragrafo 7.1, il totale delle percorrenze stimate per i Servizi minimi risulta pari alla somma tra il valore relativo ai servizi in ambito comunale (pari a 11.214.349 veic*km/anno) e quelli in ambito extra comunale (pari a 42.665.669 veic*km/anno) per un totale pari quindi a 53.880.018 veic*km/anno.



Tale valore risulta non di poco inferiore (circa il 13÷14%) all'attuale erogazione di servizi, che per l'anno 2016 è stata complessivamente pari a circa 61 milioni di veic*km/anno considerando: i servizi su gomma urbani (pari a circa 11 milioni di veic*km/anno), extraurbani (pari a circa 42.5 milioni di veic*km/anno) e quelli ferroviari (pari a circa 7,5 milioni di veic*km/anno).

In ogni caso, anche con riferimento alla richiesta di chiarimenti successiva, è stato definito un maggiore livello di spesa minimo per il TPL in Calabria, da adeguarsi annualmente all'inflazione.

Osservazione n. 14

"Nella stima dei servizi urbani ed extraurbani non c'è alcun riferimento alla quantità di servizi su ferro, pur ipotizzando che "...1/3 dei servizi possa essere sostituito con modalità alternative ai servizi su gomma...". Qual è il presupposto sul quale si ipotizza tale percentuale? Il valore dei costi e dei corrispettivi assunti alla base della stima della quantità di servizi su ferro è compatibile con l'onere finanziario complessivo stimato in 210 ME?

Il valore di 1/3 rappresenta un valore che costituisce, con ampia prudenza, il caso peggiore, dal punto di vista dell'onere finanziario, dell'aliquota di servizi su gomma che deve essere sostituita con servizi su modalità alternative, quando si realizza la condizione originariamente prevista, cioè che "il costo delle stesse (assunto pari alla somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi, inclusi pedaggi o canoni e altri oneri ricadenti sul bilancio regionale per l'utilizzo delle infrastrutture, inclusi costi fissi) è non superiore del 50% del costo della soluzione su gomma che garantirebbe almeno una pari offerta in termini di capacità di trasporto nell'arco di un anno." Sulla base di una più attenta riflessione scaturita dall'osservazione proposta, i costi di infrastruttura (pedaggi, canoni e altri oneri) sono stati esclusi, al fine di un equo confronto fra i servizi su ferro e su gomma (dove i costi di infrastruttura restano esterni al sistema del trasporto pubblico locale nella quasi totalità dei casi). Nell'ambito della stessa riflessione è stato correttamente "pesato" il contributo del trasporto ferroviario, in relazione alla maggiore capacità di trasporto.

La compatibilità finanziaria è pertanto intrinsecamente derivante da tale stima, oltremodo prudente, che non oltre 1/3 dei servizi ricada nella condizione, e assumendo contemporaneamente il caso peggiore di costo delle modalità alternative (pari al 50% in più della corrispondente modalità su gomma).

Deve precisarsi che solo a queste condizioni costituisce livello di servizio minimo l'utilizzo delle modalità alternative, in un'ottica di riduzione della congestione e dell'inquinamento prevista dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Un utilizzo più ampio delle modalità alternative, pur possibile in fase di programmazione, non costituisce (nella proposta sottoposta a parere) un livello di servizio richiesto e pertanto non è computato nella stima del costo associato al livello dei servizi minimi.

Ad ogni modo, a seguito dei pareri ricevuti sulla base di una ampia consultazione che si è protratta fino ai primi mesi del 2018, è emersa quasi unanimemente la proposta di prevedere un livello dei servizi minimi associato a un livello di spesa comunque non inferiore a quello attuale, e coerentemente l'onere finanziario è stato elevato a 232,5 MEuro/anno oltre adeguamento inflattivo.

Osservazione n. 15

"La stima dei costi complessivi dei servizi e dei corrispettivi unitari è stata condotta sulla base di una metodologia elaborata nel 2013 da ASSTRA per la determinazione dei costi standard e di valori di ricavi tariffari riconducibili ai ricavi da titoli di viaggio venduti nel 2015. A tal proposito, appare opportuno rivedere le stime dei costi standard tenendo conto della peculiarità del territorio da servire e "dei fattori di contesto", come peraltro riportato all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147. In merito ai ricavi tariffari utilizzati a base di stima, si invita a considerare l'impatto che potrebbero avere sugli stessi gli aggiornamenti dei livelli tariffari di cui all'art. 27 comma 8-quinquies della Legge 21 giugno 2017 n.96 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 aprile 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".

La stima dei costi standard è già stata effettuata utilizzando il valore della velocità commerciale (che è il parametro più rilevante) rilevato in Calabria.

Ai fini del calcolo del corrispettivo, per quanto attiene le tariffe, tenuto conto del livello attuale delle stesse e dell'elasticità della domanda, non sembra prudente né ipotizzarne l'incremento, né ipotizzare l'incremento dei ricavi complessivi.

**Osservazione n. 16**

*"Dal documento non si evince in maniera chiara quale sia l'aliquota dei servizi da attribuire alla quota modale ferroviaria. È opportuno identificare detta aliquota in maniera distinta, individuando anche l'onere finanziario ad essa riconducibile, soprattutto in virtù dell'avviso di pre-informazione a cura di ART-CAL relativo all'affidamento della gestione del servizio ferroviario regionale pubblicato in data 31/05/2016 sulla GUUE (GU/S S103) a seguito di deliberazione di Giunta Regionale n.549 del 16.12.2016, nel quale il valore stimato riferito alla produzione di circa 6.500.000 di treni*km/annui (volume dei servizi da appaltare) è stimato pari a circa 70.000.000 EUR (IVA esclusa)."*

A questa osservazione si è già in buona parte risposto nella Oss. n.14. Ad ogni modo, le informazioni richieste sono e devono essere puntualmente definite nel Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale. In ogni caso sono state inserite indicazioni più puntuali (par. 6.1.4) e nell'allegato al capitolo 7 una ipotesi di ripartizione tra i vari modi di trasporto, per quanto tale ripartizione è da intendersi esclusivamente esemplificativa.

Inoltre, anche con riferimento alla richiesta di chiarimenti successiva, è stato definito un livello di spesa minimo per il TPL in Calabria, da adeguarsi annualmente all'inflazione.

Osservazione n. 17

"Si suggerisce infine di rivedere il documento alla luce delle modifiche legislative introdotte dalla Legge 21 giugno 2017 n.96 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 aprile 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", con particolare riferimento ai commi 6, 8-bis e 8-quinquies dell'art. 27."

Si è ritenuto di provvedere comunque a proseguire l'iter di approvazione del livello dei servizi minimi, anche nelle more del decreto interministeriale di cui al sopra citato comma 6 dell'articolo 27 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, essendo ampiamente e infruttuosamente decorso il termine previsto per la sua emanazione. Per gli ulteriori aspetti cui si fa particolare riferimento, si ritiene il documento già in linea con quanto segnalato, per quanto possibile nelle more dei provvedimenti attuativi statali previsti (anche di cui al comma 8-ter). Tenuto conto dell'osservazione, e in particolare del comma 11-bis dell'articolo 27, si propone di eliminare il paragrafo "6.4.2. - Vetustà massima del singolo veicolo non conforme alle più recenti normative ambientali", applicandosi direttamente alle disposizioni normative statali e modificare coerentemente il paragrafo 5.5.

Osservazione n. 18

"Giustificare la scelta del subset di dati per la stima dei coefficienti del modello utilizzato per la determinazione del livello dei servizi minimi di trasporto pubblico urbano (Comuni di Basilicata, Puglia, Abruzzo e Marche)." (Appendice al capitolo 5)

La scelta del subset è stata principalmente legata alla possibilità di avere dati certi, aggiornati e affidabili, specialmente in termini di percorrenze chilometriche effettivamente esercite, oltre al fatto che regioni come l'Abruzzo e la Basilicata presentano caratteristiche socio-economiche assai paragonabili alla realtà calabrese. Accogliendo l'osservazione, si propone di aggiungere la giustificazione del subset di dati utilizzati sia nell'Appendice al Capitolo 5 che nel paragrafo 5.1 tra l'equazione 1 e l'equazione 2.

Osservazione n. 19

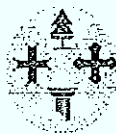
"Nella Tab.5.11 non è chiara la differenza tra il modello 152 e il modello 155" (Appendice al capitolo 5)

Si accoglie l'osservazione e pertanto nella tabella 5.11 dell'appendice al capitolo 5 si inseriranno soltanto i dati riferiti agli scenari "definitivi". Si accoglie anche l'osservazione rispetto alle didascalie delle immagini 5.8 e 5.9 facendo riferimento allo scenario 155 e non allo scenario 152.

**Osservazione n. 20**

"Verificare il contenuto delle Tabelle riportanti le voci di costo dedotte dai contratti con Trenitalia e Ferrovie della Calabria, con specifico riferimento al corrispettivo medio." (Appendice al capitolo 7)

Si accoglie l'osservazione e si elimina completamente la tabella ritenendola superflua.



**REGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE**

Consiglio Regionale della Calabria

PROTOCOLLO GENERALE

Prot. n. 39195 del 26.04.2018

Classificazione 01.15.01

Deliberazione n. 134 della seduta del 19 APR. 2018

Oggetto: Determinazione del livello dei servizi minimi (art. 16 D.Lgs. 422/1997; art. 5 della L.R. 35/2015) – Approvazione del documento da sottoporre all'intesa con gli enti locali.

Presidente o Assessore/i Proponente/i: _____ (timbro e firma) Prof. Roberto Musmanno
Assessore

Relatore (se diverso dal proponente): _____ (timbro e firma)

Dirigente/i Generale/i: DIRIGENTE GENERALE
Ing. Luigi Zinno (timbro e firma)

Dirigente/i Settore/i: _____ (timbro e firma) Il dirigente di settore
Ing. Giuseppe Pavone

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

			Presente	Assente
1	Gerardo Mario OLIVERIO	Presidente	X	
2	Francesco RUSSO	Vice Presidente	X	
3	Maria Francesca CORIGLIANO	Componente	X	
4	Mariateresa FRAGOMENI	Componente	X	
5	Roberto MUSMANNO	Componente	X	
6	Antonietta RIZZO	Componente	X	
7	Savina Angela Antonietta ROBBE	Componente		X
8	Francesco ROSSI	Componente		X

Assiste il Segretario Generale della Giunta Regionale.

La delibera si compone di n. 5 pagine compreso il frontespizio e di n. 1 allegato

Si conferma la compatibilità finanziaria del presente provvedimento.

Il Dirigente Generale del Dipartimento Bilancio

_____ timbro e firma _____
(Ing. Viliana Fo. Celio)

LA GIUNTA REGIONALE

PREMESSO:

- che il comma 1 dell'articolo 5 della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 prevede che *"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"*, che al comma 1 stabilisce che *"i servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini [...] 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, sociosanitari e culturali;*
 - d) *delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento."*
- che al comma 2, la stessa disposizione statale prevede che la determinazione del livello dei servizi minimi è effettuata *"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 [...] 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."*
- che il comma 2 dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 prevede che *"le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale"*, i termini quantitativi e qualitativi del livello dei servizi minimi, e che le relative disposizioni normative regionali di riferimento sono contenute nei commi da 2 a 5 dell'articolo 5 della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, che prevedono quanto segue:
 - 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;
 - 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;
 - decorsi centoventi giorni dall'avvio della conferenza dei servizi, in caso di mancato raggiungimento dell'intesa, la Giunta regionale, tenendo conto delle posizioni prevalenti espresse in sede di conferenza dei servizi, determina il livello dei servizi minimi;
 - 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.
- che il comma 6 dell'articolo 5 della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 prevede che la determinazione del livello dei servizi minimi è rivista con cadenza almeno decennale, e precisato che tale termine non è da confondersi con l'aggiornamento dei *"servizi minimi"*, che ai sensi del comma 7 dell'articolo 5 della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35

"sono i servizi necessari a garantire il livello dei servizi minimi, che devono essere previsti nel Programma pluriennale del trasporto pubblico locale."

PRESO ATTO che nel capitolo 4 del *Piano Regionale dei Trasporti*, approvato con Delibera di Consiglio Regionale n.157 del 19/12/2016, è prevista l'azione 3 *"Misure per la programmazione, l'efficienza, l'efficacia e l'aumento della competitività dei servizi regionali delle varie tipologie"*.

VISTA la deliberazione della Giunta regionale n. 157 del 21/04/2017, avente ad oggetto *"Determinazione del livello dei servizi minimi (art. 16 D.Lgs. 422/1997; art. 5 della L.R. 35/2015) – Approvazione del documento da sottoporre ai pareri della Commissione consiliare competente, della Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL) e del Comitato della mobilità"* e l'allegato documento.

CONSIDERATO

- che sul documento approvato con la sopra citata deliberazione della Giunta regionale n. 157 del 21/04/2017 sono stati espressi i seguenti pareri:
 - il Comitato della Mobilità, nell'adunanza del 19/05/2017 ha espresso a maggioranza *"parere favorevole, con la raccomandazione di prevedere risorse finanziarie sufficienti a mantenere un livello dei servizi comunque superiore al livello minimo, e opportuno alle esigenze di mobilità dei Calabresi, con tariffe sostenibili in particolar modo per gli studenti"*;
 - la IV Commissione consiliare nella seduta del 23/05/2017 ha espresso all'unanimità *"parere favorevole con la raccomandazione che il documento venga nuovamente sottoposto al parere di questa Commissione consiliare una volta acquisiti i pareri e le intese prescritti dal comma 2 dell'articolo 5 della legge regionale n. 35 del 2015"* (trasMESSO alla Giunta regionale con nota prot. n. 22457 di pari data);
 - l'Autorità Regionale dei Trasporti, ART-CAL, ha espresso un articolato parere, con deliberazione n. 20 del 17.07.2017, e su richiesta di interpretazione autentica (nota prot. n. 267837 del 24.08.2017) si è espressa con propria nota prot. n. 56/COMM dell'11.09.2017 (acquisita al prot. n. 283428 del 12.09.2017);
- che a seguito dei pareri ricevuti, il Presidente della Giunta regionale ha ritenuto di avviare una più ampia consultazione, oltre l'acquisizione dei formali pareri di cui sopra, all'esito della quale è emersa quasi unanimemente la proposta di prevedere un livello dei servizi minimi associato a un livello di spesa comunque non inferiore a quello attuale;
- che immediatamente dopo l'approvazione del documento sul livello dei servizi minimi (deliberazione della Giunta regionale n. 157 del 21/04/2017) è stato pubblicato il decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96, che al comma 6 dell'articolo 27 ha previsto che fossero 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, e che si era pertanto ritenuto di attendere la definizione di tali criteri, prima di proseguire con l'iter di approvazione del livello dei servizi minimi.

RITENUTO:

- di tenere conto delle raccomandazioni a corredo dei pareri favorevoli espressi dal Comitato della Mobilità e dalla IV Commissione consiliare;
- di accogliere parzialmente le indicazioni di modifica e integrazione del documento contenute nel parere dell'ART-CAL, coerentemente alla relazione e alle motivazioni di cui all'allegato 1;
- di provvedere comunque a proseguire l'iter di approvazione del livello dei servizi minimi, anche nelle more del decreto interministeriale di cui al sopra citato comma 6 dell'articolo 27 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, essendo ampiamente e infruttuosamente decorso il termine previsto per la sua emanazione;

- di accogliere in particolare la *"raccomandazione di prevedere risorse finanziarie sufficienti a mantenere un livello dei servizi comunque superiore al livello minimo"* del Comitato della Mobilità, nonché la proposta risultante dall'esito della consultazione successiva, che in sintesi è quella di prevedere un livello dei servizi minimi associato a un livello di spesa comunque non inferiore a quello attuale.

VISTO l'allegato documento, modificato e integrato per come sopra ritenuto (allegato 2).

CONSIDERATO:

- che pertanto il livello di spesa previsto nel documento, così come modificato e integrato, è pari a 232,5 MEuro nel 2020, con successivo adeguamento all'inflazione negli anni seguenti, essendo tale livello di spesa approssimativamente in linea con quello attuale;
- che l'importo sopra determinato include l'intera spesa corrente, IVA inclusa, sia per servizi che per gestione e manutenzione ordinaria delle infrastrutture;
- che il comma 2 dell'articolo 5 della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 prevede che *"la Giunta regionale determina il livello dei servizi minimi [...] tenendo nella dovuta considerazione le risorse finanziarie necessarie per garantire il livello determinato"*, limitandosi pertanto a una quantificazione e a una necessariamente attenta ponderazione dell'onere necessario, senza porre un limite nella disponibilità finanziaria determinata dalle annuali leggi di bilancio e iscritta sui pertinenti capitoli di spesa;
- che tale disposizione non contrasta con il principio del pareggio di bilancio sancito dall'articolo 81 della Costituzione, per come chiarito dalla sentenza n. 275/2016 della Corte Costituzionale, secondo la quale *"è la garanzia dei diritti incompressibili ad incidere sul bilancio, e non l'equilibrio di questo a condizionarne la doverosa erogazione"*;
- che l'onere finanziario effettivo scaturirà dal documento conclusivo, dopo il procedimento per raggiungere l'intesa con gli enti locali e le successive determinazioni del Consiglio regionale;
- che, quale riferimento, la spesa prevista trova attualmente copertura sul bilancio di previsione, nell'anno 2020, come segue:
 - sulle risorse in entrata del fondo per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, allocate in uscita sui capitoli di spesa U2301024801, U2301024802, U2301024901, U2301051101, 2301051201 per l'importo complessivo di euro 211.060.532,87 ma a maggior garanzia in considerazione delle riduzioni del fondo di un importo presunto pari a euro 2.487.733,45 si considereranno risorse in entrata per euro 208.572.799,42 tutto ciò ove non fossero modificate le vigenti aliquote di ripartizione fra le regioni, per effetto di quanto previsto dall'articolo 27 del D.L. 50/2017;
 - sulle risorse autonome, sui capitoli di spesa U0222210701 e U2301051901, per un totale di euro 28.875.185,02;
 per un importo complessivo presunto di euro 237.447.984,44;
- che la copertura effettiva dovrà in seguito essere determinata tenendo conto di quanto previsto dall'articolo 27 del D.L. 50/2017, in ordine ai criteri di ripartizione delle risorse del fondo per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale;
- che dalla somma disponibile vanno detratti:
 - il maggiore onere derivante dalla L.R. 4/2018 (di cui all'art. 6 della stessa legge), pari a euro 596.951,67;
 - il possibile maggior onere derivante dalla sottocompensazione del contratto di servizio 2015-2017 con Trenitalia s.p.a., pari a euro 2.307.250,00;
 - il fondo di cui all'art. 13, c. 16, della L.R. 35/2015, pari a euro 1.899.583,88;
 per un totale di euro 4.803.785,55;
- che comunque una riduzione del livello di spesa previsto nel documento potrà rinvenire dai minori oneri che deriveranno dalla avvenuta costituzione operativa dell'Agenzia reti e mobilità s.p.a. per la quale l'Amministrazione Regionale è impegnata alla costituzione entro l'01.01.2019;

PRESO ATTO di quanto esposto e:

- che il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano che l'istruttoria è completa e che sono stati acquisiti tutti gli atti e i documenti previsti dalle disposizioni di legge e di regolamento che disciplinano la materia;
- che il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento, proponenti ai sensi dell'art. 28, comma 2, lett. a, e dell'art. 30, comma 1, lett. a, della legge regionale 13 maggio 1996 n. 7, sulla scorta dell'istruttoria effettuata, attestano la regolarità amministrativa nonché la legittimità della deliberazione e la sua conformità alle disposizioni di legge e di regolamento comunitarie, nazionali e regionali, ai sensi della normativa vigente e del disciplinare dei lavori di Giunta approvato con D.G.R. n. 336/2016.
- che ai sensi dell'art. 4 della legge regionale 23 dicembre 2011 n. 47, il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano l'esistenza della copertura finanziaria con riferimento alle risorse iscritte in bilancio.

SU PROPOSTA dell'assessore alle infrastrutture, prof. Roberto Musmanno, a voti unanimi,

DELIBERA

1.- **Di approvare** l'allegato documento relativo al livello dei servizi minimi del trasporto pubblico locale, previsto dall'art. 5 della Legge Regionale 31 dicembre 2015, n. 35, da sottoporre all'intesa con gli enti locali.

2.- **Di trasmettere** il presente provvedimento al Dipartimento competente per l'indizione della conferenza dei servizi di cui all'articolo 5 della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35.

3.- **Di provvedere** alla pubblicazione del provvedimento sul BURC ai sensi della legge regionale 6 aprile 2011 n. 11 su richiesta del Dirigente Generale del Dipartimento proponente, che provvederà contestualmente a trasmetterlo al Responsabile della Trasparenza (trasparenza@regcal.it) per la pubblicazione sul sito istituzionale della Regione, ai sensi del d.lgs. 14 marzo 2013 n. 33.

IL SEGRETARIO GENERALE

Avv. Francesca Palumbo

IL PRESIDENTE

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

Si attesta che copia conforme della presente deliberazione è stata trasmessa in data
~~18 MAG. 2018~~ al Dipartimento/i interessato/i e al Consiglio Regionale □

L'impiegato addetto



Regione Calabria

*Livello dei Servizi Minimi
del Trasporto Pubblico Locale*

Art. 5 della Legge Regionale 31 dicembre 2015, n. 35

Versione
18/04/2018

Consiglio Regionale della Calabria

PROTOCOLLO GENERALE

Prot. n. 39195 del 26.09.2018

Classificazione 01.15.01



Regione Calabria

**Assessorato
alle Infrastrutture**

L'Assessore
Prof. Roberto Musmanno

**Dipartimento n. 6
Infrastrutture, LL.PP. Mobilità**

Dirigente Generale
Ing. Luigi Ziano

**Settore n. 11
Trasporto Pubblico Locale**

Dirigente del Settore
Ing. Giuseppe Pavone

Responsabile
del procedimento
Arch. Rosario Testa

Gruppo di lavoro

Ing. Giuseppe Pavone
(coordinatore)

Arch. Rosario Testa

Ing. Vincenzo Gallelli

Ing. Francesco Boccia

Premessa

La determinazione del livello dei servizi minimi del trasporto pubblico locale è un passaggio fondamentale del processo di riforma del settore del trasporto pubblico locale in Calabria. Con esso la Regione si impegna a garantire un livello essenziale delle prestazioni, che costituisce un diritto inderogabile alla mobilità per i cittadini calabresi e più in generale per chiunque debba spostarsi in Calabria.

È opportuno preliminarmente precisare che il livello dei servizi minimi non è da intendersi come la quantità di servizi di trasporto pubblico locale finanziata dalla Regione, ma come un livello di garanzia per il cittadino, in conformità alle previsioni della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35. I servizi programmati e finanziati dalla Regione possono essere invece una entità più ampia, che deve essere programmata anche in linea con gli obiettivi di efficienza imposti dalle leggi dello Stato, ma che non può mai derogare dal livello dei servizi minimo previsto.

Con questo documento la Regione prosegue la determinazione del livello dei servizi minimi, fino ad oggi mai effettuata da quando è stata prevista dalle disposizioni normative del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422. Nel più breve termine possibile si intende pertanto colmare un ritardo ventennale, pari a quello relativo al Piano Regionale dei Trasporti approvato dal Consiglio regionale nel corso della presente consiliatura.

Questo documento è stato integrato e migliorato dopo aver sottoposto la prima versione ai pareri e alle intese previste dalla Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, la nuova legge quadro sul trasporto pubblico locale, che è stato il primo e fondamentale tassello della riforma del settore in essere. In particolare il presente documento, nella sua attuale versione, è stato sottoposto, oltre che alla Commissione consiliare competente, anche al parere del Comitato della Mobilità e dell'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL), due dei nuovi organismi previsti dalla citata legge quadro, già costituiti e funzionanti a ulteriore conferma del concreto progredire della riforma avviata.

Il presente documento sarà sottoposto all'intesa con tutti gli enti locali della Calabria, nell'ambito di una conferenza dei servizi, nell'ottica della massima partecipazione e democrazia.

L'Assessore alle Infrastrutture

Prof. Roberto Musmanno



Sommario

1	Introduzione.....	5
2	Inquadramento normativo.....	6
2.1	Contenuti e criteri di determinazione.....	6
2.2	Modalità di determinazione.....	7
2.3	Aspetti finanziari.....	7
3	Contesto di riferimento.....	9
3.1	Offerta di trasporto.....	9
3.2	Domanda di trasporto.....	15
3.3	Piano regionale dei trasporti.....	23
4	Iter amministrativo.....	27
5	Principi e criteri.....	28
5.1	Criteri per i servizi di trasporto pubblico comunali e di area urbana.....	29
5.2	Criteri per i servizi di trasporto pubblico di collegamento fra più comuni.....	31
5.3	Criteri specifici per l'integrazione tra le reti di trasporto.....	33
5.4	Criteri specifici per la fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi.....	34
5.5	Criteri specifici per la riduzione della congestione e dell'inquinamento.....	36
5.6	Criteri per la scelta delle modalità e delle soluzioni più idonee.....	37
5.7	Criteri relativi alla tariffazione e all'informazione all'utenza.....	37
6	Livello dei servizi minimi.....	39
6.1	Quantità dei servizi.....	39
6.2	Specificazioni sull'articolazione dei servizi e sui poli da servire.....	41
6.3	Modalità più idonea.....	43
6.4	Mezzi di trasporto.....	44
6.5	Tariffe e informazione all'utenza.....	44
7	Stima dei costi.....	46
7.1	Stima della quantità dei servizi.....	47
7.2	Stima dei costi e dei corrispettivi unitari.....	47



1 INTRODUZIONE

Il presente documento, oltre alla definizione del livello dei servizi minimi in senso stretto, illustra il contesto normativo e il contesto di riferimento attuale, nonché l'iter seguito, i criteri e i principi adottati per la definizione del livello dei servizi minimi.

Nel capitolo 2 sono dettagliatamente illustrate le disposizioni normative di riferimento, statali e regionali, attinenti la determinazione del livello dei servizi minimi.

Nel capitolo 3 è illustrato il contesto di riferimento attuale, in relazione sia all'offerta e alla domanda di trasporto, sia al processo di pianificazione regionale.

Nel capitolo 4 è descritto l'iter amministrativo che ha condotto all'attuale versione del documento, riportando tutti i pareri e le intese previste dalla legge. Questo capitolo, come i precedenti, ha un valore di premessa.

Nel capitolo 5 sono descritti i principi fondamentali adottati che, nell'ambito della cornice normativa di riferimento, hanno consentito di tradurre in scelte concrete la determinazione del livello dei servizi minimi. Nello stesso capitolo sono anche descritti i criteri adottati per pervenire a una puntuale quantificazione del livello. Questo capitolo pertanto ha un valore di parte motivazionale rispetto all'oggetto del presente documento.

Nel capitolo 6 è descritto il livello dei servizi minimi, con puntuale individuazione dello stesso rispetto alle diverse declinazioni quantitative e qualitative. Esso pertanto è l'oggetto vero e proprio del documento, che nel corso dell'iter di legge deve essere sottoposto ai pareri e alle intese previste e che, all'approvazione conclusiva, individua il livello essenziale delle prestazioni dei servizi di trasporto pubblico locale.

Nel capitolo 7 è effettuata la stima dei costi dei servizi associati al livello dei servizi definito, che costituisce un elemento necessario di valutazione.



2 INQUADRAMENTO NORMATIVO

La determinazione del livello dei servizi minimi del trasporto pubblico locale concerne la determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni, ed è dunque materia di legislazione esclusiva dello Stato ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione.

Le prime norme che, in accordo con quanto dettato dalla Carta Costituzionale, delegavano alle regioni parte delle funzioni amministrative relative ai servizi di trasporto pubblico locale, risalgono agli anni '70 del secolo scorso, ma è stata necessaria la legge 15 marzo 1997, n. 59 ("Bassanini") per avere una profonda trasformazione del settore e una più ampia delega. In particolare tale legge, all'articolo 4, ha previsto di delegare alle regioni i compiti di programmazione in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale e di attribuire alle regioni il compito di definire, d'intesa con gli enti locali, il livello dei servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, servizi i cui costi sono a carico dei bilanci regionali, prevedendo che i costi dei servizi ulteriori rispetto a quelli minimi siano a carico degli enti locali che ne programmino l'esercizio. Quanto previsto è stato specificato nel decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, emanato sulla base della delega al Governo prevista nella citata legge 15 marzo 1997, n. 59; tale decreto legislativo costituisce la prima e a oggi l'unica normativa statale di carattere generale sul trasporto pubblico locale.

La Regione Calabria, con la Legge Regionale 7 agosto 1999, n. 23, ha regolato in maniera organica il trasporto pubblico locale, in conformità al quadro legislativo statale sopra illustrato. Il legislatore regionale ha integralmente sostituito la citata legge, con una nuova legge quadro, la Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, sulla base di una nuova visione e anche per adeguarsi delle norme comunitarie e nazionali che hanno interessato la materia, fra le quali si citano per la rilevanza:

- il Regolamento (CE) n. 1370/2007;
- l'art. 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, introdotto dal decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27;
- l'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, 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.

In merito al contenuto e a criteri di determinazione del livello dei servizi minimi, le disposizioni normative regionali in materia di trasporto pubblico locale, contenute nella Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, rinviano alle norme dello Stato e specificamente all'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, le cui disposizioni sono richiamate nel paragrafo 2.1.

Per quanto riguarda invece le modalità di determinazione del livello dei servizi minimi, le disposizioni statali a loro volta rinviano alle disposizioni regionali, descritte nel paragrafo 2.2. Gli aspetti finanziari sono illustrati nel paragrafo 2.3.

Preliminarmente al dettaglio normativo sembra opportuno evidenziare la differenza fra il "livello dei servizi minimi" e i "servizi minimi". Tale differenza nel decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 si evince solo implicitamente dal contenuto dei commi 1 e 2, mentre è espressamente chiarita nel comma 7 dell'articolo 5 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35: "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." Pertanto il presente documento costituisce la definizione del "livello dei servizi minimi", e quindi definisce standard qualitativi e quantitativi generalmente applicabili, senza mai entrare nel dettaglio dei contesti territoriali e dei servizi. Invece la puntuale definizione dei "servizi minimi" avviene in seguito, annualmente, ovviamente in conformità al livello definito nel presente documento.

2.1 Contenuti e criteri di determinazione

Il comma 1 dell'articolo 5 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35 prevede che "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", che al comma 1 stabilisce che "i servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini [...] 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."



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Al comma 2, la stessa disposizione statale prevede che la determinazione del livello dei servizi minimi è effettuata *“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 [...] 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.”*

Deve osservarsi come le disposizioni citate, oltre a essere volte in generale al soddisfacimento della domanda di mobilità dei cittadini, prevedono specifiche tutele, ad esempio: per l'accesso ai servizi sociosanitari, per il pendolarismo scolastico, per le persone con ridotta capacità motoria. Le stesse disposizioni, inoltre, tengono conto dell'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento, nell'individuazione delle soluzioni che comportano i minori costi per la collettività, fra quelle atte a garantire sufficienti servizi di trasporto. Pertanto, la determinazione del livello dei servizi minimi si pone quale strumento irrinunciabile per garantire la sostenibilità, soprattutto sociale e ambientale, dei servizi di trasporto pubblico locale. Ciò a maggior ragione per il fatto che altre disposizioni normative da applicarsi nella programmazione dei servizi sono più orientate all'efficienza, intesa in maniera prevalente quale *“rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio”* (articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135), che, senza questo adeguato *“contrappeso”*, configurerebbe il servizio di trasporto pubblico locale quasi in una logica di mercato.

2.2 Modalità di determinazione

Il comma 2 dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 prevede: *“le regioni definiscano, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale”*, i termini quantitativi e qualitativi del livello dei servizi minimi.

Le disposizioni normative regionali di riferimento sono contenute nei commi da 2 a 5 dell'articolo 5 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, che prevedono quanto segue:

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

Il comma 6 dello stesso articolo prevede che la determinazione del livello dei servizi minimi è rivista con cadenza almeno decennale. Tale termine non è da confondersi con l'aggiornamento dei servizi minimi che, per come chiarito nell'introduzione a questo capitolo, avviene annualmente.

2.3 Aspetti finanziari

Il comma 1 dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 prevede che i costi dei servizi minimi sono a carico del bilancio delle regioni. Il comma 7 dell'articolo 5 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35 ne dettaglia la copertura, prevedendo che la stessa sia garantita:

- 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.



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

È da precisarsi che il comma 2 dell'articolo 5 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35 prevede: *“la Giunta regionale determina il livello dei servizi minimi [...] tenendo nella dovuta considerazione le risorse finanziarie necessarie per garantire il livello determinato”*, limitandosi pertanto a una quantificazione e a una necessariamente attenta ponderazione dell'onere necessario, senza porre un limite nella disponibilità finanziaria determinata dalle annuali leggi di bilancio e iscritta sui pertinenti capitoli di spesa. Tale disposizione non contrasta con il principio del pareggio di bilancio sancito dall'articolo 81 della Costituzione, per come chiarito dalla sentenza n. 275/2016 della Corte Costituzionale, secondo la quale *“è la garanzia dei diritti incompressibili ad incidere sul bilancio, e non l'equilibrio di questo a condizionarne la doverosa erogazione.”*



3 CONTESTO DI RIFERIMENTO

Nel presente capitolo sono riportati degli aspetti di sintesi relativi all'offerta del trasporto pubblico locale (paragrafo 3.1) e alla domanda di trasporto (paragrafo 3.2) e i riferimenti agli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti maggiormente attinenti alle questioni trattate nel presente documento (paragrafo 3.3).

3.1 Offerta di trasporto

La progettazione della rete dei servizi minimi non può prescindere da un'attenta analisi dell'offerta attuale di trasporto sul territorio. Essa deve essere rivolta da un lato all'esame delle infrastrutture (stradali, ferroviarie, ecc.) e dall'altro all'esame dei servizi (attualmente in esercizio sul territorio).

Il Trasporto Pubblico Locale (TPL) in Calabria include:

- servizi su gomma, eserciti da 28 aziende organizzate in 6 Società Consortili;
- servizi ferroviari, eserciti da Trenitalia e da Ferrovie della Calabria

Offerta Tpl su Gomma

Sul territorio calabrese, i servizi di TPL su gomma vengono attualmente eserciti da 28 aziende che, in seguito alla Legge Regionale 18/2006, si sono organizzate in 6 Società Consortili:

- A.D.M. - Autoservizi dei Due Mari a.r.l.;
- Co.Me.Tra. - Consorzio Meridionale Trasporti a.r.l.;
- Tr.In.Cal. - Trasporti Integrati Calabresi a.r.l.;
- T.R.C. - Trasporti Regionali Calabresi s.r.l.;
- S.C.A.R. - Società Consortile Autolinee Regionali s.r.l.;
- Consorzio Autolinee Due a.r.l.

Le aziende di tali società consortili (Tabella 1) erogano in parte solo servizi extraurbani (19 aziende), in parte solo servizi urbani (4 aziende), ed in parte servizi urbani ed extraurbani (5 aziende); i servizi di trasporto sono erogati annualmente, con frequenza maggiore durante il periodo scolastico (PRT – 2.3.2 – *Trasporto collettivo su gomma oppure 2.4.1*).



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Tabella 1: Società Consortili che gestiscono il TPL su gomma in Calabria (PRT – Tab. 2.3.43 oppure 2.4.1)

Società consortile	Azienda di trasporto	Tipologia servizio	Territorio servito
A.D.M.	Romano	Urbano	Crotone
	Scura	Extraurbano	Prov. di Cosenza, Catanzaro, e Crotone
		Extraurbano	Corigliano Calabro, Rossano
	Prete	Extraurbano	Prov. di Cosenza e Crotone
		Urbano	Paola, Scalea, Cetraro, S. Nicola A., Amantea, Diamante
Totale	Bilotta Zanfini	Extraurbano	Prov. di Cosenza
		Extraurbano	Prov. di Catanzaro
		Extraurbano	Prov. di Cosenza
Co.Me.Tra.	Ferrovie della Calabria	Urbano	Vibo V., Castrovillari, Gioia T., Soverato
		Extraurbano	Prov. di Cosenza, Catanzaro, Crotone, Vibo V., Reggio C.
	Fersav (1)	Extraurbano	Prov. di Vibo V.
	Ferloc	Extraurbano	Prov. di Cosenza
	Amaco	Urbano	Cosenza
	Ame	Urbano	Catanzaro
	Brosio	Extraurbano	Prov. di Vibo V., Reggio C.
	Multiservizi Lamezia Gby	Urbano	Lamezia Terme
Totale	8	Extraurbano	Prov. di Vibo V.
Tr.In.Cal.	Atam	Urbano	Reggio C.
		Extraurbano	Prov. di Reggio C.
	Ppm	Urbano	Palmi
Totale	2		
T.R.C.	Tnc	Extraurbano	Prov. di Cosenza
	Perrone	Extraurbano	Prov. di Cosenza
	Sat Pra	Extraurbano	Prov. di Cosenza
	Fata	Extraurbano	Prov. di Cosenza
	Genco	Extraurbano	Prov. di Vibo V.
Totale	5		
S.C.A.R.	Federico	Extraurbano	Prov. di Reggio C.
	Lirosi Autoservizi	Extraurbano	Prov. di Reggio C.
	Mediterraneabus	Extraurbano	Prov. di Reggio C.
	Tripodi	Extraurbano	Prov. di Reggio C.
	CostavolaBus	Extraurbano	Prov. di Reggio C.
	Scar	Extraurbano	Prov. di Reggio C.
Totale	6		
Consorzio Autolinee Due	Saj	Extraurbano	Prov. di Cosenza
	Consorzio Autolinee	Extraurbano	Prov. di Cosenza
Totale	2		

Fonte: Elaborazione dati Regione Calabria (gennaio 2012)

(1) Dal mese di novembre 2013 i servizi di Fersav sono espletati da Ferrovie della Calabria

Le società consortili assicurano un'offerta di trasporto complessiva pari a circa 53,4 milioni di bus-km annui, di cui 42,4 milioni relativi ai servizi extraurbani (per un costo di circa 86 milioni di euro Iva inclusa) e quasi 11 milioni (per un costo di circa 30 milioni di euro Iva inclusa) ai servizi urbani (Fonte: Regione Calabria. Anno 2016). Si fa presente che nel 2010 i bus-km annui autorizzati dalla Regione Calabria erano nel complesso 59,7 milioni, di cui 52,5 relativi ai servizi extraurbani e 7,2 ai servizi urbani.

Tabella 2: Quadro di sintesi dei servizi di TPL su gomma riferito alla programmazione 2016

Ambito territoriale	Percorrenze programmate 2016 (km/anno)	Costo servizio programmato 2016 (Euro Iva inclusa)
EXTRAURBANO	42.399.130	86.062.599,00
URBANO	10.991.050	30.314.229,00
TOTALE	53.390.180	116.376.828,00

Riguardo ai servizi extraurbani offerti, nella provincia di Cosenza viene esercito circa il 49% del totale dei servizi extraurbani regionali, nella provincia di Reggio Calabria circa il 26% e nelle restanti province il 25% distribuito quasi uniformemente (PRT – 2.3.2 – Trasporto collettivo su gomma oppure 2.4.1).



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Rispetto alla popolazione residente e ai servizi extraurbani, il valore regionale di riferimento è pari a 21,5 bus-km all'anno per abitante. Le province che superano tale valore sono Cosenza, con 28,9 bus-km all'anno per abitante, e Vibo Valentia, con 23,9 bus-km all'anno per abitante; le province di Crotone e Reggio Calabria registrano un valore di poco inferiore al valore regionale, rispettivamente pari a 20,9 e 19,7 bus-km all'anno per abitante, la provincia di Catanzaro registra un valore nettamente al di sotto del valore di riferimento e pari a circa 9,1 bus-km all'anno per abitante. È tuttavia da considerare che molti servizi che attraversano la provincia di Catanzaro sono attribuiti ad altre province, sulla base del sopra citato criterio dell'origine prevalente della domanda servita dalla linea.

Così come riportato in Tabella 3, le aziende che erogano i servizi di trasporto collettivo su gomma sul territorio regionale avevano, alla fine di marzo 2017, una dotazione totale pari a 1.748 mezzi, dei quali 1.372 di classe II (extraurbani) e 376 di classe I (urbani e suburbani). In Tabella 4 vengono invece riportati i dati di sintesi sempre relativi al parco autobus adibito ai servizi di TPL su gomma in Calabria a marzo 2017. Da essa si nota inoltre come l'età dei veicoli risulti essere molto vetusta, considerato che si aggira intorno ai 15,5 anni di media.

Tabella 3: Parco autobus adibito ai servizi di TPL su gomma in Calabria al 31/03/2017

Consorzio	Aziende	Classe I		Classe II		Posti offerti			Posti offerti			
		Urbano	Suburbano	Extraurbano	Bus Totali	Età media bus	In piedi	Seduti	Posti totali	Urbano	Suburbano	Extraurbano
A.d.M.	Bilotta	0	0	42	42	15	661	2.197	2.858	0	0	2858
	Preite	9	20	86	115	18	1.987	5.526	7.513	588	1315	5610
	Romano	23	0	158	181	16	3.823	8.989	12.812	2182	0	10630
	Scura	10	6	92	108	14	1.597	5.015	6.612	588	392	5632
	Zanfini	0	0	23	23	20	107	845	952	0	0	952
Totale		42	26	401	469	16	8.175	22.572	30.747	3.358	1.707	25.682
Co.Me.Tra.	Amaco	57	0	0	57	13	3.350	868	4.218	4218	0	0
	AMC	54	0	4	58	12	3.295	903	4.198	4007	0	191
	Brosio	0	2	28	30	17	342	1.577	1.919	0	198	1721
	FerLoc	0	0	10	10	16	160	532	692	0	0	692
	F.d.C.	7	0	314	321	14	4.988	15.624	20.612	344	0	20268
	F.d.C. (ex FerSav)	0	0	43	43	14	657	2.027	2.684	0	0	2684
	GBV	0	0	24	24	16	347	1.216	1.563	0	0	1563
Lamezia Multiservizi	16	0	6	22	17	994	415	1.409	1240	0	169	
Totale		134	2	429	565	14	14.133	23.162	37.295	9.809	198	27.288
Autolinee Due	Consorzio Autolinee	15	29	57	101	16	4.443	4.452	8.895	1918	2792	4185
	SAI	0	0	29	29	7	626	1.547	2.173	0	0	2173
Totale		15	29	86	130	14	5.069	5.999	11.068	1.918	2.792	6.358
S.C.A.R.	CostaViolaBus	0	0	23	23	18	286	1.124	1.410	0	0	1410
	Federico	0	0	139	139	15	1.707	6.819	8.526	0	0	8526
	Lirosi	0	0	75	75	17	583	3.553	4.136	0	0	4136
	MediterraneaBus	0	0	55	55	18	735	2.497	3.232	0	0	3232
	SCAR	0	1	7	8	19	86	317	403	0	17	386
	Tripodi	0	0	13	13	16	185	544	729	0	0	729
Totale		0	1	312	313	16	3.582	14.854	18.436	0	17	18.419
T.R.C.	Fata	0	0	42	42	19	517	1.963	2.480	0	0	2480
	Genco	0	0	21	21	16	316	1.093	1.409	0	0	1409
	Parise Rocco Antonio srl	0	0	7	7	23	48	259	307	0	0	307
	Perrone	0	0	27	27	17	252	1.194	1.446	0	0	1446
	Sat Srl	0	1	10	11	15	262	484	746	0	106	640
	SAT-PRA (in uso Parise)	0	0	2	2	10	56	100	156	0	0	156
	TNC	0	1	18	19	11	250	986	1.236	0	75	1161
Totale		0	2	127	129	17	1.701	6.079	7.780	0	181	7.599
Tr.In.Cal.	ATAM	111	1	16	128	11	7.036	2.635	9.671	8662	55	954
	PPM	10	3	1	14	16	542	242	784	664	104	16
Totale		121	4	17	142	11	7.578	2.877	10.455	9.326	159	970

Tabella 4: Parco autobus adibito ai servizi di TPL su gomma in Calabria (sintesi 31/03/2017)



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Impulsività	N. autobus	Da media (anni)	Posti a salire	Posti a scendere	Posti totali	Media posti a salire	Media posti a scendere	Media posti totali
Interurbani	1.372	15,5	67.246	19.070	86.316	49,0	13,9	62,9
Suburbani	64	15,5	2.383	2.671	5.054	37,2	41,7	79,0
Urbani	312	12,7	5.914	18.497	24.411	19,0	59,3	78,2
Totale	1.748	15,0	75.543	40.238	115.781	43,2	23,0	66,2

Offerta Tpl su Ferro

In Calabria i servizi ferroviari di TPL sono attualmente affidati a due società di trasporto, Trenitalia e Ferrovie della Calabria.

Servizi ferroviari di Trenitalia

I servizi regionali erogati da Trenitalia sono di competenza della Direzione Regionale (D.R.) Calabria e delle Direzioni Regionali (DD.RR.) Campania e Basilicata. Questi ultimi sono a garanzia della continuità territoriale del servizio ferroviario tra Calabria, Campania e Basilicata e sono svolti sulla direttrice tirrenica Napoli Centrale-Cosenza-Paola (PRT – 2.3.2 – *Trasporto collettivo su ferro di Trenitalia oppure 2.4.1*).

Con l'entrata in servizio del nuovo orario ferroviario del giugno 2016, la Regione Calabria, in veste di committente, e Trenitalia, quale soggetto esercente il servizio ferroviario, hanno adottato un nuovo modello di esercizio per il servizio ferroviario regionale. La novità fondamentale introdotta è il cadenzamento orario delle corse su tutta la rete ferroviaria regionale. La caratteristica principale di un orario ferroviario cadenzato è quella di riproporre nel corso della giornata, per una data direzione, tutti i passaggi dei treni presso le varie stazioni sempre allo stesso minuto dell'ora, con cadenza, appunto, oraria. Questo modello si differenzia da quello precedentemente in esercizio in quanto esso risultava cadenzato solo su alcune linee (soprattutto la Tirrenica) mentre sulla jonica, linea a binario unico, era impostato essenzialmente su orari non cadenzati.

L'elemento cardine del cadenzamento orario adottato dalla Regione Calabria è rappresentato dall'orologio di Lamezia Terme, il quale scandisce il transito dei treni sulla linea tirrenica (sia la "veloce" Reggio Calabria – Paola che la "lenta" Lamezia Terme - Rosarno via Tropea) e sulla linea trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido. A cascata esso determina, inoltre, gli orologi di Reggio Calabria e Catanzaro Lido e in parte quelli di Paola e Sibari. Il cadenzamento orario complessivo dell'intera rete regionale, caratterizzato da questi cinque orologi posizionati sui nodi cardine della rete ferroviaria, costituisce il telaio portante del modello di esercizio sul quale si innestano, con passo orario costante, le tracce dei treni. Si viene così a disegnare una maglia omogenea delle tracce orarie, caratterizzata da passaggi ripetuti, sempre allo stesso minuto nelle varie ore della giornata, sulle diverse stazioni. E' bene precisare che, in realtà, nello specifico del modello di esercizio della Calabria, non si può parlare di cadenzamento orario perfetto in quanto la frequenza oraria si interrompe in corrispondenza della fascia oraria di "morbida" del mattino (compresa all'incirca tra le ore 9:00 e le ore 12:00), mentre, negli orari di punta della giornata la successione delle corse con passo di 60 minuti è tendenzialmente rispettata seppur con alcune eccezioni. Inoltre, su alcune tratte (soprattutto la Reggio Calabria – Melito Porto Salvo ed in misura minore la Cosenza – Paola e la Catanzaro Lido - Roccella Jonica) nelle ore di punta si verifica un incremento della frequenza superiore all'ora necessaria per soddisfare la domanda di mobilità tipica di aree metropolitane o di città capoluogo. Un sistema così organizzato consente, come già accennato in precedenza, di organizzare le coincidenze presso le sei stazioni calabresi dove si incrociano più linee regionali:

- Lamezia Terme Centrale (linea tirrenica "veloce" con treni passanti, linea tirrenica via Tropea e trasversale per Catanzaro Lido);
- Catanzaro Lido (linea jonica e trasversale per Lamezia Terme Centrale);
- Reggio Calabria Centrale (linea tirrenica "veloce" e linea jonica);
- Paola (linea tirrenica "veloce" con treni passanti verso Cosenza e trasversale per Cosenza e Sibari);
- Rosarno (linea tirrenica "veloce" e linea tirrenica via Tropea);
- Sibari (linea jonica e trasversale per Cosenza e Paola).

In ciascuna di queste stazioni gli orologi sono impostati in modo che i treni che viaggiano sulle linee secondarie (le due trasversali e la tirrenica via Tropea) giungano presso le stazioni di interscambio prima dei treni che viaggiano sulle linee principali (tirrenica "veloce" e jonica) se queste ultime sono passanti e comunque prima che i treni sulle linee "veloci" siano partiti. La situazione inversa invece si verifica per le partenze in quanto i treni delle linee secondarie partono sempre dopo che sono arrivati i treni che viaggiano sulle linee principali. Questa scansione



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

temporale degli arrivi e delle partenze, organizzata in funzione del livello gerarchico delle linee, consente di garantire trasbordi veloci ed efficaci (ovviamente in condizioni di orario non perturbato da ritardi).

Come osservato, l'orologio principale in Calabria è quello di Lamezia Terme Centrale (Figura 1), stazione presso la quale i treni delle due linee secondarie arrivano rispettivamente al minuto 30 (treni da Catanzaro Lido) ed al minuto 33 (treni da Rosarno) prima del transito dei treni della linea tirrenica "veloce", quelli da Paola verso Reggio Calabria (in arrivo al minuto 40 ed in partenza al minuto 42) e quelli da Reggio Calabria verso Paola (in arrivo al minuto 42 ed in partenza al minuto 44). Gli stessi treni delle due linee secondarie, infine, ripartono dopo il transito di quelli della linea "veloce" rispettivamente al minuto 48 (treni per Rosarno) ed al minuto 55 (treni per Catanzaro Lido).

In Figura 2 sono state riportate le coppie di treni regionali Trenitalia in transito nel giorno feriale tipo secondo l'orario entrato in vigore a giugno 2016. Esse rappresentano l'attuale offerta di trasporto regionale su ferro su rete RFI.

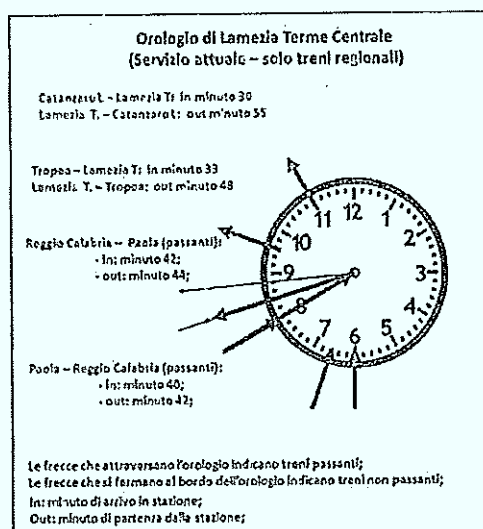


Figura 1: Orologio di Lamezia Terme Centrale sui servizi attuali regionali



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

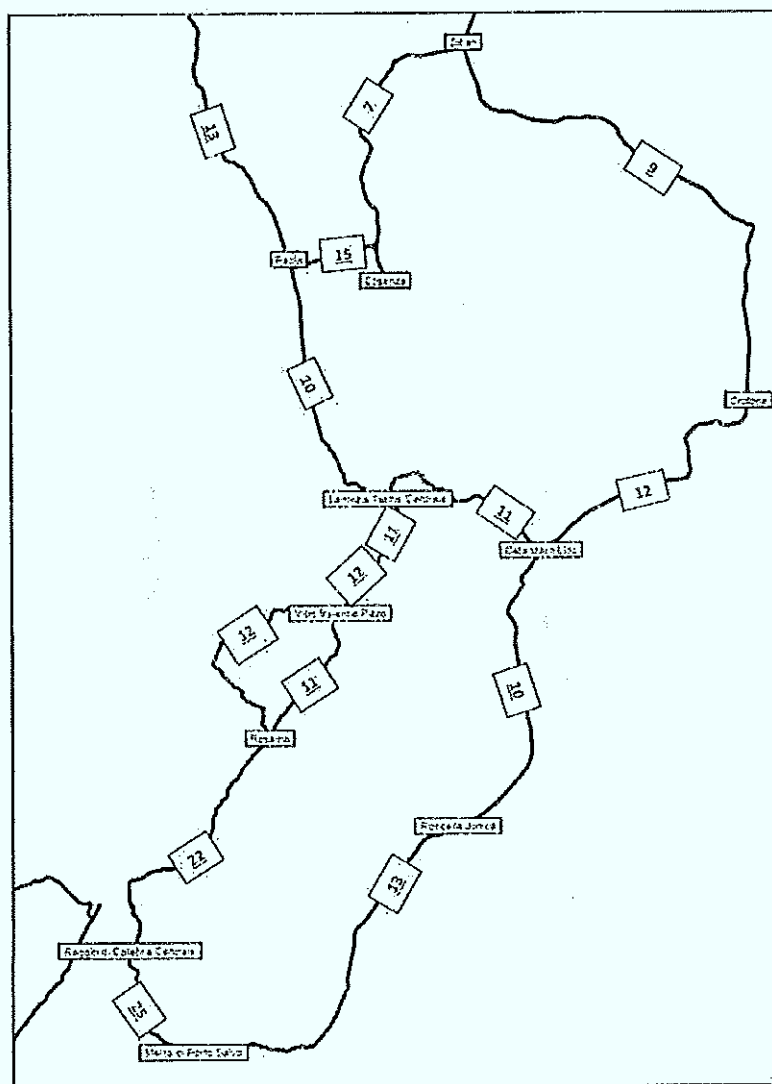


Figura 2: Coppie di treni regionali Trenitalia in transito nel giorno feriale tipo (giugno 2016)

Riguardo i flussi sugli archi, Trenitalia trasporta circa 7 milioni/anno di utenti. Nel periodo invernale si rilevano circa 20 mila passeggeri/giorno sui servizi D.R. Calabria, e circa 4.400 sui servizi DD.RR. Campania e Basilicata; nel periodo estivo si rilevano circa 20.200 passeggeri/giorno sui servizi D.R. Calabria, e circa 6.800 sui servizi DD.RR. Campania e Basilicata.

In termini di rapporto passeggeri/treno, il valore medio in un giorno feriale pesato rispetto al numero di corse, è di circa 51 nel periodo invernale e di circa 54 nel periodo estivo.

In entrambi i periodi, le tratte con valori medi di passeggeri/treno al di sotto del valore medio sulla rete, sono quelle che da Catanzaro si sviluppano verso la direttrice ionica (Crotone, Sibari, Metaponto), con valori che si attestano intorno a 30 passeggeri/treno. Il valore più basso in assoluto, si rileva però sulla tratta Rosarno-Lamezia Terme via Tropea, attestandosi intorno a 15 in inverno e 22 in estate, a fronte di un valore di circa 86 e 84 passeggeri/giorno per treno in inverno ed in estate sulla tratta a essa parallela sulla via Mileto. Le tratte con valori medi di passeggeri/treno superiori alla media sono quelle che si sviluppano sulla direttrice tirrenica Reggio Calabria-Paola, con valori che si attestano almeno intorno a 60 in inverno ed a 54 passeggeri/treno in estate, e con valori massimi pari a 85,9 (inverno) e 76,1 (estate) sulla tratta Lamezia Terme-Paola. Un valore al di sopra della media si riscontra anche per la tratta Paola-Sapri: tale valore che si attesta intorno a 71 in inverno e 110 in estate se si considerano i servizi DD.RR. Calabria, Campania e Basilicata, ma che tende a 106,6 in inverno e a 178,7 in estate se l'analisi viene circoscritta ai servizi DD.RR. Campania e Basilicata. Sulla direttrice ionica si riscontrano invece valori al di sotto della media per le tratte che si sviluppano da Reggio Calabria fino a Catanzaro Lido (PRT – 2.3.2 – *Trasporto collettivo su ferro di Trenitalia oppure 2.4.1*).



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

In definitiva, Trenitalia assicura un'offerta di trasporto complessiva pari a 6.469.753 treno*Km/anno, per un costo complessivo di circa 93 milioni di euro Iva inclusa.

Servizi ferroviari di Ferrovie della Calabria

Ferrovie della Calabria (FdC), oltre a un servizio di autolinee, gestisce anche alcune linee ferroviarie a scartamento ridotto il cui percorso ricade interamente nel territorio tra le Province di Cosenza e Catanzaro (linea Cosentino-Silana). La linea originaria di collegamento tra Cosenza e Catanzaro Lido è interrotta dal 2012 in prossimità del Comune di Marzi, per cui attualmente i servizi offerti si svolgono esclusivamente sulle linee Cosenza-Rogliano e Soveria Mannelli-Catanzaro Lido. (PRT – 2.3.2 – *Trasporto collettivo su ferro di Ferrovie della Calabria oppure 2.4.1*).

I dati riportati in Tabella 5 riassumono l'attuale offerta su ferro di FdC.

Tabella 5: Offerta attuale su ferro di Ferrovie della Calabria. Anno 2017

Linea	Numero periodo invernale 2017	Numero periodo estivo 2017	Numero passaggi giorno invernale 2017	Numero passaggi giorno estivo 2017
Catanzaro Lido - Catanzaro alta	50	50	1.816	36
Catanzaro alta - Soveria Mannelli	28	Servizio ferroviario sospeso nella tratta Gimigliano - Catanzaro, effettuato con 18 corse giornaliere effettuate con bus sostitutivi*		
Soveria Mannelli - Rogliano (servizio effettuato con bus sostitutivi)	8	3	-	-
Rogliano - Cosenza	36	30	1.174	32

*32 corse limitate alla tratta Catanzaro Città - Gimigliano

Per l'esercizio ferroviario vengono utilizzati 52 mezzi, di età media pari a 25 anni, con automotrici del tipo M2, M4, cui si sono aggiunti, dal 2011, 5 nuovi convogli Stadler del tipo a doppia cassa, diesel-elettrici (PRT – 2.4.1 *Servizi ferroviari di Ferrovie della Calabria*).

Ferrovie della Calabria assicura quindi un'offerta di trasporto su ferro pari a 1.050.000 treni*Km/anno, per un costo di circa 13 milioni di euro Iva inclusa.

3.2 Domanda di trasporto

La progettazione della rete dei servizi minimi non può prescindere da una corretta analisi della domanda di trasporto sul territorio. La domanda di mobilità non è altro che il risultato di un insieme di spostamenti, con determinate caratteristiche, che avvengono tra le diverse zone di una data area di studio, la cui analisi è fondamentale per conoscere il funzionamento della rete di trasporto complessiva della Regione, sia allo stato attuale sia agli scenari futuri.

Si tratta quindi di uno degli aspetti di maggiore criticità poiché un buon livello di conoscenza della domanda – potenziale ed espressa – può garantire uno sviluppo delle ipotesi di pianificazione più solido e destinato a trovare coerenza con la realtà effettiva.

L'analisi della domanda di mobilità, quale parte dell'analisi complessiva del sistema dei trasporti calabrese, consiste pertanto nella stima della domanda di trasporto attuale afferente sia al trasporto individuale che a quello pubblico.

In questo documento, lo studio della domanda di mobilità è stato effettuato sulla base del 15° Censimento Generale della Popolazione del 2011 redatto dall'ISTAT. Analizzando tali dati, è stato possibile caratterizzare spazialmente la domanda di mobilità sistematica per i motivi di lavoro e studio, effettuando anche un'analisi sulla



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

scelta modale, e non rilevando gli spostamenti compiuti per motivi diversi (viaggi di lavoro occasionali, viaggi per acquisti, per pratiche personali, ecc.).

Tali dati di mobilità risultano, pertanto, sottostimati rispetto ai valori reali, ma forniscono un quadro attendibile del livello di attrazione e generazione delle diverse zone di Origine/Destinazione degli spostamenti, dal momento che gli spostamenti rilevati (spostamenti Casa-Lavoro e spostamenti Casa-Scuola) presentano il carattere della sistematicità. È opportuno evidenziare inoltre che l'Istat considera il primo spostamento compiuto nella giornata per motivo lavoro o studio, che prevede nello stesso giorno il ritorno al luogo di origine, per cui le analisi di seguito riportate fanno riferimento a questa tipologia di spostamento.

Nel corso del censimento, insieme alle informazioni più generali, vengono rilevate le caratteristiche dello spostamento principale, effettuato da ciascun individuo, in un giorno determinato, rappresentativo delle condizioni medie della mobilità e i dati vengono aggregati su base comunale.

L'ISTAT rende disponibili i dati dopo averli opportunamente aggregati. È quindi possibile, per ogni coppia di Comuni, conoscere il numero di persone che si sposta da un'origine a una destinazione, per motivo (lavoro o studio), per fascia oraria di partenza, per durata dello spostamento, per modo di trasporto utilizzato nel tratto prevalente del viaggio.

Pertanto, ai fini dell'analisi della domanda di mobilità a scala regionale, sono stati considerati:

- gli spostamenti Casa-Lavoro (CL), Casa-Scuola (CS), Casa-Altri motivi (CA), rispetto alla caratterizzazione socio-economica e al motivo;
- gli spostamenti interni all'area di studio, di scambio e di attraversamento, rispetto alla caratterizzazione spaziale;
- gli spostamenti in un giorno ferialo medio e nell'ora di punta dello stesso giorno, rispetto alla caratterizzazione temporale;
- gli spostamenti motorizzati effettuati con modalità di trasporto collettiva (pubbliche), intesa come sistema integrato autobus e treno e individuale (private), rispetto alla caratterizzazione modale;
- gli spostamenti effettuati con autovettura (conducente e passeggero), autobus, treno, rispetto al mezzo.

Quindi, da un'analisi complessiva dei dati analizzati, si stimano complessivamente in Calabria 2.674.037 utenti/giorno sulle reti di trasporto individuale e collettivo, quest'ultima intesa come rete integrata ferro e gomma, di cui:

- sul trasporto individuale con autovettura, 2.398.776 utenti/giorno, pari a 1.578.142 autovetture equivalenti/giorno, avendo assunto un coefficiente di riempimento pari a 1.52 utenti/autovettura equivalente;
- sul trasporto collettivo, 275.261 utenti/giorno.

Ne deriva una distribuzione modale corrispondente all'89,7% per il trasporto individuale con autovettura e all'10,3% per il trasporto collettivo (PRT - 2.3.2 *Mobilità delle persone: scala regionale*).



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Tabella 6: Stato attuale indicatori generali (PRT - Tab. 1 Appendice VIII. Analisi dello stato attuale)

Indicatore	Valore Unità di misura
Numero di utenti sulla rete di trasporto privato	2.398.776 Utenti/giorno
	1.578.142 Autov.eq./giorno
Numero di utenti sulla rete integrata del TPL	275.261 Utenti/giorno
Percentuale di utenti sulla rete di trasporto privato	89,7 %
Percentuale di utenti sulla rete integrata del TPL	10,3 %
Percentuale di utenti sulla rete del TPL su gomma, sul totale TPL	89,1 %
Percentuale di utenti sulla rete del TPL su ferro, sul totale TPL	10,9 %
Veicoli-km sulla rete del TPL su gomma	187.913 Bus-km/giorno
Veicoli-km sulla rete del TPL su ferro	24.828 Treni-km/giorno
Percorrenze totali sulla rete di trasporto privato	31.992.259 Autov.eq.-km/giorno
Flusso d'arco massimo sulla rete di trasporto privato	>25.000 Autov.eq./giorno
Flusso d'arco massimo sulla rete integrata del TPL su gomma	>10.000 Utenti/giorno
Flusso d'arco massimo sulla rete integrata del TPL su ferro	>2.000 Utenti/giorno
Tempo totale speso sulla rete di trasporto privato	692.033 Autov.eq.-h/giorno
	1.051.890 Utenti-h/giorno
Tempo totale speso sulla rete integrata del TPL	133.612 Utenti-h/giorno
Percentuale di tempo speso dagli utenti sulla rete di trasporto privato	88,7 %
Percentuale di tempo speso dagli utenti sulla rete integrata del TPL	11,3 %
Costo generalizzato del trasporto sulla rete di trasporto privato	20,12 Milioni di euro/giorno
Costo generalizzato del trasporto sulla rete integrata del TPL	4,23 Milioni di euro/giorno
Costo sociale dell'incidentalità sulla rete di trasporto privato	1,07 Milioni di euro/giorno
Emissioni inquinanti derivanti dai trasporti su strada	Vedi tab. 17

Sempre secondo le rilevazioni del 15° Censimento Istat del 2011, risultano essere 805.197 gli spostamenti sistematici giornalieri interni, con un incremento rispetto al 2001 di circa l'8%, a fronte di una riduzione della popolazione di circa il 2,5%. Sul totale degli spostamenti, 652.489 (pari all'81%) sono stati effettuati con autovettura privata e mezzi di trasporto collettivo su gomma e ferro urbani ed extraurbani: circa 520 mila (80%) con auto, circa 125 mila (19% circa) con mezzi di trasporto collettivo su gomma e circa 7 mila (1% circa) con mezzi di trasporto collettivo su ferro.

Sintetizzando i dati del 2011 si hanno:

- 805.197 spost/g, spostamenti sistematici giornalieri interni;
- 520.291 spost/g (64%), spostamenti sistematici giornalieri interni con autovettura privata;
- 7.323 spost/g (1%), spostamenti sistematici giornalieri interni con trasporto collettivo su ferro;
- 124.875 spost/g (16%), spostamenti sistematici giornalieri interni con trasporto collettivo su gomma;
- 152.708 spost/g (19%), spostamenti sistematici giornalieri interni con altri modi.

 REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale



Figura 3: Rappresentazione grafica della domanda di mobilità in Calabria tramite linee di desiderio

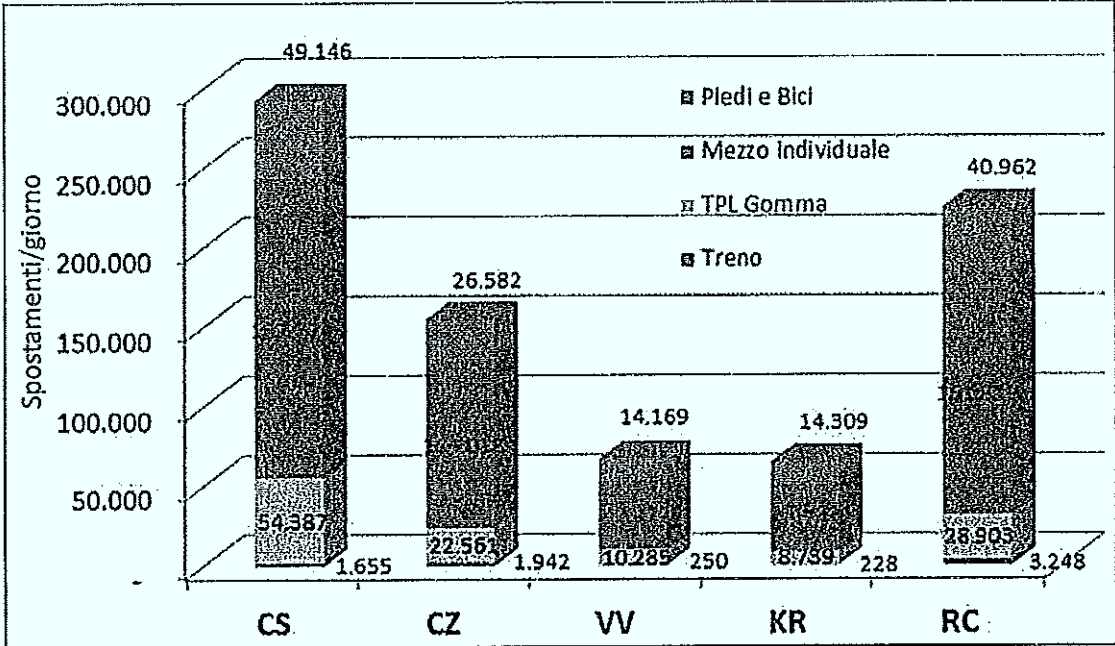


Figura 4: Distribuzione per province degli spostamenti complessivi associati al pendolarismo



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Qui di seguito è riportata una serie di tabelle in cui sarà possibile riscontrare (PRT - 2.3.2 - Mobilità delle persone: scala regionale - Analisi degli spostamenti sistematici regionali):

- gli spostamenti sistematici compiuti giornalmente in Calabria utilizzando come mezzo l'autovettura privata;
- gli spostamenti sistematici effettuati giornalmente in Calabria con mezzi di trasporto collettivo su gomma (urbani ed extraurbani);
- gli spostamenti sistematici effettuati giornalmente in Calabria con mezzi di trasporto collettivo su ferro (urbani ed extraurbani).

Tabella 7: Spostamenti sistematici giornalieri con auto privata. Anni 2001 e 2011 in valori assoluti (PRT - Tab. 2.3.1. - Mobilità delle persone: scala regionale - Analisi degli spostamenti sistematici regionali)

Prov. O/D	CS		KR		CZ		VV		RC		Calabria		Fuori Regione	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
CS	155.888	184.480	505	656	1.150	1.975	96	204	65	102	157.704	187.417	973	1.430
KR	361	480	30.225	40.957	396	489	12	11	7	12	31.001	41.949	1	15
CZ	619	850	467	525	81.442	97.686	989	1.078	297	331	83.814	100.471	23	127
VV	62	141	17	9	1.157	1.487	31.785	39.457	577	616	33.598	41.710	14	31
RC	81	143	17	18	514	704	520	688	122.129	147.192	123.261	148.744	631	790
Calabria	157.011	186.094	31.231	42.166	84.659	102.341	33.402	41.438	123.075	148.253	429.378	520.291	1.642	2.393
Fuori Regione	482	992	5	75	14	276	21	34	363	412	885	1.788	-	-

Fonte: Elaborazione su dati Istat (2001, 2011)

Tabella 8: Rapporto tra spostamenti sistematici giornalieri con auto privata e spostamenti sistematici giornalieri totali. Anni 2001 e 2011 in valori percentuali (PRT - Tab. 2.3.2. - Mobilità delle persone: scala regionale - Analisi degli spostamenti sistematici regionali)

Prov. O/D	CS		KR		CZ		VV		RC		Calabria		Fuori Regione	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
CS	57,0	63,9	82,8	82,7	66,2	68,2	82,1	75,9	63,1	49,7	57,1	64,0	51,7	61,5
KR	35,3	36,2	52,2	62,5	57,5	60,3	92,3	79,7	63,6	52,2	52,0	79,7	25,0	31,3
CZ	48,7	43,6	68,6	65,2	58,0	66,0	81,4	89,3	58,0	67,3	58,2	65,9	31,9	44,7
VV	32,8	34,0	94,4	100,0	67,3	76,1	54,6	63,0	82,3	75,6	55,2	89,3	8,9	26,3
RC	35,7	29,3	53,1	72,3	44,9	48,0	59,2	71,4	60,9	65,9	60,7	65,7	16,4	20,1
Calabria	56,8	63,5	52,8	62,8	58,1	66,0	55,3	63,7	60,9	65,9	57,7	64,6	29,4	35,7
Fuori Regione	68,6	73,7	83,3	75,8	56,0	75,9	65,6	45,8	24,9	31,7	39,8	56,3	-	-

Fonte: Elaborazione su dati Istat (2001, 2011)

Tabella 9: Spostamenti sistematici giornalieri con mezzi di trasporto collettivo su gomma (urbani ed extraurbani). Anni 2001 e 2011 in valori assoluti (PRT - Tab. 2.3.3. - Mobilità delle persone: scala regionale - Analisi degli spostamenti sistematici regionali)

Prov. O/D	CS		KR		CZ		VV		RC		Calabria		Fuori Regione	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
CS	53.455	52.263	70	101	426	727	4	20	1	16	53.956	53.127	664	678
KR	633	792	10.083	10.028	274	246	1	3	1	10	10.992	11.078	1	2
CZ	544	977	119	157	22.160	20.685	211	117	127	72	23.161	22.008	4	30
VV	64	145	0	0	497	426	9.502	8.427	49	66	10.112	9.064	29	31
RC	29	210	0	0	456	477	261	172	27.408	28.739	28.154	29.598	681	587
Calabria	54.725	54.387	10.272	10.285	23.813	22.561	9.979	8.739	27.586	28.903	126.375	124.875	1.379	1.327
Fuori Regione	117	230	0	7	4	51	2	7	115	143	238	438	-	-

Fonte: Elaborazione su dati Istat (2001, 2011)



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Tabella 10: Rapporto tra spostamenti sistematici giornalieri con mezzi di trasporto collettivo su gomma (urbani ed extraurbani) e spostamenti sistematici giornalieri totali. Anni 2001 e 2011 in valori percentuali (PRT - Tab. 2.3.4. - *Mobilità delle persone: scala regionale - Analisi degli spostamenti sistematici regionali*)

Prov. O/D	CS		KR		CZ		VV		RC		Calabria		Fuori Regione	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
CS	19,5	18,1	11,5	12,7	11,5	25,1	3,4	7,5	1,0	8,0	19,5	18,1	35,3	29,2
KR	61,8	59,6	17,4	15,3	17,4	30,3	7,7	20,3	9,1	43,5	18,4	16,4	25,0	4,2
CZ	42,8	50,1	17,5	19,5	17,5	14,0	17,4	9,7	24,8	14,6	16,1	14,4	5,6	10,6
VV	33,9	35,1	0,0	0,0	0,0	21,8	16,3	13,5	7,0	8,1	16,6	13,8	18,4	19,8
RC	12,8	43,3	0,0	0,0	0,0	32,6	29,7	17,8	13,7	12,9	13,9	13,1	17,7	14,9
Calabria	19,8	18,6	17,4	15,3	17,4	14,5	16,5	13,4	13,7	12,8	17,0	15,5	24,7	19,8
Fuori Regione	16,6	17,1	0,0	6,8	0,0	14,0	6,3	6,8	7,9	11,0	10,7	13,8	-	-

Fonte: Elaborazione su dati Istat (2001, 2011)

Tabella 11: Spostamenti sistematici giornalieri con mezzi di trasporto collettivo su ferro (urbani ed extraurbani). Anni 2001 e 2011 in valori assoluti (PRT - Tab. 2.3.5. - *Mobilità delle persone: scala regionale - Analisi degli spostamenti sistematici regionali*)

Prov. O/D	CS		KR		CZ		VV		RC		Calabria		Fuori Regione	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
CS	1.838	1.244	33	33	142	178	16	45	36	86	2.065	1.585	236	206
KR	25	41	47	68	16	71	0	0	3	1	91	181	2	20
CZ	100	111	89	120	1.579	1.389	12	10	87	87	1.867	1.717	43	101
VV	63	127	1	0	54	31	42	103	67	121	227	381	106	54
RC	113	132	15	7	165	273	63	93	2.775	2.953	3.131	3.458	289	537
Calabria	2.139	1.655	185	228	1.956	1.942	133	250	2.968	3.248	7.381	7.323	676	918
Fuori Regione	97	112	1	18	7	32	8	22	86	98	199	282	-	-

Fonte: Elaborazione su dati Istat (2001, 2011)

Tabella 12: Rapporto tra spostamenti sistematici giornalieri con mezzi di trasporto collettivo su ferro (urbani ed extraurbani) e spostamenti sistematici giornalieri totali. Anni 2001 e 2011 in valori percentuali (PRT - Tab. 2.3.6. - *Mobilità delle persone: scala regionale - Analisi degli spostamenti sistematici regionali*)

Prov. O/D	CS		KR		CZ		VV		RC		Calabria		Fuori Regione	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011	2001	2011
CS	0,7	0,4	3,22	4,1	8,2	6,1	13,7	16,6	34,9	41,8	0,8	0,5	12,5	8,9
KR	2,4	3,1	0,08	0,1	2,3	8,8	0,00	0,0	27,3	4,3	0,2	0,3	28,6	41,9
CZ	7,9	5,7	12,9	14,9	1,1	0,9	1,0	0,8	17,0	17,7	1,3	1,1	59,7	35,6
VV	33,3	30,6	7,7	0,0	3,1	1,6	0,1	0,2	9,6	14,9	0,4	0,6	67,1	45,9
RC	49,8	27,2	46,87	27,7	14,4	18,6	7,2	9,6	1,4	1,3	1,5	1,5	7,5	13,6
Calabria	0,8	0,6	0,3	0,3	1,3	1,3	0,2	0,4	1,5	1,4	1,0	0,9	12,1	13,7
Fuori Regione	13,8	8,3	25,0	17,9	28,0	8,9	25,0	30,0	6,5	7,5	9,6	8,9	-	-

Fonte: Elaborazione su dati Istat (2001, 2011)

Sono stati inoltre confrontati gli spostamenti sistematici interni distinguendo il motivo: CS e CL.

Nel 2011 gli spostamenti complessivi interni per il motivo CS sono stati 322.336 (40%), il 10% in meno rispetto al 2001, quelli per il motivo CL sono stati 482.861 (60%), il 25% in più rispetto al 2001.



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

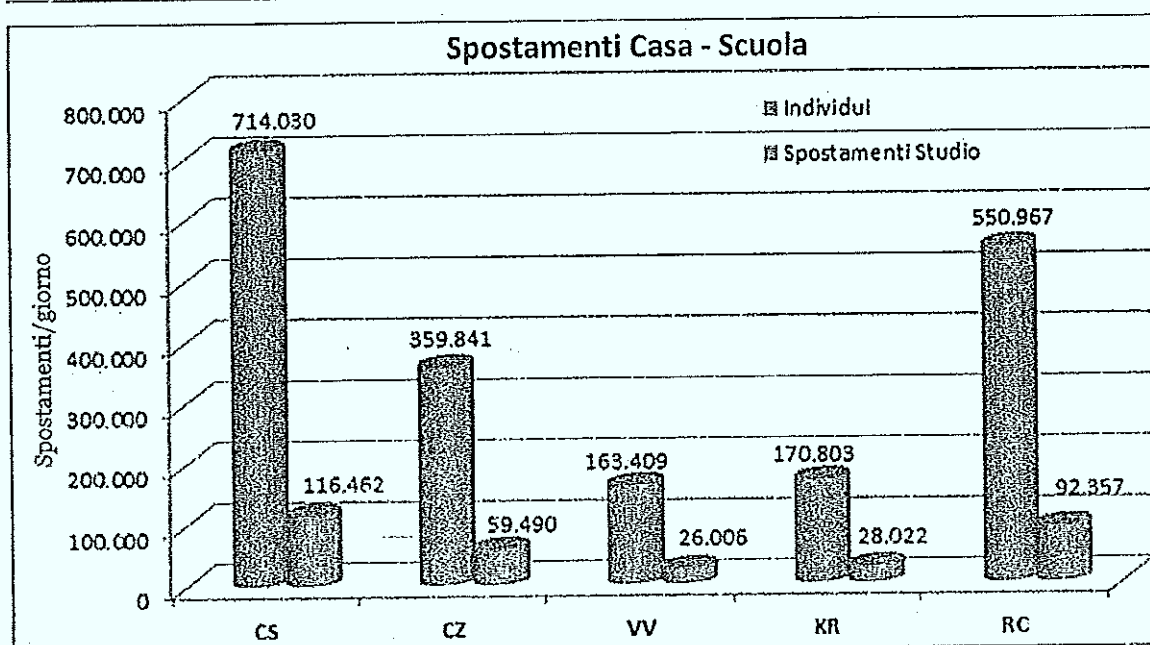


Figura 5: Distribuzione per province degli spostamenti Casa - Scuola

Considerando anche il modo di trasporto, nel 2011 gli spostamenti complessivi interni per il motivo CS (322.336 spost/g) sono stati effettuati:

- per il 44% (142.378 spost/g) con autovettura, circa il 6% in più rispetto al 2001 (134.437 spost/g);
- per l'1% (3.607 spost/g) col trasporto collettivo su ferro, circa il 16% in meno rispetto al 2001 (4.290 spost/g);
- per il 33% (104.523 spost/g) col trasporto collettivo su gomma, circa il 4% in meno rispetto al 2001 (108.815 spost/g);
- per il 22% (71.828 spost/g) con altri modi, circa il 35% in meno rispetto al 2001 (110.482 spost/g).

Nel 2011 gli spostamenti complessivi interni per il motivo CL (482.861 spost/g) sono stati effettuati:

- per il 78% (377.913 spost/g) con l'autovettura, circa il 28% in più rispetto al 2001 (294.956);
- per l'1% (3.715 spost/g) col trasporto collettivo su ferro, circa il 22% in più rispetto al 2001 (3.046 spost/g);
- per il 4% (20.352 spost/g) col trasporto collettivo su gomma, circa il 16% in più rispetto al 2001 (17.575 spost/g);
- per il 17% (80.880 spost/g) con altri modi, circa il 15% in più rispetto al 2001 (70.076 spost/g).



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

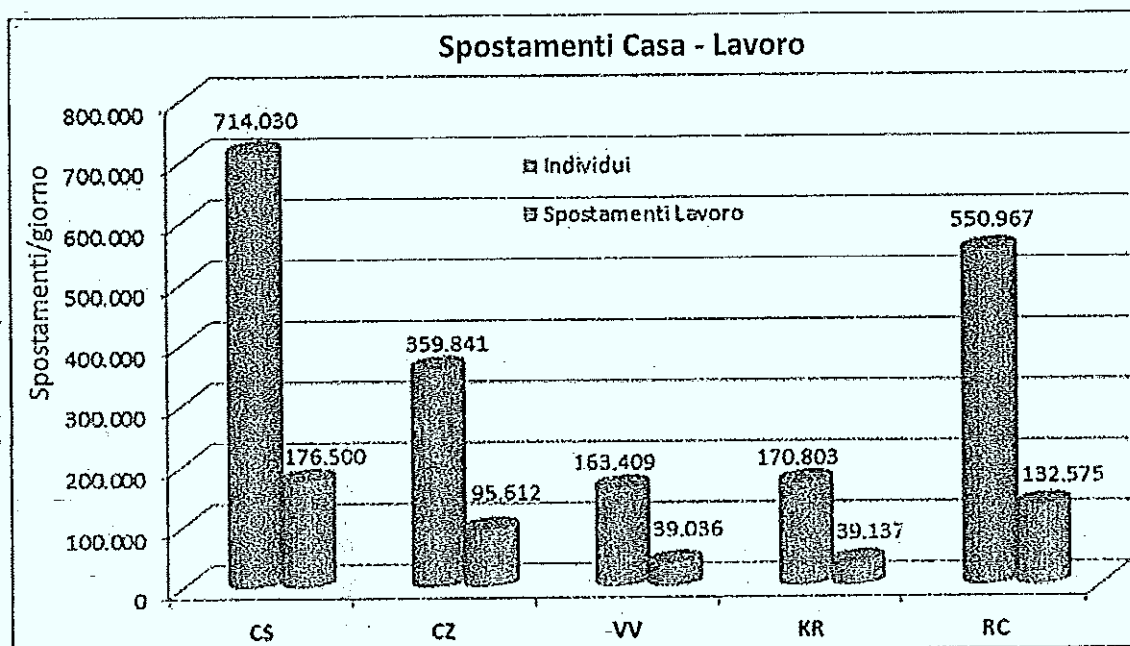


Figura 6: Distribuzione per province degli spostamenti Casa - Lavoro

Nella definizione dei Servizi Minimi regionali estremamente importante risulta anche l'individuazione delle aree a domanda debole. Esse possono essere costituite o da singoli Comuni oppure da aggregazioni degli stessi, comunque caratterizzati da domanda di trasporto bassa o medio-bassa e da una dispersione spaziale e temporale. Difatti, la definizione di domanda debole è correlata al numero di spostamenti generati dall'area, ma può anche riferirsi al grado di frammentazione della domanda per cui piccoli gruppi, ad esempio frazioni o case sparse, generano bassi livelli di domanda di mobilità. Livelli di domanda medi o elevati generati da un elevato numero di frazioni comportano comunque che queste siano complessivamente a domanda debole.

Il soddisfacimento della domanda di mobilità nelle aree a domanda debole rende l'organizzazione del trasporto pubblico locale di linea tradizionale poco efficace e molto costosa. A tal fine è possibile adottare forme di trasporto non convenzionali, innovative e flessibili, quali ad esempio i servizi a chiamata, per il miglioramento dell'accessibilità e il soddisfacimento della domanda (PRT – 2.3.2 - *Mobilità delle persone: scala regionale - Analisi dei Comuni a domanda debole*).

In questo documento i Comuni a domanda debole sono stati individuati con riferimento alla metodologia presentata nel Piano Regionale dei Trasporti, dove sono stati considerati Comuni a domanda debole quelli di tipo rurale (dove per "rurale" si intende un Comune con densità abitativa minore o uguale a 100 ab/kmq) che soddisfano anche i seguenti criteri:

- altitudine maggiore di 500 m;
- popolazione minore di 5.000 abitanti.

Applicando questa metodologia, sono stati individuati 103 Comuni (Figura 7), di cui:

- 47 in Provincia di Cosenza, pari al 46% dei Comuni cosentini;
- 23 in Provincia di Catanzaro, pari al 22% dei Comuni catanzaresi;
- 14 in Provincia di Reggio Calabria, pari al 13% dei Comuni reggini;
- 9 in Provincia di Crotona, pari al 9% dei Comuni crotonesi;
- 10 in Provincia di Vibo Valentia, pari al 10% dei Comuni vibonesi.



Figura 7: Comuni a domanda debole

3.3 Piano regionale dei trasporti

La definizione del Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale, così come indicato nell'articolo 5 della Legge Regionale del 31 dicembre 2015 n. 35, da un punto di vista prettamente strategico, si colloca perfettamente all'interno delle linee guida e degli obiettivi definiti dal Piano Regionale dei Trasporti.

In particolare, gli Obiettivi-Azioni direttamente a esso connessi sono:

- Obiettivo 2: Aree Urbane - Azione 2: Misure per il potenziamento infrastrutturale e dei servizi nelle aree urbane;
- Obiettivo 3: Servizi di mobilità passeggeri a scala regionale - Azione 3: Misure per la programmazione, l'efficienza, l'efficacia e l'aumento della competitività dei servizi regionali delle varie tipologie;
- Obiettivo 4: Servizi di mobilità passeggeri a scala nazionale e internazionale - Azione 4: Misure per migliorare i servizi passeggeri nazionali e internazionali e l'accessibilità esterna.

Pertanto, per quanto riguarda l'Obiettivo 2 relativo alle "Aree Urbane" e la sua corrispettiva Azione legata al "Potenziamento infrastrutturale e dei servizi nelle aree urbane", le relative Misure ritenute di stretta competenza per la definizione del Livello dei Servizi Minimi sono:



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

- *Misura 2.1: Trasporto Pubblico in sede protetta.* Misure per il trasporto delle persone, con potenziamento e rilancio del trasporto pubblico locale, tramite strategie gestionali, istituzionali e infrastrutturali:
 - ✦ gestionali, con pianificazione integrata dei sistemi di TPL, innovazione dei sistemi di governance incentivando l'integrazione vettoriale, modale e tariffaria, urbana e suburbana, con riferimento anche al recente avviso pubblico per l'affidamento dei servizi di TPL ed ai vincoli imposti dal MEF e dal MIT;
 - ✦ istituzionali, con avanzamento quadro normativo, a valle della legge di riordino dei servizi attuali, progetto industriale per efficientamento, determinazione attualizzata dei costi standard, revisione dei contenuti contrattuali;
 - ✦ infrastrutturali, con (1) immissione di nuove tecnologie, di tipo ITS, per innalzare l'utilità per gli utenti e per efficientare i sistemi aziendali; (2) monitoraggio continuo degli investimenti previsti e in corso di realizzazione; (3) implementazione prioritaria di sistemi vincolati (metro-tramvia), secondo le più recenti tecnologie, con servizi di tipo urbano – suburbano, laddove integrabili alle reti ferroviarie esistenti, favorendo lo sviluppo del sistema regionale su ferro; (4) implementazione di sistemi in sede riservata e/o protetta di nuova generazione di ridotto impatto infrastrutturale, adeguati alle realtà di medie dimensioni, secondo le più recenti tecnologie, con servizi di tipo urbano – suburbano; (5) analisi e studi di fattibilità di raccordi ferroviari con le dorsali ferroviarie attuali e in corso di progettazione; (6) potenziamento, integrazione e sostituzione dei mezzi pubblici.

Le misure devono essere finalizzate alla crescita in valore assoluto dell'offerta di servizi e della domanda e alla crescita percentuale rispetto ai servizi in sede promiscua.
- *Misura 2.2: Trasporto Pubblico in sede promiscua.* Misure per il trasporto delle persone, con potenziamento e rilancio del trasporto pubblico locale, tramite strategie gestionali, istituzionali e infrastrutturali:
 - ✦ gestionali, con pianificazione integrata dei sistemi di TPL, innovazione dei sistemi di governance incentivando l'integrazione vettoriale, modale e tariffaria, urbana e suburbana;
 - ✦ istituzionali, con avanzamento quadro normativo, a valle della legge di riordino dei servizi attuali, anche in riferimento ai servizi di trasporto a chiamata, di car sharing, progetto industriale per efficientamento, determinazione attualizzata dei costi standard, revisione dei contenuti contrattuali;
 - ✦ infrastrutturali, con (1) immissione di nuove tecnologie, di tipo ITS, per innalzare l'utilità per gli utenti e per efficientare i sistemi aziendali anche con la regolarità di funzionamento, (2) monitoraggio continuo degli investimenti previsti e in corso di realizzazione, (3) implementazione di sistemi di prioritarizzazione per i mezzi pubblici nelle reti urbane anche tramite progetti pilota; (4) potenziamento, integrazione e sostituzione dei mezzi pubblici.
- *Misura 2.3: Trasporto individuale motorizzato.* Misure per il trasporto privato delle persone, con l'integrazione di modi e servizi, al fine di modificare le percentuali modali, con disincentivazione delle auto private singolo utente, con:
 - ✦ strategie delle differenti classi in relazione alla sicurezza stradale, con approccio "zero vittime" al 2050;
 - ✦ supporto allo sviluppo di uso collettivo delle auto, con azioni relative alla condivisione dell'autovettura nel tempo (ad esempio auto non di proprietà) e nello spazio (*car pooling*, auto di proprietà);
 - ✦ attenzione specifica ai percorsi casa-scuola, in termini di quantità e qualità, con azioni relative alla condivisione;
 - ✦ attenzione specifica ai percorsi e ai nodi per i cittadini diversamente abili, anche in riferimento ai parcheggi.
- *Misura 2.4: Trasporto individuale non motorizzato e zone controllate.* Sviluppare azioni integrate per l'attivazione e l'ampliamento delle aree pedonali, delle zone a traffico limitato (controllo della domanda), delle zone 30 (controllo dell'offerta), delle *green zone* (*Action Plan on Urban Mobility*) e delle *low emission zones* (*Sustainable Urban Transport Plans*), per favorire una rigenerazione ambientale e sociale della strada, soprattutto in ambito urbano. Sostenere e proteggere i modi non motorizzati, e quindi piedi e bicicletta:
 - ✦ per il modo piedi devono essere identificati differenti gradi di protezione, con attenzione specifica alle aree in prossimità degli edifici scolastici;



* per il modo bici devono essere identificate le differenti infrastrutture ciclabili (piste, corsie riservate e promiscue, itinerari turistici) con misure di incentivo all'acquisto e/o la messa a disposizione delle biciclette;

* per il modo piedi ed il modo bici devono essere sviluppate piste e singoli percorsi pedonali e singole piste ciclabili e, a tendere, sistemi di percorsi pedonali e di piste ciclabili, prestando particolare attenzione alla sicurezza; queste azioni sono da integrare direttamente con il TPL.

Prestare attenzione specifica ai percorsi e ai nodi per i cittadini diversamente abili, sia nelle reti per il trasporto privato con attenzione ai parcheggi, sia nelle reti pedonali con attenzione alle caratteristiche del percorso che a quelle dei nodi, anche in termini di percorribilità e orientamento nello spazio. Implementare specifici progetti pilota per i diversi segmenti di mobilità: pedoni, ciclisti, diversamente abili, bambini ed anziani, alunni e studenti, turisti e visitatori occasionali.

Le altre Misure, sempre dell'Obiettivo 2, ritenute però parzialmente di competenza per la definizione del Livello dei Servizi Minimi sono le seguenti:

- *Misura 2.6 Misure per l'integrazione dei piani urbani, per la gerarchia delle reti e l'integrazione degli interventi;*
- *Misura 2.8 Città Metropolitana;*
- *Misura 2.9 Area dello Stretto;*
- *Misura 2.10 Unioni di Comuni e Fusioni di Comuni.*

Per quanto riguarda invece l'Obiettivo 3 relativo ai "Servizi di mobilità passeggeri a scala regionale" e alla sua corrispettiva Azione legata a "la programmazione, l'efficienza, l'efficacia e l'aumento della competitività dei servizi regionali delle varie tipologie", le relative Misure ritenute di stretta competenza per la definizione del Livello dei Servizi Minimi sono:

- *Misura 3.1: Sistema dei trasporti regionale.* Misure per l'integrazione delle funzioni economico-territoriali, presenti in forma diffusa sul territorio regionale attraverso l'uso prevalente del trasporto collettivo. A livello regionale il ruolo portante deve essere assegnato al trasporto su ferro, nella prospettiva della realizzazione di una "metropolitana regionale", in grado di connettere i principali nodi della regione con tempi di percorrenza e frequenze adeguate, realizzando una sorta di grande "8". Le aree urbane a nord (Cosenza), a sud (Reggio Calabria) e le intersezioni (Lamezia Terme Centrale, Catanzaro) del grande "8" ed i sistemi urbani di Vibo Valentia e Crotona costituiscono i nodi di I e II livello previsti dall'articolo 8 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35.
- *Misura 3.2: Sistema di trasporto ferroviario.* Il sistema di trasporto ferroviario si basa sull'infrastruttura del grande "8" sulla quale devono essere eliminati tutti i punti di criticità. A esso si aggiungono le altre linee della rete nazionale e le linee della rete regionale a scartamento ridotto. Avviare una analisi sistematica del ruolo di tutti i tracciati ferroviari sottoutilizzati o dismessi, verificando, in relazione agli obiettivi di sostenibilità, specifiche azioni di recupero con mantenimento, potenziamento e rilancio, trasformazione. Rinnovo del materiale rotabile ferroviario che, innanzitutto dovrà presentare caratteristiche generali di qualità e comfort di viaggio idonee alla tipologia di servizio svolto e inoltre, rinnovo e recupero del materiale rotabile ferroviario storico, dei diversi scartamenti, per l'esercizio turistico delle linee storiche e dei percorsi turistici sulle linee attuali.
- *Misura 3.3: Sistema di trasporto su gomma.* Il trasporto su gomma, opportunamente integrato con il trasporto ferroviario, manterrà un ruolo insostituibile, sia per le estese zone della Regione non servite o servibili (sia in relazione all'offerta che in relazione alla domanda) dal trasporto ferroviario, sia per la adduzione ai nodi del trasporto ferroviario. Il trasporto su gomma dovrà essere sviluppato sia attraverso servizi tradizionali, sia attraverso servizi innovativi, come ad esempio i servizi di trasporto a chiamata, soprattutto in relazione al collegamento delle aree interne a domanda debole e delle aree vallive a elevata valenza paesaggistica.
- *Misura 3.5: Nodi principali di interscambio.* I nodi principali di accesso/egresso al trasporto passeggeri di scala nazionale (aeroporti previsti nel Piano nazionale, porti delle reti *Core e Comprehensive*, stazioni ferroviarie dove effettuano la fermata almeno cinque coppie di treni nazionali) devono essere attrezzati come nodi di interscambio. I nodi principali individuati nella rete del trasporto pubblico locale devono essere attrezzati per l'interscambio modale, sia fra i modi collettivi di trasporto, sia fra i modi individuali e i modi collettivi per consentire all'utenza di effettuare lo spostamento con entrambe le modalità. In particolare, deve essere promosso il ruolo del nodo stazione come riferimento per il sistema territoriale, in cui si offrono servizi al viaggiatore e all'esterno, così da catalizzare una elevata frequentazione. La sicurezza dei viaggiatori dovrà essere assicurata con le migliori pratiche. La localizzazione dei parcheggi di scambio e delle autostazioni deve essere prevista in adiacenza alle stazioni ferroviarie, con un percorso pedonale facilmente identificabile e protetto.



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

- *Misura 3.6: Integrazione delle politiche regionali e urbane per il TPL.* Le politiche delle aree urbane, con particolare riferimento alle politiche sull'uso del territorio e sulla viabilità, hanno un impatto rilevante sui servizi di trasporto pubblico locale, non solo urbani ma anche extraurbani. Devono essere favorite le politiche che consentono l'incremento della velocità commerciale, principalmente attraverso l'utilizzo di corsie riservate e semafori intelligenti. Devono essere altresì favorite le corrette localizzazioni delle autostazioni, attraverso il giusto *trade-off* fra accessibilità dalla rete extraurbana e prossimità ai poli attrattori, dotandole di adeguati parcheggi di scambio.
- *Misura 3.7: Politiche tariffarie e integrazione tariffaria.* L'individuazione delle tariffe ottimali per i servizi di trasporto pubblico locale deve tenere conto dell'obiettivo di massimizzare il rapporto fra ricavi tariffari e costi del servizio e, nello stesso tempo, dell'obiettivo di massimizzare il numero di passeggeri che si serve dei servizi di trasporto pubblico locale. Integrazione tariffaria e realizzazione di sistemi ITS strettamente correlati a supporto della bigliettazione, sia per le soluzioni di *smart ticketing* a vantaggio dell'utenza sia per la possibilità di un monitoraggio esaustivo dei flussi di traffico. Nell'ambito delle previsioni dell'articolo 7 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, dovranno essere attuate idonee misure di agevolazione tariffaria con la doppia finalità sociale e di incentivo all'uso del trasporto collettivo.

Infine, per quanto concerne l'Obiettivo 4 relativo ai "Servizi di mobilità passeggeri a scala nazionale e internazionale" e alla sua corrispettiva Azione legata a "migliorare i servizi passeggeri nazionali ed internazionali e l'accessibilità esterna", le relative Misure ritenute di stretta competenza per la definizione del Livello dei Servizi Minimi sono:

- *Misura 4.1: Integrazione delle modalità per i servizi passeggeri extraregionali.* Rilanciare il ruolo centrale dei servizi nazionali, internazionali e intercontinentali per la Calabria, con l'obiettivo di realizzare una elevata accessibilità attiva e passiva del territorio, vincendo gli svantaggi connessi alla posizione geografica rispetto all'Italia, all'Europa e allo stato attuale delle reti di trasporto. L'obiettivo è la integrazione e la combinazione tra le diverse modalità di trasporto e tra i diversi servizi nell'ambito dello stesso modo, per ottimizzare l'utilizzazione delle capacità potenziali di ciascuno.
- *Misura 4.2: Servizi passeggeri modalità ferrovia.* La Calabria deve trarre vantaggio dalla progressiva realizzazione dell'Alta Velocità ferroviaria a partire dal potenziamento immediato dei servizi effettuati con materiale rotabile in grado di operare, con elevate prestazioni, sulla nuova rete e sulla rete storica della Calabria, e la relativa connessione con la rete della Metropolitana Regionale. Obiettivo immediato è ottenere servizi di connessione dallo Stretto alla Capitale in quattro ore utilizzando la direttrice tirrenica, con il passante già realizzato di Afragola velocizzando e potenziando i servizi già presenti di classe Freccia. Obiettivo è, inoltre, ottenere servizi di connessione che attraversano la Calabria, colleganti la Sicilia con la Capitale. Migliorare i servizi di collegamento ferroviario della Calabria con il resto del Paese, e in particolare con le regioni del litorale Adriatico, rivedendo, velocizzando e ottimizzando le connessioni con la Puglia e con la Basilicata, e quindi con i servizi di qualità simile alla classe Freccia operanti lungo la direttrice adriatica.
- *Misura 4.4: Servizi passeggeri modalità strada.* Considerare il ruolo del trasporto interregionale su gomma, che in Calabria ha acquisito una notevole importanza per alcuni segmenti di utenza, sia per le carenze del trasporto ferroviario, sia per la competitività delle tariffe offerte; tali servizi dovranno essere inseriti nel quadro di sistema e di integrazione tra le diverse modalità, anche prevedendo collegamenti diretti tra le aree della jonica e i nodi principali ferroviari e aeroportuali. Riguardo i collegamenti su gomma delle aree della jonica con gli aeroporti, sono previsti nel breve-medio periodo per gli aeroporti di Crotone e Reggio Calabria, e per l'aeroporto di Lamezia sino all'adeguamento della tratta ferroviaria Catanzaro Lido-Lamezia Centrale-Aeroporto.

Le altre Misure dell'Obiettivo 4, ritenute però parzialmente di competenza per la definizione del Livello dei Servizi Minimi sono le seguenti:

- *Misura 4.6: Strutturazione degli hub strategici passeggeri;*
- *Misura 4.7: Integrazione delle politiche regionali e nazionali per il trasporto passeggeri.*



4 ITER AMMINISTRATIVO

L'iter amministrativo previsto è descritto nel paragrafo 2.2. La prima versione del documento è stata approvata dalla Giunta regionale con deliberazione n.157 del 21/04/2017 ed è stata sottoposta ai pareri della commissione consiliare competente, della Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL) e del Comitato della mobilità.

Il Comitato della Mobilità, nell'adunanza del 19/05/2017 ha espresso a maggioranza *“parere favorevole, con la raccomandazione di prevedere risorse finanziarie sufficienti a mantenere un livello dei servizi comunque superiore al livello minimo, e opportuno alle esigenze di mobilità dei Calabresi, con tariffe sostenibili in particolar modo per gli studenti.”*

La IV Commissione consiliare nella seduta del 23/05/2017 ha espresso all'unanimità *“parere favorevole con la raccomandazione che il documento venga nuovamente sottoposto al parere di questa Commissione consiliare una volta acquisiti i pareri e le intese prescritti dal comma 2 dell'articolo 5 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35”* (trasmesso alla Giunta regionale con nota prot. n. 22457 di pari data).

L'Autorità Regionale dei Trasporti, ART-CAL, ha espresso un articolato parere, con deliberazione n. 20 del 17.07.2017, e su richiesta di interpretazione autentica (nota prot. n. 267837 del 24.08.2017) si è espressa con propria nota prot. n. 56/COMM dell'11.09.2017 (acquisita al prot. n. 283428 del 12.09.2017).

A seguito dei pareri ricevuti, il Presidente della Giunta regionale ha ritenuto di avviare una più ampia consultazione, oltre l'acquisizione dei formali pareri di cui sopra. Tale consultazione si è protratta fino ai primi mesi del 2018, ed è emersa quasi unanimemente la proposta di prevedere un livello dei servizi minimi associato a un livello di spesa comunque non inferiore a quello attuale. Ulteriori elementi emersi in tale consultazione sono stati sia la necessità di una migliore definizione dell'offerta dei servizi, dettagliandola per quanto possibile nelle varie modalità di trasporto, sia l'opportunità che fossero preventivamente definiti i criteri con cui le regioni a statuto ordinario debbano determinare i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità, per come previsto dal comma 6 dell'articolo 27 della legge 24 aprile 2017, n. 50, convertita con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96.

Atteso che è ampiamente e infruttuosamente decorso il termine previsto per l'emanazione del decreto interministeriale di cui al sopra citato comma 6 dell'articolo 27 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, si è ritenuto di provvedere comunque a proseguire l'iter di definizione del livello dei servizi minimi.

La presente versione del documento è stata nuovamente approvata dalla Giunta regionale, tenendo conto dei pareri espressi, sopra riportati, dopo una attenta valutazione comparata delle esigenze di trasporto e delle risorse finanziarie disponibili e dopo aver riesaminato e tenuto conto degli investimenti previsti dal Piano Regionale dei Trasporti e dai documenti di programmazione. Nel corso della comparazione delle alternative sono state prese in considerazione diverse soluzioni, con una spesa pubblica annuale compresa fra 210 MEuro e 245 MEuro e con significativi elementi di differenza fra le stesse. Alcune di queste alternative sono state sviluppate fino alla versione completa di documento, al fine di consentire una approfondita e scrupolosa valutazione.



5 PRINCIPI E CRITERI

In questo capitolo sono descritti i principi e i criteri adottati per pervenire alla definizione del livello dei servizi minimi.

I principi generali sono i seguenti:

- a) la definizione del *livello dei servizi minimi* è sempre effettuata in termini generali, cioè, mediante un insieme di regole valide per l'intero territorio regionale che vengono applicate ai diversi contesti, senza mai riferimenti specifici a elementi geograficamente localizzati;
- b) l'applicazione delle regole di cui alla lettera a) fornisce in output la *quantità o qualità dei servizi minimi*, in generale o per ciascun contesto territoriale (a seconda del tipo di regola);
- c) l'applicazione delle regole di cui alla lettera a) può richiedere come input una serie di dati propri del contesto territoriale di riferimento che, per certezza e oggettività degli stessi, devono limitarsi esclusivamente a quelli rilevati dall'ISTAT (ad esempio popolazione, dati sul pendolarismo, superficie) oppure a quelli contenuti in provvedimenti di carattere legislativo, pianificatorio o organizzativo dell'Unione Europea, dello Stato o della Regione (ad esempio rete trans-europea dei trasporti, definizione delle circoscrizioni giudiziarie, organizzazione della rete ospedaliera);
- d) fra i dati di input sono sempre esclusi elementi che fanno riferimento all'efficienza del sistema di trasporto pubblico locale o delle politiche degli enti locali in materia di trasporto pubblico locale o in materie che hanno impatti correlati, non potendo incidere gli stessi sul livello essenziale delle prestazioni da garantire;
- e) ai punti c) e d) si applicano le sole eccezioni:
 - delle misure di limitazione/disincentivo del traffico veicolare privato (anche indirette, cioè finalizzate a favorire il trasporto collettivo, ma che hanno l'effetto indiretto di limitare/disincentivare il traffico veicolare privato), che sono misurate attraverso opportuni indicatori la cui determinazione è attestata dalle amministrazioni comunali, e che si ritiene debbano incidere sul livello essenziale delle prestazioni sia al fine di offrire un'alternativa di mobilità, sia al fine di ridurre la congestione e l'inquinamento;
 - dell'offerta di servizi passeggeri a scala sovraregionale, che si ritiene debba incidere sul livello essenziale delle prestazioni per garantire l'integrazione tra le reti di trasporto;
- f) la *quantità o qualità dei servizi minimi* è aggiornata sulla base delle variazioni nel tempo dei dati di input di cui alla lettera c), ferme restando le regole fissate per la definizione del *livello dei servizi minimi* (definite nel presente documento) fino alla loro revisione (entro il termine massimo di dieci anni, ai sensi del comma 6 dell'articolo 5 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35);
- g) i *servizi minimi*, cioè i servizi necessari a garantire il *livello dei servizi minimi*, devono essere previsti nel Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale, redatto annualmente, che deve recepire i valori più aggiornati della *quantità o qualità dei servizi minimi*, determinati in conformità alla lettera f).

Inoltre, in considerazione del fatto che la Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, definisce gli ambiti territoriali che sono o possono essere oggetto di separata programmazione dei servizi da parte di differenti soggetti istituzionali, si è ritenuto fondamentale adottare come principio che le regole utilizzate possano univocamente associare a ciascuno di questi ambiti una quantità di servizi minimi, anche al fine di garantire al soggetto che deve effettuare la programmazione una stabile garanzia di una quantità minima di servizi su cui basarsi, oltre ovviamente a garantire ai territori un uniforme livello dei servizi.

In particolare l'articolo 14 della citata Legge Regionale individua quali soggetti titolari delle funzioni di programmazione dei servizi i comuni di popolazione superiore ai 15.000 abitanti (oltre ai comuni che finanziano direttamente i servizi, nei limiti di tali servizi, che però, evidentemente, non costituiscono una categoria pertinente). Pertanto, per ciascuno di essi si è ritenuto di dovere puntualmente individuare la quantità dei servizi minimi, secondo il criterio descritto al paragrafo 5.1. L'articolo 15 della Legge Regionale inoltre prevede la possibile istituzione di aree urbane, costituite dal territorio di un comune di popolazione superiore ai 15.000 abitanti e dal territorio di comuni contigui, e il criterio adottato consente anche in questi casi individuare puntualmente la quantità di servizi da associare a tali aree.

Per l'intero territorio regionale, per i bacini in cui potrebbe essere suddiviso o per le porzioni di esso che possono essere oggetto di separata programmazione dei servizi, come le aree vaste e le aree a domanda debole di cui all'articolo 15 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, oppure il territorio della Città metropolitana di Reggio Calabria per come previsto dall'articolo 14, si è ritenuto di dovere puntualmente individuare la quantità dei servizi minimi, secondo il criterio descritto al paragrafo 5.2. Si è ritenuto di applicare lo stesso criterio per il territorio delle province, che così possono disporre di un riferimento per le attività di pianificazione di competenza.



Entrambi i criteri utilizzati nei paragrafi 5.1 e 5.2 si basano in maniera prevalente sul pendolarismo scolastico e lavorativo, che è uno degli elementi di cui il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 prevede di tenere conto (per maggiore dettaglio si veda il paragrafo 2.1), e che in questa sede è stato assunto quale elemento di rilevanza principale. Quanto agli altri elementi specificati nel citato decreto legislativo:

- dell'integrazione tra le reti di trasporto si tiene conto nei criteri di cui al paragrafo 5.3;
- della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali si tiene conto nei criteri di cui al paragrafo 5.4;
- delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento si tiene conto nei criteri di cui al paragrafo 5.5.

Inoltre, in relazione alle modalità e tecniche di trasporto più idonee, nonché alla scelta fra più soluzioni di trasporto, conformemente alle previsioni del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (per maggiore dettaglio si veda il paragrafo 2.1), sono stati specificati appositi criteri nel paragrafo 5.6.

Infine, a garanzia della concreta fruibilità dei servizi, si è ritenuto anche di specificare criteri relativi alla tariffazione e all'informazione all'utenza, nel paragrafo 5.7.

5.1 Criteri per i servizi di trasporto pubblico comunali e di area urbana

Come evidenziato in precedenza, l'articolo 14 della citata Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, individua quali soggetti titolari delle funzioni di programmazione dei servizi i comuni di popolazione superiore ai 15.000 abitanti e l'articolo 15 della Legge Regionale inoltre prevede la possibile istituzione di aree urbane, costituite dal territorio di un comune di popolazione superiore ai 15.000 abitanti e dal territorio di comuni contigui. Per tali entità è opportuno definire le regole per individuare la quantità minima di servizi a esse associata.

Per determinare tale quantità minima, anche in considerazione del criterio di omogeneità fra regioni previsto dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (si veda anche il paragrafo 2.1), si è ritenuto di individuare una regola che tenesse conto delle quantità di servizi presenti in altri comuni italiani. Tale regola è stata individuata mediante un modello di regressione lineare multipla applicato ai comuni, utilizzando:

- come variabile dipendente P_g , la percorrenza dei servizi di trasporto pubblico urbano su gomma (bus*km/anno);
- come variabili indipendenti, quelle ritenute più rilevanti, univocamente misurabili, e relativamente stabili nel tempo:
 - S_{tp} , superficie del territorio comunale (kmq);
 - R , popolazione residente;
 - A , numero di addetti;
 - S_{pg} , numero di spostamenti pendolari effettuati con mezzo di trasporto collettivo su gomma rilevati in sede di censimento della popolazione dall'ISTAT (mezzi di trasporto 4, 5 e 6 nel censimento 2011), originati e/o destinati nel territorio comunale.

Avendo preso in considerazione comuni di tipologia comparabile con quelli calabresi, si è rilevato che gli spostamenti all'interno del territorio comunale che avvengono con mezzi di trasporto collettivi diversi dai mezzi su gomma sono sempre inferiori a circa il 5%, e anzi spesso nulli o irrilevanti. Pertanto, in considerazione della più difficile reperibilità dei dati sui servizi di altro tipo, della frequente non univoca attribuità alla categoria dei servizi comunali (o comunque di area urbana), e della scarsa attitudine di servire la domanda di trasporto interna agli stessi comuni, si è deciso di tenere in considerazione, almeno per la calibrazione del modello, solo la domanda e l'offerta relativa ai servizi su gomma.

La metodologia adottata per ottenere le formulazioni matematiche delle regressioni multiple del modello si è ispirata alla tecnica del "Best subsets", consistente nell'elaborazione di tutti i modelli di regressione costruibili con le variabili scelte e nell'individuazione del modello migliore sulla base della sua capacità predittiva misurata dal coefficiente di correlazione corretto $R^2_{corrected}$ e dalla statistica sviluppata da Mallows. Una volta individuata la "regressione migliore" tra tutte quelle ottenibili, si è provveduto:

- a una verifica di inferenza statistica adottando i test di Fischer e Student e all'analisi dei residui per controllare la correttezza del tipo di legame;
- ad una verifica di "coerenza logica", ovvero del segno dei coefficienti, per evitare paradossi applicativi (cioè, ad esempio, che un comune con più popolazione avesse attribuita una minore quantità di servizi rispetto a un altro comune, a parità di altre condizioni);

e, quindi, a individuare la stessa soluzione come la migliore in caso di esito favorevole delle verifiche, ovvero a procedere iterativamente a esaminare l'insieme restante delle soluzioni.

L'applicazione di un modello generico a realtà urbane sostanzialmente differenti, per estensione territoriale e dimensione demografica, ha prodotto un risultato caratterizzato da un marcato squilibrio nella ripartizione delle



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

risorse, con la presenza di frequenti, significativi e talvolta sistematici scostamenti rispetto alla situazione attuale, tale da renderlo inaccettabile. Per tale motivo si è ritenuto opportuno affrontare la questione suddividendola in due problemi disgiunti, sulla base dell'elemento che maggiormente caratterizza dimensionalmente i Comuni e le aree urbane, ovvero la popolazione, che è stato anche il dato di riferimento storicamente più utilizzato in Calabria per attribuire a ciascun Comune una dotazione di servizi. La suddivisione utilizzata è la seguente:

- a) Comuni o aree urbane con popolazione maggiore o uguale a 50.000 abitanti;
- b) Comuni o aree urbane con popolazione inferiore a 50.000 abitanti (e superiore a 15.000 abitanti).

Nel primo caso, per la calibrazione del modello di regressione sono stati utilizzati i dati di 19 Comuni italiani di popolazione analoga a quella dei Comuni calabresi, e la migliore regressione lineare multipla con le variabili che sono risultate non multicollineari e statisticamente significative, ha generato il seguente modello:

$$Pg_a = -1040070 + 23,16 \cdot R + 107,30 \cdot Spg \quad (1)$$

Nel secondo caso, per la calibrazione del modello di regressione sono stati utilizzati i dati di 129 Comuni italiani distribuiti tra Basilicata, Puglia, Abruzzo e Marche, tutti con popolazione inferiore a 50.000 abitanti e di cui è stato possibile reperire le informazioni utili per la corretta definizione del modello (abitanti, superficie comunale, numero di addetti, numero di spostamenti effettuati all'interno del territorio comunale con i mezzi pubblici su gomma e soprattutto chilometri di percorrenze bus effettivamente realizzate). La scelta del *subset* è stata principalmente legata alla possibilità di avere dati certi, aggiornati e affidabili, specialmente in termini di percorrenze chilometriche effettivamente esercite, oltre al fatto che regioni come l'Abruzzo e la Basilicata presentano caratteristiche socio-economiche assai paragonabili alla realtà calabrese. Quindi, dall'analisi dei dati, la migliore regressione lineare multipla con le variabili che sono risultate non multicollineari e statisticamente significative, ha generato il seguente modello:

$$Pg_b = 111,20 \cdot Sup + 80,51 \cdot Spg \quad (2)$$

Il dettaglio dei dati utilizzati per il modello di regressione e i risultati delle calibrazioni dello stesso sono riportati nell'appendice al capitolo 5.

Sulla base di quanto sopra, il modello è stato perfezionato come segue per consentirne una più coerente concreta applicazione:

- alla domanda e all'offerta per i soli servizi su gomma (di cui era più semplice e oggettivo reperire i dati per le calibrazioni dei modelli) è stata sostituita la domanda e l'offerta per tutti i modi collettivi;
- in sostituzione della percorrenza annua è stata considerata la percorrenza annua equivalente, tenendo conto degli altri modi di trasporto in relazione alla capacità di posti totali dei veicoli utilizzati per i servizi;
- è stata prevista una transizione lineare fra i due modelli, che interviene in una fascia fra 40.000 e 60.000 abitanti, per evitare discontinuità;
- la quantità è stata ridotta di 1/3, ritenendo che almeno i 2/3 costituiscano l'aliquota da garantire come servizio minimo (che può essere incrementata del 15% per altre regole definite nel presente documento), e che invece la parte restante debba essere definita in fase di programmazione;
- alla quantità di servizi è stato previsto che fosse sottratta una aliquota appartenente alla categoria dei servizi di livello regionale che si svolgono all'interno del Comune o dell'area urbana, tenendo conto della capacità dei veicoli e dell'eventuale integrazione tariffaria;

pervenendo alla seguente formulazione riferibile ad un Comune o ad un'area urbana:

$$P = \frac{2}{3} \cdot (a \cdot P_a + b \cdot P_b) - \sum_i \sigma_i \cdot \rho_i \cdot Pr_i \quad (3)$$

dove:

- P è la quantità minima equivalente della percorrenza annua del servizio (con tutti i modi di trasporto collettivo) espressa in $\text{veic} \cdot \text{km}/\text{anno}$; ai fini dell'equivalenza, per ciascun collegamento effettuato con un modo di trasporto differente dalla gomma, si considera un fattore di conversione pari al massimo fra 1 e il rapporto fra la media della capacità di posti totali dei veicoli che effettuano il collegamento e la capacità convenzionale dell'autobus urbano, posta pari a 75 (attualmente la media in Calabria è pari a 74 per gli autobus urbani e 76 per i suburbani);
- i coefficienti a e b si ricavano come segue, in funzione della popolazione residente R all'interno del Comune o dell'area urbana:



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

- se $15.000 < R \leq 40.000$	$a = 1$	$b = 0$
- se $40.000 < R < 60.000$	$a = (60.000 - R)/20.000$	$b = 1 - a$
- se $R \geq 60.000$	$a = 0$	$b = 1$

- P_a e P_b si ricavano dalle seguenti formule:

$$P_a = 111,20 \cdot Sup + 80,51 \cdot Spc ; \quad (4)$$

$$P_b = -1.040.070 + 23,16 \cdot R + 107,30 \cdot Spc , \quad (5)$$

dove:

- Sup è la superficie del Comune o dell'area urbana espressa in km²;
- Spc è la somma degli spostamenti pendolari effettuati con qualsiasi mezzo di trasporto collettivo originati e/o destinati nel comune o nell'area urbana, rilevati in sede di censimento della popolazione dall'ISTAT (mezzi di trasporto 1, 2, 3, 4, 5 e 6 nel censimento 2011);
- R è la popolazione residente all'interno del comune o dell'area urbana;
- i è un indice associato a ogni collegamento appartenente alla categoria dei servizi di livello regionale (così come definiti all'articolo 9, comma 3, lettera a) della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35);
- σ_i è un coefficiente che è pari a 2/3 se il collegamento i -esimo è parte di un sistema di integrazione tariffaria con i servizi programmati all'interno del Comune o dell'area urbana, oppure è pari a 1/3 in caso contrario;
- ρ_i è un coefficiente che è pari al massimo fra 1 e il rapporto fra la media della capacità di posti totali dei veicoli che effettuano il collegamento i -esimo e la capacità convenzionale dell'autobus urbano, posta pari a 75;
- P_i è la percorrenza, espressa in veic*km/anno, del collegamento i -esimo, che si svolge fra le fermate localizzate all'interno del territorio del Comune o dell'area urbana.

5.2 Criteri per i servizi di trasporto pubblico di collegamento fra più comuni

Come sopra riportato, il territorio regionale potrebbe essere suddiviso in porzioni di esso che possono essere oggetto di separata programmazione dei servizi, come le aree vaste e le aree a domanda debole di cui all'articolo 15 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, oppure il territorio della Città metropolitana di Reggio Calabria per come previsto dall'articolo 14. Per tali entità è opportuno definire delle regole in modo da poter individuare la quantità minima di servizi a esse associata.

Per fare ciò si è provveduto a stimare il fabbisogno di offerta annuo che possa soddisfare la domanda di trasporto pendolare e gli altri criteri definiti nei paragrafi 5.3 e 5.4. Tale fabbisogno è stato stimato in termini di percorrenza annua (veic*km/anno), mediante l'ausilio di un modello di simulazione con assegnazione "tutto o niente" implementato grazie ad un idoneo sistema di supporto alle decisioni (il software PTV Visum). Le ipotesi principali alla base del modello sono le seguenti:

- la rete comprende tutti gli archi della rete stradale e ferroviaria;
- per determinare la quantità di offerta, la lunghezza di ogni arco è moltiplicata per il numero minimo di mezzi su gomma che possono servire il flusso di utenti assegnato, fissando convenzionalmente la capacità del mezzo pari a 50 posti a sedere (attualmente la media in Calabria è pari a 49 per gli autobus interurbani);
- la domanda di trasporto assegnata sulla rete corrisponde agli spostamenti pendolari effettuati con qualsiasi mezzo di trasporto collettivo, rilevati nell'ultimo censimento della popolazione dall'ISTAT (mezzi di trasporto 1, 2, 3, 4, 5 e 6 nel censimento 2011), con le seguenti eccezioni:
 - è esclusa la domanda di trasporto interna ai Comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti (perché servita dall'offerta di cui al paragrafo 5.1);
 - sulle relazioni origine-destinazione dove gli spostamenti pendolari con mezzo di trasporto collettivo sono inferiori al 15% del totale degli spostamenti pendolari (il 15% circa è la ripartizione modale in favore del trasporto collettivo desumibile dai modelli utilizzati nel Piano Regionale dei Trasporti), essi sono stati posti pari a tale aliquota, per evitare di fare riferimento a una domanda servita ridotta per via dell'inadeguata offerta attuale;
 - per ogni coppia origine-destinazione è stato considerato almeno uno spostamento;
- in applicazione dei criteri definiti nei paragrafi 5.3 e 5.4 l'offerta di trasporto è stata incrementata, assumendo l'assetto attuale dei servizi e dei nodi, secondo ragionevoli prudenziali ipotesi e approssimazioni che tengono conto della parziale sovrapposizione dell'offerta necessaria per tutti i criteri utilizzati (illustrati in dettaglio nell'appendice al capitolo 5).



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Dall'applicazione di tale metodologia, la percorrenza annua per l'intero territorio regionale è risultata pari a 42.665.669 veic*km/anno.

Applicando la stessa metodologia alle province è stato possibile determinare, anche per esse, una certa quantità di servizi. La soggettività e la non immediatezza della metodologia ha consigliato di determinare una semplice regola applicabile per qualsiasi entità territoriale, che è stata individuata mediante un modello di regressione lineare multipla applicato alle province, utilizzando:

- come variabile dipendente P , ossia la percorrenza dei servizi di trasporto collettivo (veic*km/anno);
- come variabili indipendenti invece, quelle ritenute più rilevanti, univocamente misurabili e relativamente stabili nel tempo:
 - Sup , superficie del territorio provinciale (kmq);
 - R , popolazione residente nella provincia;
 - A , numero di addetti nella provincia;
 - Spc , numero di spostamenti pendolari effettuati con mezzo di trasporto collettivo rilevati in sede di censimento della popolazione dall'ISTAT (mezzi di trasporto 4, 5 e 6 nel censimento 2011), originati e destinati nell'ambito territoriale di riferimento.

Con questi dati riferiti alle province, sulla base della stessa metodologia di cui al paragrafo 5.1, la migliore regressione lineare multipla con le variabili che sono risultate non multicollineari e statisticamente significative, ha generato il seguente modello:

$$P = 277,00 \cdot Sup + 264,60 \cdot Spc . \quad (6)$$

Il dettaglio dei dati utilizzati per il modello di regressione e i risultati delle calibrazioni dello stesso sono riportati nell'appendice al capitolo 5.

Sulla base di quanto sopra, il modello è stato perfezionato come segue per consentirne una più coerente e concreta applicazione:

- alla quantità di servizi è stato previsto che venisse sottratta un'aliquota appartenente alla categoria dei servizi di livello regionale che si svolgono all'interno dell'area di riferimento, tenendo conto della capacità dei veicoli;
- nel caso in cui ci si riferisce all'intero territorio regionale, dovendo in aggiunta tenere conto anche dei collegamenti che è possibile organizzare solo a questo livello, la percorrenza è stata incrementata in maniera tale da pervenire alla quantità sopra stimata;

pervenendo alla seguente formulazione riferibile all'intero territorio regionale, a ciascun bacino, al territorio di ciascuna provincia o città metropolitana, alle aree vaste e alle aree a domanda debole di cui all'articolo 15 della Legge regionale 31 dicembre 2015 n. 35:

$$P = (277,00 \cdot Sup + 264,60 \cdot Spc) \cdot (1 + \delta_R \cdot 0,39) - (1 - \delta_R) \cdot \frac{1}{2} \cdot \sum_i \rho_i \cdot Pr_i , \quad (7)$$

dove:

- P è la quantità minima equivalente della percorrenza annua del servizio all'interno dell'area di riferimento, espressa in veic*km/anno; ai fini dell'equivalenza, per ciascun collegamento effettuato con un modo di trasporto differente dalla gomma, si considera un fattore di conversione pari al massimo fra 1 e il rapporto fra la media della capacità di posti a sedere dei veicoli che effettuano il collegamento e la capacità convenzionale dell'autobus interurbano, posta pari a 50;
- Sup è la superficie dell'area di riferimento espressa in kmq;
- Spc è la somma degli spostamenti pendolari effettuati con qualsiasi mezzo di trasporto collettivo, contemporaneamente originati e destinati all'interno dell'ambito territoriale di riferimento, rilevati in sede di censimento della popolazione dall'ISTAT (mezzi di trasporto 1, 2, 3, 4, 5 e 6 nel censimento 2011), detratti gli spostamenti che si esauriscono tutti all'interno dei Comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti;
- δ_R è un coefficiente che vale 1 se l'area di riferimento è l'intero territorio regionale, 0 altrimenti;
- i è un indice associato ad ogni collegamento appartenente alla categoria dei servizi di livello regionale (così come definiti all'articolo 9, comma 3, lettera a) della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35);
- ρ_i è un coefficiente che è pari al massimo fra 1 e il rapporto fra la media della capacità di posti a sedere dei veicoli che effettuano il collegamento i -esimo e la capacità convenzionale dell'autobus interurbano, posta pari a 50;



- P_i è la percorrenza, espressa in $\text{veic} \cdot \text{km}/\text{anno}$, del collegamento i -esimo, che si svolge fra le fermate localizzate all'interno dell'area di riferimento.

5.3 Criteri specifici per l'integrazione tra le reti di trasporto

Al fine di garantire l'integrazione tra le reti di trasporto, la rete del trasporto collettivo su gomma deve essere connessa con i servizi di collegamento di linea ordinari (come definiti all'articolo 3, comma 2, lettera a) della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35):

- a ogni fermata ferroviaria dove è effettuato servizio passeggeri di linea;
- a tutti gli aeroporti dove è effettuato servizio passeggeri di linea;
- a tutti i porti dove è effettuato servizio passeggeri di linea o comunque appartenenti alle reti *Core* o *Comprehensive*.

Inoltre:

- se in un Comune o in un centro abitato è presente almeno un nodo (come definito all'articolo 8, comma 3 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35) e almeno una fermata ferroviaria dove è effettuato servizio passeggeri di linea, allora almeno un nodo è localizzato presso una fermata ferroviaria o la ricomprende;
- tutti i nodi di primo e secondo livello sono collegati con servizi di collegamento di linea ordinari (come definiti all'articolo 3, comma 2 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35) a almeno un aeroporto, in orari compatibili con la fruizione della maggior parte dei collegamenti;
- tutti i porti dove è effettuato servizio passeggeri di linea sono collegati a almeno un nodo di primo o secondo livello, in orari compatibili con la fruizione della maggior parte dei collegamenti;
- eventuali servizi di collegamento di interscambio modale (come definiti all'articolo 8, comma 4 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35) sono effettuati ad alta frequenza, con un intervallo di al più 15 minuti, oppure ad orario in coincidenza con i servizi ferroviari, aerei, marittimi.

Ed ancora, è opportuno individuare la quantità minima di servizi sulla rete ove si svolgono i collegamenti principali e secondari (come definiti all'articolo 8, comma 4 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35), per garantire una effettiva interconnessione della rete sfruttando più collegamenti a differente livello gerarchico:

- i nodi di primo livello sono tutti connessi fra loro attraverso un opportunamente selezionato sottoinsieme della rete dei servizi, garantendo collegamenti con almeno dodici coppie di corse al giorno, senza trasbordi se non negli stessi nodi di primo livello;
- i nodi di secondo livello devono essere connessi a almeno un nodo di primo livello con almeno dieci coppie di corse dirette (senza trasbordi) al giorno;
- i nodi di terzo livello devono essere connessi a almeno un nodo di primo o secondo livello con almeno otto coppie di corse dirette al giorno;
- i nodi di quarto livello devono essere connessi ad almeno un nodo di primo, secondo o terzo livello con almeno sei coppie di corse dirette al giorno.

Il numero minimo di collegamenti sopra individuato è riferibile a un giorno ferialo scolastico, e può ragionevolmente essere ridotto:

- nei giorni feriali non scolastici e nelle giornate di sabato a non meno del 75% del corrispondente numero minimo previsto per un giorno ferialo scolastico;
- nei giorni festivi a non meno del 50% del corrispondente numero minimo individuato per un giorno ferialo scolastico.

Infine la rete del trasporto collettivo, su ferro e su gomma, deve essere integralmente interconnessa e, oltre quanto previsto sulla base di altri criteri, deve servire:

- a) tutte le località, così come definite dall'ISTAT, con almeno 200 residenti, con servizi di collegamento di linea ordinari;
- b) tutte le località, così come definite dall'ISTAT, con almeno 50 residenti, con servizi di collegamento a chiamata.

Nel caso di accertata elevata variazione stagionale della effettiva presenza dei residenti, è opportuno che l'obbligo di garantire il servizio sia limitato al periodo in cui effettivamente i residenti sono presenti nelle quantità sopra indicate. Inoltre, inevitabilmente, tali collegamenti non potranno essere garantiti qualora l'infrastruttura viaria non consenta il transito dei mezzi di trasporto utilizzati per il servizio; ferma restando l'opportunità di intervenire sulle infrastrutture stradali, tale aspetto esula dall'oggetto del presente documento.

A oggi, sulla base dei più aggiornati dati ISTAT:



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

- nella categoria a) rientrano il 35,1% delle località abitate ed il 95,0% della popolazione (escluse le case sparse);
- nella categoria b) rientrano il 63,7% delle località abitate e il 99,0% della popolazione (escluse le case sparse).

Per ragioni di efficienza e di organizzazione del servizio, si ritiene che la garanzia dei servizi a chiamata previsti nell'ambito del livello dei servizi minimi debba essere limitata:

- a un numero massimo di giornate all'anno di fruibilità, non inferiore a 50;
- a un numero minimo di passeggeri, non superiore a 10.

5.4 Criteri specifici per la fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi

Si è ritenuto opportuno inoltre garantire, attraverso i servizi di trasporto pubblico locale, il collegamento con i principali poli che offrono servizi amministrativi, sociosanitari e culturali da tutta l'area che ne costituisce il bacino di riferimento per ciascun polo.

Il criterio qui analizzato riguarda la fruibilità per gli utenti di tali servizi, e non le esigenze di pendolarismo da e verso i poli dove tali servizi vengono erogati. Pertanto l'accessibilità a tali poli, in questa sede, è da garantire in una fascia oraria compatibile con la fruibilità dei servizi stessi. Possono distinguersi tre casi, in relazione ai vari poli e alle relazioni origine-destinazione da collegare:

- a) la domanda di trasporto è tale che un'adeguata organizzazione dell'offerta può consentire, con adeguata efficienza del sistema di trasporto, sia servizi compatibili con gli orari del pendolarismo, sia distinti servizi compatibili e più aderenti agli orari di fruibilità dei servizi stessi;
- b) la domanda di trasporto è tale che, per mantenere un'adeguata efficienza del sistema di trasporto, i servizi compatibili con gli orari del pendolarismo devono essere utilizzati per garantire la fruibilità ai servizi offerti nei poli, anche solo in andata o in ritorno (tali orari, nella generalità dei casi, consentono la compatibilità con gli orari di fruibilità dei servizi, che necessariamente sono ricompresi nel periodo in cui gli addetti si trovano presso la sede del polo che offre gli stessi servizi, pur con la disutilità connessa agli orari desiderati di arrivo al polo all'andata e partenza dallo stesso al ritorno), ferma restando l'ulteriore possibilità di utilizzo di servizi a chiamata;
- c) non vi sono esigenze di pendolarismo, oppure sono talmente esigue da non poter essere soddisfatte con un'organizzazione dell'offerta di adeguata efficienza oppure si sviluppano su coppie origine-destinazione talmente distanti da non potere essere servite con tempi adeguati in relazione alla velocità commerciale dei servizi e agli orari del pendolarismo; pertanto, devono essere previsti esclusivamente sistemi compatibili con gli orari di fruibilità dei servizi, eventualmente anche a chiamata.

È opportuno precisare che la garanzia del collegamento non è da riferirsi a una unica corsa origine-destinazione, ma si riferisce alla possibilità di raggiungere dall'origine la destinazione attraverso servizi ad alta frequenza o a orari in coincidenza o ragionevolmente coordinati.

Per ragioni di efficienza minima e di organizzazione del servizio, anche per questa tipologia di servizi, analogamente a quanto previsto nel paragrafo 5.3, si ritiene che la garanzia dei servizi a chiamata previsti nell'ambito del livello dei servizi minimi possa essere limitata:

- a un numero massimo di giornate all'anno di fruibilità, non inferiore a 50;
- a un numero minimo di passeggeri, non superiore a 10.

5.4.1 -Capoluoghi di provincia o città metropolitana (poli con bacino di riferimento provinciale/metropolitano)

Tutti i capoluoghi di provincia o città metropolitana sono stati individuati quali poli che offrono una vasta gamma di servizi a scala provinciale (bacino di riferimento), oltre a quelli che sono tipicamente i più importanti attrattori della domanda. Essi sono infatti la sede di tutti gli uffici provinciali/metropolitani e di altri uffici dello Stato di livello provinciale, fra i quali quelli maggiormente al servizio dei cittadini: prefetture, questure, direzioni provinciali dell'INPS, direzioni provinciali dell'Agenzia delle Entrate, commissioni tributarie provinciali, uffici provinciali della motorizzazione civile, ispettorati territoriali del lavoro, ecc.

Per i capoluoghi di provincia o città metropolitana può pertanto essere ragionevolmente previsto che da tutti i comuni ricompresi nel territorio provinciale/metropolitano vi siano servizi di collegamento di linea ordinari (come definiti all'articolo 3, comma 2, lettera a) della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35), preferibilmente distinti fra quelli destinati ai pendolari e ai fruitori dei servizi (per come previsto dalla lettera a) al paragrafo 5.4), oppure aggregati (cioè per come previsto dalla lettera b) al paragrafo 5.4), se è necessario per mantenere un'adeguata efficienza del sistema di trasporto.



Inoltre, tutti i capoluoghi di provincia o città metropolitana devono essere sede di un nodo di almeno terzo livello (come definito all'articolo 8, comma 3 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35), per favorire il coordinamento fra i collegamenti principali e secondari (come definiti all'articolo 8, comma 4, lettera a) e b) della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35) e i collegamenti urbani o eventualmente locali (come definiti alle lettere d) ed e) della stessa disposizione), che devono consentire l'accesso alle destinazioni dove vengono erogati i servizi, almeno per quelli erogati da soggetti pubblici statali, regionali e provinciali, in orario compatibile con la loro fruizione.

5.4.2 Capoluogo di Regione (polo con bacino di riferimento regionale)

Il capoluogo di Regione ospita gli uffici della Giunta regionale e i servizi amministrativi ad essi connessi, nonché altri servizi amministrativi statali di livello regionale, che devono essere fruiti a scala regionale. Pertanto, l'intera regione è il bacino di riferimento di tale polo.

In considerazione di quanto sopra, fermo restando quanto previsto al paragrafo 5.4.1 a scala provinciale, devono essere previsti servizi di trasporto che da tutti i comuni della Calabria consentano di raggiungere il capoluogo di Regione. In considerazione dell'estensione del bacino di riferimento, è ragionevole ipotizzare che dai Comuni più distanti non sia necessario assicurare servizi per il pendolarismo; tuttavia dovranno essere assicurati almeno servizi di collegamento di linea ordinari (articolo 3, comma 2, lettera a) della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35) compatibili con gli orari di fruibilità dei servizi (cioè per come previsto dalla lettera c) al paragrafo 5.4, quando non sia possibile quanto previsto dalle lettere a) e b) dello stesso paragrafo).

Si applica la previsione circa l'esistenza di un nodo di almeno terzo livello, di cui al paragrafo 5.4.1, inclusa la previsione dei collegamenti urbani o locali per l'accesso alle destinazioni dove vengono erogati i servizi di soggetti pubblici statali, regionali e provinciali.

5.4.3 Poli con bacino di riferimento sovra-provinciale o sub-provinciale

In alcuni casi i servizi hanno un'articolazione gerarchica sul territorio che non coincide con la suddivisione del territorio in province, e questo comporta la necessità di individuare una diversa articolazione dei poli e dei bacini di riferimento. Fra i servizi di questo tipo presi in considerazione vi sono la giustizia e la rete ospedaliera.

La giustizia civile e penale è articolata in:

- Corti d'appello, con una competenza territoriale su un "distretto", esteso in ambito provinciale o sovra-provinciale;
- Corti d'assise, con una competenza territoriale su un "circolo", esteso in ambito sub-provinciale o provinciale o sovra-provinciale;
- Tribunali ordinari, con una competenza territoriale su un "circondario", esteso in ambito sub-provinciale o provinciale.

In considerazione di quanto sopra, deve essere previsto che:

- le sedi delle Corti d'appello e delle Corti d'assise siano collegate ad almeno un nodo di primo o secondo livello, ed anche a almeno un nodo di livello inferiore se più prossimo, in orari dedicati alla fruizione del servizio;
- le sedi dei Tribunali ordinari siano collegate ad almeno un nodo di terzo livello, e anche ad almeno un nodo di quarto livello se più prossimo, in orari dedicati alla fruizione del servizio.

Inoltre, qualora non esistano servizi già garantiti per quanto previsto ai paragrafi 5.4.1 e 5.4.2, devono essere previsti servizi, anche a chiamata, che colleghino in orari compatibili con la fruizione del "servizio":

- tutti i Comuni di un distretto alla sede della propria Corte d'appello;
- tutti i Comuni di un circolo alla sede della propria Corte d'assise;
- tutti i Comuni di un circondario alla sede del proprio Tribunale ordinario.

Agli altri organi giurisdizionali con sede in Calabria non espressamente citati sopra (nei paragrafi 5.4.1 e nel presente paragrafo), incluse le sedi/sezioni staccate, si applicano le stesse garanzie previste per le Corti d'appello, riferite, ove necessario, al territorio di giurisdizione.

La rete ospedaliera è invece articolata in:

- *hub*;
- *spoke*;
- ospedali generali;
- ospedali di zona disagiata/montana.

In considerazione di quanto sopra, deve essere previsto che:



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

- gli *hub* siano collegati ad almeno un nodo di primo o secondo livello, e anche ad almeno un nodo di livello inferiore se più prossimo, in orari dedicati alla fruizione del servizio;
- gli *spoke* e gli ospedali generali siano collegati ad almeno un nodo di terzo livello, e anche ad almeno un nodo di quarto livello se più prossimo, in orari dedicati alla fruizione del servizio;
- gli ospedali di zona disagiata/montana siano collegati ad almeno il nodo più prossimo, in orari dedicati alla fruizione del servizio.

Inoltre, qualora non esistano servizi già garantiti per quanto previsto ai paragrafi 5.4.1 e 5.4.2, devono essere previsti servizi, anche a chiamata, che colleghino in orari compatibili con la fruizione del servizio:

- tutti i Comuni verso l'*hub* più vicino;
- tutti i Comuni verso lo *spoke* più vicino, se è raggiungibile in un tempo inferiore rispetto a un *hub*;
- tutti i Comuni verso l'ospedale generale più vicino, se è raggiungibile in un tempo inferiore rispetto a un *hub* oppure a uno *spoke*;
- tutti i Comuni verso l'ospedale di zona disagiata/montana più vicino, se è raggiungibile in un tempo inferiore rispetto ad altri ospedali.

5.4.4 Poli culturali (senza specifico bacino di riferimento)

Per i “servizi” culturali non può definirsi uno specifico bacino di riferimento, non essendo offerti con criteri di prossimità territoriale ed essendo fruibili anche da soggetti residenti al di fuori del territorio regionale. Fra i servizi di questo tipo presi in considerazione vi sono:

- le università legalmente riconosciute;
- i musei statali dotati di autonomia speciale;
- gli istituti e luoghi di cultura e altri immobili e/o complessi assegnati al polo museale regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

In considerazione di quanto sopra, deve essere previsto che:

- le università legalmente riconosciute e i musei statali dotati di autonomia speciale siano collegati ad almeno un nodo di primo o secondo livello, e anche ad almeno un nodo di livello inferiore se più prossimo, in orari dedicati alla fruizione del servizio;
- gli istituti, i luoghi di cultura e gli altri immobili e/o complessi assegnati al polo museale regionale siano collegati ad almeno un nodo di terzo livello e anche ad almeno un nodo di quarto livello, se più prossimo, in orari dedicati alla fruizione del servizio.

5.5 Criteri specifici per la riduzione della congestione e dell'inquinamento

Per le esigenze di riduzione dell'inquinamento, oltre che di comfort del viaggiatore e di sicurezza, si è ritenuto di consentire l'utilizzo dei mezzi di trasporto fino a un numero massimo di anni dalla prima immatricolazione pari alla durata della loro vita utile, così come definito al comma 4 dell'articolo 20 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35 (15 anni per gli autobus, 30 anni per il materiale rotabile ferroviario e tramviario), incrementata di 1/3.

Si è inoltre ritenuto di imporre limiti all'età media del parco veicolare, applicabili all'insieme dei mezzi di ciascun operatore e ciascuna categoria (autobus, materiale rotabile ferroviario e tramviario). L'età media, calcolata escludendo il 10% dei mezzi più vetusti, deve essere inferiore ai 2/3 della durata della vita utile, così come definito al comma 4 dell'articolo 20 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, con un regime transitorio dall'avvio dell'esecuzione di ciascun contratto pari a 1/6 della vita utile.

Per le esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento, si è ritenuto invece di tenere conto delle misure di limitazione/disincentivo del traffico veicolare privato di tipo:

- diretto, cioè, espressamente finalizzate alla limitazione/disincentivo: zone a traffico limitato, sosta tariffata;
- indiretto, cioè, finalizzate alla facilitazione della circolazione dei mezzi di trasporto collettivo o dell'utenza debole, con effetto indiretto di limitare/disincentivare il traffico veicolare privato: corsie preferenziali, priorità semaforica, zone 30.

La quantità dei servizi determinata al paragrafo 5.1 è incrementata di un'aliquota (di valore massimo pari al 15%) determinata come segue:

$$M_{\%} = 15\% \cdot \sqrt{\frac{S_Z + S_C + S_I + S_F + 0,25 \cdot S_T}{S}}, \quad (8)$$



dove:

- $M\%$ è l'aliquota di incremento della quantità di servizi minimi (che può raggiungere al massimo il 15%);
- S_z è la superficie complessiva delle infrastrutture stradali destinata stabilmente a *zona a traffico limitato*, con divieto assoluto per il traffico veicolare privato, a eccezione dei veicoli al servizio di persone invalide, dei veicoli merci e dei residenti; la superficie è riparametrata proporzionalmente al tempo (giorni della settimana ed ore) in cui è attiva la limitazione;
- S_c è la superficie complessiva delle infrastrutture stradali, non ricompresa nelle superfici di cui sopra, destinata stabilmente e permanentemente a *corsia preferenziale* per i mezzi di trasporto pubblico o *pista ciclabile*, con esclusione delle intersezioni ove vi è promiscuità;
- S_l è la superficie complessiva delle infrastrutture stradali, non ricompresa nelle superfici di cui sopra, dove è stabilmente e permanentemente funzionante un sistema di *priorità semaforica* per i mezzi di trasporto pubblico;
- S_p è la superficie complessiva delle infrastrutture stradali, non ricompresa nelle superfici di cui sopra, destinata stabilmente a *sosta tariffata*; la superficie è riparametrata proporzionalmente al tempo (giorni della settimana e ore) in cui è attiva la limitazione; qualora l'importo ordinario della tariffa oraria della sosta sia inferiore all'importo ordinario della tariffa oraria del titolo di viaggio a tempo in vigore, la superficie è moltiplicata per il rapporto fra i due importi;
- S_7 è la superficie complessiva delle infrastrutture stradali, non ricompresa nelle superfici di cui sopra, destinata stabilmente e permanentemente a *zona 30*;
- S è la superficie complessiva delle infrastrutture stradali.

Per "superficie complessiva delle infrastrutture stradali" si intende la superficie destinabile, anche solo potenzialmente, alla circolazione dei veicoli, ricadente nel perimetro del territorio comunale urbanizzato così come individuato nel Piano Strutturale Comunale, con esclusione delle autostrade e delle strade extraurbane.

5.6 Criteri per la scelta delle modalità e delle soluzioni più idonee

Nella scelta delle modalità e delle soluzioni di trasporto più idonee non è possibile in questa sede fornire prescrizioni eccessivamente vincolanti, dovendo essere tale scelta, per molti aspetti, necessariamente rinviata in fase di programmazione. Tuttavia, in ossequio a quanto stabilito dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (vedi paragrafo 2.1), 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.

In applicazione di quanto previsto dalla legge, si è ritenuto che vadano sempre preferite modalità alternative al trasporto su gomma quando, a un'adeguata frequenza, il costo di esercizio delle stesse (assunto pari alla somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi, esclusi canoni, pedaggi e altri costi connessi all'infrastruttura) non sia superiore al 50% del costo della soluzione su gomma che garantirebbe almeno una pari offerta in termini di capacità di trasporto nell'arco di un anno. La capacità di trasporto per ogni collegamento è comparata:

- per i collegamenti urbani o comunque svolti tutti all'interno di un Comune o un'area urbana: sui posti totali, assumendo convenzionalmente pari a 75 la capacità del mezzo su gomma;
- per gli altri collegamenti: sui posti a sedere, assumendo convenzionalmente pari a 50 la capacità di mezzo su gomma.

5.7 Criteri relativi alla tariffazione e all'informazione all'utenza

Al fine di garantire a condizioni certe la possibilità di fruire dei servizi di trasporto pubblico locale, le tariffe massime applicabili sono le seguenti:

- a) in caso di tariffa a *tempo*: 1,50 €/ora;
- b) in caso di tariffa basata sulla *distanza*, per corsa: 0,075 €/km oltre 1,50 € di importo fisso;
- c) in caso di tariffa per *scaglione di distanza*: la tariffa di cui alla lettera b) applicata alla minima distanza dello scaglione;
- d) in caso di tariffa per *zona origine/destinazione*: la tariffa di cui alla lettera b) applicata alla distanza del minimo percorso sulle reti del trasporto pubblico locale delle modalità utilizzabili, che unisce due fermate qualsiasi fra origine e destinazione.

Gli importi sono riferiti al 2010 e soggetti all'adeguamento all'inflazione dallo stesso anno, riferendosi all'indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi – dato ISTAT. Per comodità di lettura, con riferimento all'anno 2017, i valori devono essere incrementati dell'inflazione intervenuta pari al 7,4% e pertanto:

- a) il valore della tariffa urbana massima è pari 1,611 €/ora;



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

b) il valore della tariffa basata sulla distanza, per corsa diventa: 0,0806 €/km oltre 1,611 € di importo fisso. Gli importi degli abbonamenti mensili non possono superare di 30 volte l'importo del titolo di viaggio sopra definito per la singola corsa oppure, nel caso di tariffazione a tempo, per un tempo pari a 90 minuti.

Le tariffe massime possono essere incrementate fino al doppio nel caso di servizi a chiamata, corse di collegamento dedicate agli aeroporti, corse che si svolgono prevalentemente (cioè, per oltre la metà del tempo di viaggio programmato) all'interno della fascia oraria fra le ore 22.00 e le ore 6.00 del giorno successivo.

L'utente ha accesso telematicamente alle informazioni sull'offerta dei servizi, incluse le informazioni in tempo reale sul ritardo stimato delle corse o comunque sull'arrivo della successiva corsa. L'utente ha accesso telematicamente ai sistemi di pagamento dei titoli di viaggio.



6 LIVELLO DEI SERVIZI MINIMI

Sulla base dei principi e dei criteri definiti nel capitolo 5, per la determinazione del livello dei servizi minimi devono applicarsi le regole puntualmente specificate nel presente capitolo. Le regole si applicano annualmente, sulla base dei dati più aggiornati possibili, in fase di redazione del Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale.

Tenuto conto dell'assenza di una precedente definizione vigente del livello dei servizi minimi e del tempo previsto per l'approvazione finale del presente documento, ritenendo necessaria una fase transitoria, le regole qui definite si applicano dal 01.01.2020, con possibilità di proroga della scadenza fino al 2021 con provvedimento della Giunta regionale.

In ogni caso, i nuovi contratti stipulati con gli operatori dei servizi di trasporto pubblico locale si conformano progressivamente alle regole definite e non possono essere in contrasto con il pieno rispetto delle stesse a decorrere dalla data di avvio dell'applicazione. Tale disposizione si applica anche prima dell'approvazione finale del livello dei servizi minimi, considerando il documento più aggiornato approvato dalla Giunta regionale.

Già nel capitolo 5, dopo l'esposizione dei principi e dei criteri adottati, sono state formulate le conseguenti proposte delle regole da applicare per la determinazione del livello dei servizi minimi. Ciò è stato fatto per comodità di lettura, affinché potesse essere seguito il ragionamento logico che ha condotto, da ciascun criterio, alla regola conseguente.

In questo capitolo le stesse regole sono riorganizzate per tipologia, come segue:

- quantità dei servizi (paragrafo 6.1);
- specificazioni sull'articolazione dei servizi e sui poli da servire (paragrafo 6.2);
- modalità più idonea (paragrafo 6.3);
- mezzi di trasporto (paragrafo 6.4);
- tariffe e informazione all'utenza (paragrafo 6.5).

Pertanto, benché le informazioni contenute nel presente capitolo siano parzialmente ridondanti rispetto a quelle riportate nel capitolo 5, si è preferito per chiarezza espositiva riorganizzarle sotto forma di regole sintetiche, includendo tutte e sole le informazioni necessarie per la loro applicazione, senza descrizione di criteri, motivazioni, ecc. Questo capitolo è pertanto l'unica parte di questo documento necessaria per la determinazione della quantità e della qualità dei servizi minimi, poiché contiene tutte e sole le regole da applicare.

6.1 Quantità dei servizi

6.1.1 Servizi di trasporto pubblico comunali e di area urbana

Nei Comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti e nelle aree urbane, costituite dal territorio di un Comune con popolazione superiore ai 15.000 abitanti e dal territorio di Comuni contigui (articolo 15 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35), la quantità minima di servizi programmata dal soggetto che ne ha competenza è la seguente:

$$P = \frac{2}{3} \cdot (a \cdot P_a + b \cdot P_b) - \sum_i \sigma_i \cdot \rho_i \cdot P_{r_i}, \quad (9)$$

dove:

- P è la quantità minima equivalente della percorrenza annua del servizio (con tutti i modi di trasporto collettivo) espressa in $\text{veic} \cdot \text{km}/\text{anno}$; ai fini dell'equivalenza, per ciascun collegamento effettuato con un modo di trasporto differente dalla gomma, si considera un fattore di conversione pari al massimo fra 1 e il rapporto fra la media della capacità di posti totali dei veicoli che effettuano il collegamento e la capacità convenzionale dell'autobus urbano, posta pari a 75;
- i coefficienti a e b si ricavano come segue, in funzione della popolazione residente R all'interno del Comune o dell'area urbana:

- se $15.000 < R \leq 40.000$	$a = 1$	$b = 0$
- se $40.000 < R < 60.000$	$a = (60.000 - R)/20.000$	$b = 1 - a$
- se $R \geq 60.000$	$a = 0$	$b = 1$
- P_a e P_b si ricavano dalle seguenti formule:

$$P_a = 111,20 \cdot \text{Sup} + 80,51 \cdot \text{Spc}; \quad (10)$$

$$P_b = -1.040.070 + 23,16 \cdot R + 107,30 \cdot \text{Spc}, \quad (11)$$



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

dove:

- Sup è la superficie del Comune o dell'area urbana espressa in kmq;
- Spc è la somma degli spostamenti pendolari effettuati con qualsiasi mezzo di trasporto collettivo originati e/o destinati nel comune o nell'area urbana, rilevati in sede di censimento della popolazione dall'ISTAT (mezzi di trasporto 1, 2, 3, 4, 5 e 6 nel censimento 2011);
- R è la popolazione residente all'interno del comune o dell'area urbana;
- i è un indice associato a ogni collegamento appartenente alla categoria dei servizi di livello regionale (così come definiti all'articolo 9, comma 3, lettera a) della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35);
- σ_i è un coefficiente che è pari a 2/3 se il collegamento i -esimo è parte di un sistema di integrazione tariffaria con i servizi programmati all'interno del Comune o dell'area urbana, oppure è pari a 1/3 in caso contrario;
- ρ_i è un coefficiente che è pari al massimo fra 1 e il rapporto fra la media della capacità di posti totali dei veicoli che effettuano il collegamento i -esimo e la capacità convenzionale dell'autobus urbano, posta pari a 75;
- P_i è la percorrenza, espressa in $\text{veic} \cdot \text{km}/\text{anno}$, del collegamento i -esimo, che si svolge fra le fermate localizzate all'interno del territorio del Comune o dell'area urbana.

6.1.2 Maggiorazione per disincentivi al traffico veicolare privato

La quantità dei servizi di cui al paragrafo 6.1.1 è incrementata di una aliquota determinata come segue:

$$M_{\%} = 15\% \cdot \sqrt{\frac{S_Z + S_C + S_I + S_P + 0,25 \cdot S_T}{S}}, \quad (12)$$

dove:

- $M_{\%}$ è l'aliquota massima di incremento della quantità di servizi minimi;
- S_Z è la superficie complessiva delle infrastrutture stradali destinata stabilmente a *zona a traffico limitato*, con divieto assoluto per il traffico veicolare privato a eccezione dei veicoli al servizio di persone invalide, dei veicoli merci e dei residenti; la superficie è riparametrata proporzionalmente al tempo (giorni della settimana e ore) in cui è attiva la limitazione;
- S_C è la superficie complessiva delle infrastrutture stradali, non ricompresa nelle superfici di cui sopra, destinata stabilmente e permanentemente a *corsia preferenziale* per i mezzi di trasporto pubblico o *pista ciclabile*, con esclusione delle intersezioni ove vi è promiscuità;
- S_I è la superficie complessiva delle infrastrutture stradali, non ricompresa nelle superfici di cui sopra, dove è stabilmente e permanentemente funzionante un sistema di *priorità semaforica* per i mezzi di trasporto pubblico;
- S_P è la superficie complessiva delle infrastrutture stradali, non ricompresa nelle superfici di cui sopra, destinata stabilmente a *sosta tariffata*; la superficie è riparametrata proporzionalmente al tempo (giorni della settimana e ore) in cui è attiva la limitazione; qualora l'importo ordinario della tariffa oraria della sosta sia inferiore all'importo ordinario della tariffa oraria del titolo di viaggio a tempo in vigore, la superficie è moltiplicata per il rapporto fra i due importi;
- S_T è la superficie complessiva delle infrastrutture stradali, non ricompresa nelle superfici di cui sopra, destinata stabilmente e permanentemente a *zona 30*;
- S è la superficie complessiva delle infrastrutture stradali.

Per "superficie complessiva delle infrastrutture stradali" si intende la superficie destinabile, anche solo potenzialmente, alla circolazione dei veicoli, ricadente nel perimetro del territorio comunale urbanizzato così come individuato nei Piani Strutturali Comunali, con esclusione delle autostrade e delle strade extraurbane.

I dati di input sono attestati dalle competenti strutture amministrative dei comuni e per essere utilizzati devono essere disponibili all'avvio della redazione del Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale, che si intende coincidente con la pubblicazione del bilancio pluriennale regionale, e devono riferirsi a una data non antecedente di oltre 18 mesi a tale pubblicazione.

6.1.3 Servizi di trasporto pubblico di collegamento fra più comuni

Per l'intero territorio regionale, per ciascun bacino, per il territorio di ciascuna provincia o città metropolitana, per le aree vaste e per le aree a domanda debole di cui all'articolo 15 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, la



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

quantità minima di servizi programmata dai soggetti che ne hanno competenza, esclusi i servizi di assegnati ai comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti, è la seguente:

$$P = (277,00 \cdot Sup + 264,60 \cdot Spc) \cdot (1 + \delta_R \cdot 0,39) - (1 - \delta_R) \cdot \frac{1}{2} \cdot \sum_i \rho_i \cdot Pr_i, \quad (13)$$

dove:

- P è la quantità minima equivalente della percorrenza annua del servizio all'interno dell'area di riferimento, espressa in $\text{veic} \cdot \text{km}/\text{anno}$; ai fini dell'equivalenza, per ciascun collegamento effettuato con un modo di trasporto differente dalla gomma, si considera un fattore di conversione pari al massimo fra 1 e il rapporto fra la media della capacità di posti a sedere dei veicoli che effettuano il collegamento e la capacità convenzionale dell'autobus interurbano, posta pari a 50;
- Sup è la superficie dell'area di riferimento espressa in km^2 ;
- Spc è la somma degli spostamenti pendolari effettuati con qualsiasi mezzo di trasporto collettivo, contemporaneamente originati e destinati all'interno dell'ambito territoriale di riferimento, rilevati in sede di censimento della popolazione dall'ISTAT (mezzi di trasporto 1, 2, 3, 4, 5 e 6 nel censimento 2011), detratti gli spostamenti che si esauriscono tutti all'interno dei Comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti;
- δ_R è un coefficiente che vale 1 se l'area di riferimento è l'intero territorio regionale, 0 altrimenti;
- i è un indice associato a ogni collegamento appartenente alla categoria dei servizi di livello regionale (così come definiti all'articolo 9, comma 3, lettera a) della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35);
- ρ_i è un coefficiente che è pari al massimo fra 1 e il rapporto fra la media della capacità di posti a sedere dei veicoli che effettuano il collegamento i -esimo e la capacità convenzionale dell'autobus interurbano, posta pari a 50;
- Pr_i è la percorrenza, espressa in $\text{veic} \cdot \text{km}/\text{anno}$, del collegamento i -esimo, che si svolge fra le fermate localizzate all'interno dell'area di riferimento.

6.1.4 Servizi aggiuntivi

Dall'applicazione delle regole di cui ai paragrafi 6.1.1, 6.1.2 e 6.1.3, per come dimostrato nel successivo capitolo 7, si determina un onere finanziario prevedibilmente non superiore a 210 MEuro.

Sulla base dei pareri ricevuti e della più ampia consultazione effettuata, è emersa quasi unanimemente la proposta di prevedere un livello dei servizi minimi associato a un livello di spesa comunque non inferiore a quello attuale. Pertanto la spesa corrente (IVA inclusa) per il trasporto pubblico locale, finalizzata all'esecuzione dei servizi e a canoni, pedaggi e corrispettivi per la manutenzione ordinaria e gestione di infrastrutture, non deve essere inferiore a 232,5 MEuro nell'anno 2020. Tale importo dovrà essere adeguato annualmente all'inflazione.

La maggiore quantità di servizi che deriva dalla spesa minima, rispetto ai servizi previsti ai paragrafi 6.1.1, 6.1.2 e 6.1.3, si raccomanda che sia destinata alle seguenti finalità:

- a) la salvaguardia dei livelli di servizio "storici", con progressiva riduzione del livello di salvaguardia in favore della finalità di cui alle lettere b), c) e d);
- b) il progressivo incremento dei servizi più efficienti, in termini di rapporto fra ricavi e costi, assicurando in particolare che le differenti modalità di trasporto non siano sovrapposte in termini spaziali e temporali;
- c) il progressivo incremento dei servizi dove è individuabile una potenziale domanda di trasporto ad oggi non servita dal trasporto pubblico;
- d) l'effettuazione dei servizi sulle linee ferroviarie e sugli altri impianti fissi oggetto degli investimenti infrastrutturali programmati e in corso di attuazione, anche tenendo conto del Piano Regionale dei Trasporti.

6.2 Specificazioni sull'articolazione dei servizi e sui poli da servire

6.2.1 Connessione fra le reti di trasporto

La rete del trasporto collettivo su gomma deve essere connessa con servizi di collegamento di linea ordinati (come definiti all'articolo 3, comma 2, lettera a) della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35):

- a ogni fermata ferroviaria dove si effettua servizio passeggeri di linea;
- a tutti gli aeroporti dove si effettua servizio passeggeri di linea;



- a tutti i porti dove si effettua servizio passeggeri di linea o comunque appartenenti alle reti *Core* o *Comprehensive*.

6.2.2 Localizzazione dei nodi presso le fermate ferroviarie

Se in un Comune o in un centro abitato è presente almeno un nodo (come definito all'articolo 8, comma 3 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35) e almeno una fermata ferroviaria dove si effettua servizio passeggeri di linea, allora almeno un nodo è localizzato presso una fermata ferroviaria o la ricomprende.

6.2.3 Collegamenti degli aeroporti e porti ai nodi principali

Tutti i nodi di primo e secondo livello sono collegati con servizi di linea ordinari (come definiti all'articolo 3, comma 2 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35) ad almeno un aeroporto, in orari compatibili con la fruizione della maggior parte dei collegamenti.

Tutti i porti dove è effettuato servizio passeggeri di linea sono collegati ad almeno un nodo di primo o secondo livello, in orari compatibili con la fruizione della maggior parte dei collegamenti.

6.2.4 Servizi di collegamento di interscambio modale

I servizi di collegamento di interscambio modale (come definiti all'articolo 8, comma 4 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35) sono effettuati ad alta frequenza, con un intervallo di al più 15 minuti, oppure a orario in coincidenza con i servizi ferroviari, aerei e marittimi.

6.2.5 Servizi di livello gerarchico superiore (principali e secondari)

In un giorno feriale scolastico, con riferimento ai collegamenti principali e secondari (come definiti all'articolo 8, comma 4 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35), indipendentemente dal modo di trasporto:

- i nodi di primo livello sono tutti connessi fra loro attraverso un opportunamente selezionato sottoinsieme della rete dei servizi, garantendo collegamenti con almeno dodici coppie di corse al giorno, senza trasbordi se non negli stessi nodi di primo livello;
- i nodi di secondo livello devono essere connessi ad almeno un nodo di primo livello con almeno dieci coppie di corse dirette (senza trasbordi) al giorno;
- i nodi di terzo livello devono essere connessi ad almeno un nodo di primo o secondo livello con almeno otto coppie di corse dirette al giorno;
- i nodi di quarto livello devono essere connessi ad almeno un nodo di primo, secondo o terzo livello con almeno sei coppie di corse dirette al giorno.

Il numero minimo di collegamenti da garantire è ridotto:

- nei giorni feriali non scolastici e nelle giornate di sabato a non meno del 75% del corrispondente numero minimo in un giorno feriale scolastico;
- nei giorni festivi a non meno del 50% del corrispondente numero minimo in un giorno feriale scolastico.

6.2.6 Copertura territoriale della rete

La rete del trasporto pubblico locale, su ferro e su gomma, deve essere integralmente interconnessa e, fatte salve criticità della rete stradale, deve servire:

- tutte le località, così come definite dall'ISTAT, con almeno 200 residenti, con servizi di collegamento di linea ordinari;
- tutte le località, così come definite dall'ISTAT, con almeno 50 residenti, con servizi di collegamento a chiamata.

Tali collegamenti potranno essere garantiti a condizione che l'infrastruttura viaria consenta il transito dei mezzi di trasporto utilizzati per il servizio. Qualora sia accertata un'elevata stagionalità dell'effettiva presenza dei residenti, il periodo del servizio potrà essere limitato nei soli periodi in cui si prevede la presenza di un numero di residenti non inferiore a quelli sopra individuati.

6.2.7 Accessibilità dal territorio ai capoluoghi di regione, di città metropolitana e di provincia

Per i capoluoghi di Provincia o città metropolitana, da tutti i Comuni ricompresi nel territorio provinciale/metropolitano vi devono essere servizi di collegamento di linea ordinari (come definiti all'articolo 3,



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

comma 2, lettera a) della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35), preferibilmente distinti fra quelli con orari compatibili alle esigenze di pendolarismo e quelli con orari ottimizzati alla fruizione dei servizi, oppure aggregati se è necessario per mantenere un'adeguata efficienza del sistema di trasporto.

Devono essere previsti servizi di trasporto che da tutti i Comuni della Calabria consentano di raggiungere il capoluogo di Regione. In particolare, devono essere assicurati servizi di collegamento di linea ordinari compatibili con gli orari di fruizione dei servizi.

6.2.8 Nodi e servizi urbani o locali presso i capoluoghi

In tutti i capoluoghi di Regione, di città metropolitana e di Provincia deve avere sede un nodo di almeno terzo livello (come definito all'articolo 8, comma 3 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35), da cui si originano collegamenti urbani o locali (come definiti all'articolo 8, comma 4, lettera d) ed e) della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35), che consentono l'accesso alle destinazioni dove vengono erogati i servizi, almeno per quelli erogati da soggetti pubblici statali, regionali e provinciali, in orario compatibile con la loro fruizione.

6.2.9 Accessibilità dal territorio dei poli di servizi

Qualora non siano ricompresi nei collegamenti di cui al paragrafo 6.2.7, devono essere previsti servizi, anche a chiamata, che colleghino in orari compatibili con la fruizione del servizio:

- tutti i Comuni verso l'ospedale *hub* più vicino;
- tutti i Comuni verso l'ospedale *spoke* più vicino, se è raggiungibile in un tempo inferiore rispetto a un *hub*;
- tutti i Comuni verso l'ospedale generale più vicino, se è raggiungibile in un tempo inferiore rispetto a un *hub* o a uno *spoke*;
- tutti i Comuni verso l'ospedale di zona disagiata/montana più vicino, se è raggiungibile in un tempo inferiore rispetto ad altri ospedali;
- tutti i Comuni di un distretto alla sede della propria Corte d'appello;
- tutti i Comuni di un circolo alla sede della propria Corte d'assise;
- tutti i Comuni di un circondario alla sede del proprio Tribunale ordinario;
- tutti i Comuni del territorio di giurisdizione alla sede di altri organi giurisdizionali localizzati in Calabria, incluse le sedi/sezioni staccate.

6.2.10 Collegamenti fra poli dei servizi e nodi

Devono essere collegati a un nodo di primo o secondo livello, e anche ad almeno un nodo di livello inferiore se più prossimo, in orari dedicati alla fruizione del servizio: sedi di ospedali *hub*, sedi di Corti d'appello e Corti d'assise, sedi principali e sedi/sezioni staccate degli altri organi giurisdizionali, università legalmente riconosciute e musei statali dotati di autonomia speciale.

Devono essere collegati ad almeno un nodo di terzo livello, e anche ad almeno un nodo di quarto livello se più prossimo, in orari dedicati alla fruizione del servizio: ospedali *spoke* e ospedali generali, Tribunali ordinari, istituti e luoghi della cultura e altri immobili e/o complessi assegnati al polo museale regionale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

Devono essere collegati ad almeno il nodo più prossimo, in orari dedicati alla fruizione del servizio gli ospedali di zona disagiata/montana.

6.2.11 Servizi a chiamata

Per ragioni di efficienza e di organizzazione del servizio, la garanzia dei servizi a chiamata previsti nell'ambito del livello dei servizi minimi può essere limitata:

- a un numero massimo di giornate all'anno di fruibilità, non inferiore a 50;
- a un numero minimo di passeggeri, non superiore a 10.

6.3 Modalità più idonea

Devono essere sempre preferite modalità alternative al trasporto su gomma quando, a una adeguata frequenza, il costo di esercizio delle stesse (assunto pari alla somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi, esclusi canoni, pedaggi e altri costi connessi all'infrastruttura) è non superiore del 50% del costo della soluzione su gomma che



garantirebbe almeno una pari offerta in termini di capacità di trasporto nell'arco di un anno. La capacità di trasporto per ogni collegamento è comparata:

- per i collegamenti urbani o comunque svolti tutti all'interno di un Comune o un'area urbana: sui posti totali, assumendo convenzionalmente pari a 75 la capacità del mezzo su gomma;
- per gli altri collegamenti: sui posti a sedere, assumendo convenzionalmente pari a 50 la capacità di mezzo su gomma.

6.4 Mezzi di trasporto

6.4.1 Vetustà massima del singolo veicolo

È consentito l'utilizzo dei mezzi di trasporto fino a un numero massimo di anni dalla prima immatricolazione pari alla durata della loro vita utile, così come definita al comma 4 dell'articolo 20 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35 (15 anni per gli autobus, 30 anni per il materiale rotabile ferroviario e tramviario), incrementata di 1/3, e cioè:

- 20 anni per gli autobus e mezzi assimilabili;
- 40 anni per il materiale rotabile ferroviario e tramviario e mezzi assimilabili.

6.4.2 Vetustà media massima

Per il parco veicolare di ciascun operatore e di ciascuna categoria (autobus; materiale rotabile ferroviario e tramviario), l'età media, calcolata escludendo il 10% dei mezzi più vetusti, deve essere inferiore ai 2/3 della durata della vita utile, così come definita al comma 4 dell'articolo 20 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, con un regime transitorio dall'avvio dell'esecuzione di ciascun contratto pari a 1/6 della vita utile. L'età media massima, calcolata come sopra, è pertanto la seguente:

- 10 anni per gli autobus e mezzi assimilabili;
- 15 anni per il materiale rotabile ferroviario e tramviario e mezzi assimilabili.

6.5 Tariffe e informazione all'utenza

6.5.1 Importo massimo delle tariffe

Gli importi delle tariffe massime applicabili sono le seguenti:

- a) in caso di tariffa a *tempo*: 1,50 €/ora;
- b) in caso di tariffa basata sulla *distanza*, per corsa: 0,075 €/km oltre 1,50 € di importo fisso;
- c) in caso di tariffa per *scaglione di distanza*: la tariffa di cui alla lettera b) applicata alla minima distanza dello scaglione;
- d) in caso di tariffa per *zona origine/destinazione*: la tariffa di cui alla lettera b) applicata alla distanza del minimo percorso sulle reti del trasporto pubblico locale delle modalità utilizzabili, che unisce due fermate qualsiasi fra origine e destinazione.

Gli importi sono riferiti al 2010 e soggetti all'adeguamento all'inflazione dallo stesso anno, riferendosi all'indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi – dato ISTAT. Per comodità di lettura, con riferimento all'anno 2017, i valori devono essere incrementati dell'inflazione intervenuta pari al 7,4% e pertanto:

- a) il valore della tariffa urbana massima è pari 1,611 €/ora;
- b) il valore della tariffa basata sulla distanza, per corsa diventa: 0,0806 €/km oltre 1,611 € di importo fisso.

6.5.2 Abbonamenti mensili

Gli importi degli abbonamenti mensili non possono superare di 30 volte l'importo del titolo di viaggio sopra definito per la singola corsa oppure, nel caso di tariffazione a tempo, dell'importo equivalente per un tempo pari a 90 minuti.

6.5.3 Maggiorazioni delle tariffe

Le tariffe massime possono essere incrementate fino al doppio nel caso di servizi a chiamata, corse di collegamento dedicate agli aeroporti, corse che si svolgono prevalentemente (cioè per oltre la metà del tempo di viaggio programmato) all'interno della fascia oraria fra le ore 22.00 e le ore 6.00 del giorno successivo.

**6.5.4 Accesso telematico ai sistemi di pagamento dei titoli di viaggio**

L'utente ha accesso telematicamente ai sistemi di pagamento dei titoli di viaggio.

6.5.5 Accesso telematico all'informazione all'utenza

L'utente ha accesso telematicamente alle informazioni sull'offerta dei servizi, incluse le informazioni in tempo reale sul ritardo stimato delle corse o comunque sull'arrivo della successiva corsa.



7 STIMA DEI COSTI

Per stimare l'onere finanziario associato al livello dei servizi minimi definito nel Capitolo 6 non si può che procedere in maniera probabilistica, potendo dipendere, nell'arco del decennio entro il quale lo stesso livello può avere validità, sia da fattori interni al sistema del trasporto pubblico locale non determinabili a priori per l'intero arco temporale (corrispettivi, tariffe, organizzazione del servizio, efficienza, esiti delle procedure di evidenza pubblica di affidamento dei servizi), sia da fattori esterni (popolazione, domanda di mobilità, organizzazione della rete ospedaliera, definizione delle circoscrizioni giudiziarie, fusione di comuni, inflazione, ecc.).

L'approccio utilizzato è quindi quello di stimare un ragionevole valore della quantità dei servizi, che si ritenga non possa essere superato se non con piccola probabilità, orientativamente pari al 5%, applicando le regole del livello dei servizi minimi. Tale percentuale deve intendersi un valore del tutto indicativo, tenuto conto del fatto che non vi è un modello quantitativo alla base di tale stima. Il metodo di stima di tali quantità è riportato nel paragrafo 7.1 e conduce ai seguenti valori

- per i servizi urbani (più precisamente quelli comunali e di area urbana, di cui al paragrafo 5.1 e 6.1.1): circa 12.100.000 veic*km/anno;
- per i servizi extraurbani (più precisamente quelli di collegamento fra più comuni, di cui al paragrafo 5.2): circa 46.100.000 veic*km/anno.

È opportuno evidenziare che i valori sopra riportati non corrispondono al fabbisogno minimo attuale di servizi applicando le regole del presente documento, ma a valori prudenzialmente superiori, che potrebbero rendersi necessari ad esempio per l'incremento della domanda di trasporto o per la differente distribuzione territoriale di poli di servizi quali gli ospedali.

Allo stesso modo deve essere stimato un ragionevole valore del costo unitario di tali servizi, da cui deriva, sulla base di una stima dei ricavi tariffari, il corrispettivo unitario. Per evitare non corrette interpretazioni, è bene porre l'attenzione sul fatto che l'onere finanziario associato alle risorse di bilancio è quello derivante dai corrispettivi e non da costi, che in parte sono remunerati dai ricavi. Anche in questo caso si è stimato un ragionevole valore del corrispettivo unitario, sulla base di costi standard e ricavi attesi, che si ritenga non possa essere superato se non con piccola probabilità, orientativamente pari al 5% (con le analoghe considerazioni di cui sopra). Il metodo di stima di tali quantità è riportato nel paragrafo 7.2 e conduce ai seguenti valori.

- per i servizi urbani (più precisamente quelli comunali e di area urbana): 3,926 €/km;
- per i servizi extraurbani (più precisamente quelli di collegamento fra più comuni): 2,876 €/km.

Tali valori sono comprensivi di IVA, come sempre nel seguito.

L'onere finanziario associato al livello dei servizi minimi definito è così individuato dal prodotto fra la quantità dei servizi massima (cioè con probabilità di non superamento pari al 5%) ed i corrispettivi unitari massimi (definiti analogamente), come rappresentato nella seguente figura. Tale valore è pari a circa 180 MEuro.

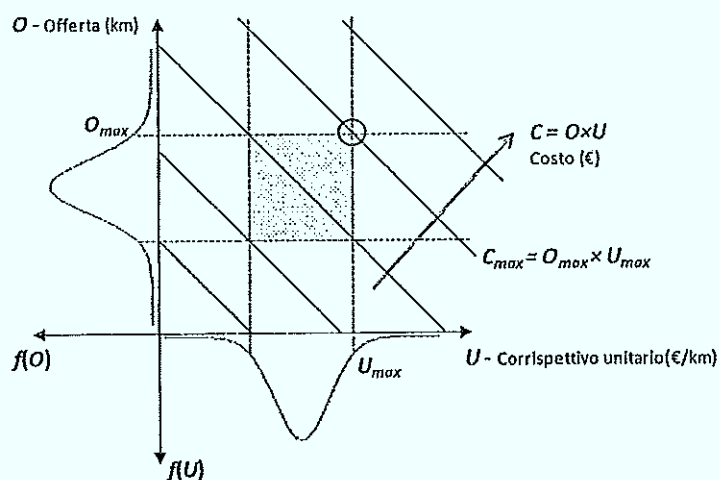


Figura 8: Determinazione dell'onere finanziario massimo



Il corrispettivo unitario di cui sopra è relativo all'ipotesi che tutti i servizi siano su gomma, sia in ambito urbano che extraurbano, e per stimare l'onere associato all'effettuazione di servizi con modalità diverse si è tenuto conto della regola di cui al paragrafo 6.3, che prevede che devono essere sempre preferite modalità alternative al trasporto su gomma quando, a una adeguata frequenza, il costo di esercizio delle stesse (assunto pari alla somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi, esclusi canoni, pedaggi e altri costi connessi all'infrastruttura) è non superiore del 50% del costo della soluzione su gomma, che garantirebbe almeno una pari offerta in termini di capacità di trasporto nell'arco di un anno. Sulla base di ciò, ipotizzando ragionevolmente che al più 1/3 dei servizi possa essere sostituito con modalità alternative ai servizi su gomma, è calcolato l'onere finanziario associato, pari a 210 MEuro.

Questo ultimo importo deve ritenersi una ragionevolmente prudente stima probabilistica dell'onere finanziario massimo che può scaturire dall'applicazione del livello dei servizi minimi definito nel presente documento, ad eccezione del paragrafo 6.1.4. In ogni caso si applica quanto previsto dal citato paragrafo 6.1.4, che fissa l'onere a 232,5 MEuro per il 2020, oltre adeguamento all'inflazione per gli anni successivi.

Tutti i calcoli sono riportati nell'appendice al capitolo 7.

7.1 Stima della quantità dei servizi

Per stimare la quantità dei servizi che può scaturire dall'applicazione del livello dei servizi minimi definito, si è proceduto come descritto di seguito.

Per i servizi urbani, più precisamente quelli comunali e di area urbana di cui ai paragrafi 5.1 e 6.1.1:

- è stata applicata la regola di cui al paragrafo 6.1.1 sulla base dei dati ISTAT relativi al censimento della popolazione del 2011 per tutti i comuni superiori a 15.000 abitanti;
- successivamente è stata applicata la maggiorazione prevista dalla regola di cui al paragrafo 6.1.2, nella misura del 10%, che corrisponde ad un rapporto del 45% fra la superficie stradale sottratta alla "libera circolazione" dei veicoli privati (come puntualmente definita nel numeratore della formula riportata nel paragrafo 6.1.2) e la superficie complessiva delle infrastrutture stradali ricadente nel perimetro del territorio comunale urbanizzato; tale rapporto del 45% si ritiene prudenzialmente elevato.

Da quanto sopra risulta una minima quantità di servizi da garantire pari a 11.214.349 veic*km/anno.

Per i servizi extraurbani, più precisamente quelli di collegamento fra più Comuni di cui ai paragrafi 5.2 e 6.1.3, è stata applicata la regola di cui al paragrafo 6.1.3 sulla base dei dati ISTAT relativi al censimento della popolazione del 2011, con riferimento all'intero territorio regionale. Ne deriva una minima quantità di servizi da garantire pari a 42.665.669 veic*km/anno.

In entrambi i casi, sia per i servizi urbani che per quelli extraurbani, per tenere conto della possibile variazione della popolazione residente e del pendolarismo (e più in generale della domanda di trasporto), nonché della possibile istituzione di ambiti di area urbana o fusione di Comuni che facciano modificare le grandezze calcolate, o anche della differente distribuzione territoriale di poli di servizi, si è ritenuto di applicare una maggiorazione prudente in misura del 8%. Tale aliquota si ritiene sufficientemente cautelativa, anche tenuto conto del trend di decrescita demografica. Al fine di dotarsi di un adeguato margine di sicurezza nella stima del costo, si assumono i seguenti valori:

- per i servizi urbani: 12.111.497 veic*km/anno;
- per i servizi extraurbani: 46.078.922,07 veic*km/anno.

Tali valori, pertanto, non corrispondono al fabbisogno minimo attuale di servizi applicando le regole del presente documento, ma a valori che costituiscono un ragionevole limite superiore, al fine di un calcolo prudente del costo dei servizi.

7.2 Stima dei costi e dei corrispettivi unitari

Per stimare i corrispettivi unitari si è proceduto come descritto di seguito.

Per la determinazione dei costi standard si è scelto di utilizzare la metodologia elaborata nel 2013 da ASSTRA⁽¹⁾ sulla base di un significativo numero di parametri forniti da un campione di 28 aziende pubbliche operanti del

¹ "Un modello di calcolo del costo standard per il trasporto pubblico locale e regionale automobilistico", Commissione ASSTRA costi standard automobilistici. Audizione presso la IX Commissione "trasporti, poste e telecomunicazioni" della Camera dei Deputati. Roma, 3 luglio 2013.



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

settore del trasporto pubblico automobilistico. Tale metodologia, ormai consolidata in letteratura², consente di ipotizzare un valore realistico del costo standard, distinto tra ambito urbano ed extraurbano, a partire dalla velocità commerciale. Noto il costo standard si può quindi procedere, sulla base dei ricavi effettivi, alla determinazione del corrispettivo standard.

Per quanto concerne la stima delle velocità commerciali, si è fatto riferimento agli studi svolti dal Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università della Calabria, che hanno condotto ai seguenti valori di velocità medie:

- 18,96 km/h per i servizi urbani;
- 41,62 km/h per i servizi extraurbani.

L'applicazione messa a punto da ASSTRA mostra, in particolare, come cambia il costo standard al variare della velocità commerciale in un intervallo compreso tra i 13 ed i 20 km/h in ambito urbano e tra 28 e 35 km/h in ambito extraurbano. Per entrambi gli ambiti vengono inoltre proposti due distinti valori, un primo legato a condizioni di efficienza realisticamente raggiungibili e un secondo invece correlato a condizioni di efficienza ottimali.

In questa sede sono stati calcolati i costi standard per entrambi gli scenari (quello realistico e quello ottimale) definendo, infine, come costo standard di riferimento, la media tra i due valori.

La tabella seguente riporta rispettivamente, per la condizione di efficienza realisticamente raggiungibile e per la condizione di efficienza obiettivo, i valori stimati dall'applicazione ASSTRA in ambito urbano con una velocità commerciale media di 19 km/h e con un valore dei ricavi da titoli di viaggio riferito al 2015 pari a 0,473 €/km, IVA inclusa.

Tabella 20: Stima del corrispettivo standard in ambito urbano secondo il modello ASSTRA per la Regione Calabria (velocità commerciale media pari a 19 km/h)

VOCE	Modello ASSTRA efficienza realistica [€/km IVA inclusa]	Modello ASSTRA efficienza ottimale [€/km IVA inclusa]	Media [€/km IVA inclusa]
Costo standard	4,499	4,070	4,285
Ricavi	0,473	0,473	0,473
Corrispettivo standard	4,026	3,597	3,812

Pertanto, prendendo a riferimento l'ultima colonna della Tabella 20, dove è stata fatta la media tra la condizione di efficienza realistica e quella ottimale, è stato possibile determinare il valore di 3,812 €/km quale corrispettivo standard in ambito urbano (IVA inclusa).

Analogamente, sono stati ricavati il costo e il corrispettivo standard in ambito extraurbano, considerando una velocità commerciale di 35 km/h (valore più prossimo ai 41,6 km/h registrati in Calabria tra quelli disponibili nel modello ASSTRA) e un valore dei ricavi da titoli di viaggio, riferito al 2015, pari a 0,739 €/km, IVA inclusa.

La tabella successiva riporta i parametri standard in ambito extraurbano stimati per la Calabria in condizioni di efficienza realistica ed ottimale.

Tabella 21: Stima del corrispettivo standard in ambito extraurbano secondo il modello ASSTRA per la Regione Calabria (velocità commerciale media pari a 35 km/h)

VOCE	Modello ASSTRA efficienza realistica [€/km IVA inclusa]	Modello ASSTRA efficienza ottimale [€/km IVA inclusa]	Media [€/km IVA inclusa]
Costo standard	3,663	3,399	3,531
Ricavi	0,739	0,739	0,739
Corrispettivo standard	2,924	2,660	2,792

Calcolando, anche in questa circostanza, la media per come riportato in Tabella 21, è stato possibile determinare, il valore di 2,792 €/km quale corrispettivo standard in ambito extraurbano (IVA inclusa).

In definitiva, l'applicazione del modello ASSTRA alla realtà calabrese ha consentito di stimare i seguenti corrispettivi standard:

- 3,812 €/km per i corrispettivi standard in ambito urbano (IVA inclusa);
- 2,792 €/km per i corrispettivi standard in ambito extraurbano (IVA inclusa).

² "Trasporto Pubblico Locale - Risorse, pianificazione, esercizio". Coordinamento: Corona prof. ing. Giovanni, Festa prof. ing. Demetrio Carmine. EGAF EDIZIONI srl, Forlì, novembre 2015.

REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

In entrambi i casi, sia per i servizi urbani che per quelli extraurbani, si è applicato un incremento prudenziale del 3% per tenere conto di fattori residuali che possono influenzare tali valori, comunque già significativamente superiori a quelli medi attuali. Si assumono, in definitiva, i seguenti valori dei corrispettivi unitari:

- per i servizi urbani: 3,926 €/km;
- per i servizi extraurbani: 2,876 €/km.

Tali valori sono stati confrontati con quelli calcolati col metodo di cui allo schema di decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti oggetto di intesa in sede di Conferenza Unificata in data 22.02.2018. Essi risultano in linea con i valori calcolati nei casi peggiori (con particolare riferimento alla dimensione dei lotti di affidamento) e pertanto, anche in relazione a tale metodo di calcolo, i valori sopra riportati sono adeguatamente prudenziali per la stima dei costi.

Consiglio Regionale della Calabria

PROTOCOLLO GENERALE

Prot. n. 39195 del 26.09.2018

Classificazione 01.15.01

APPENDICE AL CAPITOLO 5

Un confronto particolarmente significativo tra le diverse regioni italiane può essere effettuato rispetto alle principali variabili territoriali (superficie e popolazione) e trasportistiche (domanda di mobilità ed offerta di servizi su TPL). La tabella successiva riporta, per ciascuna regione italiana i dati relativi alla superficie, alla popolazione, alla domanda di pendolarismo Istat su trasporto pubblico (ferro più gomma) e all'offerta di servizi erogati sul territorio.

Tabella 5.1: Principali indicatori regionali territoriali e trasportistici

Regione	Superficie totale (Km ²)	Popolazione residente al Censimento Istat 2011 (abitanti)	Pendolarismo Istat 2016 TPL Ferro + Gomma (pers.)	Totale Percorrenze TPL Ferro + Gomma 2011 (val. Km/anno)*
Abruzzo	10.832	1.307.309	102.802	53.314.534
Basilicata	10.073	578.036	41.762	35.158.677
Calabria	15.222	1.959.050	134.443	62.709.028
Campania	13.671	5.766.810	453.946	135.661.776
Emilia-Romagna	22.453	4.342.135	280.419	142.794.172
Friuli Venezia Giulia	7.862	1.218.985	96.332	45.213.700
Lazio	17.232	5.502.886	635.264	252.791.734
Liguria	5.416	1.570.694	169.033	67.354.591
Lombardia	23.864	9.704.151	934.742	323.800.000
Marche	9.401	1.541.319	105.480	45.501.220
Molise	4.461	313.660	22.690	16.058.696
Piemonte	25.387	4.363.916	359.867	141.470.000
Puglia	19.541	4.052.566	230.326	112.420.000
Sardegna	24.100	1.639.362	84.344	100.546.453
Sicilia	25.832	5.002.904	222.950	109.063.167
Toscana	22.987	3.672.202	264.969	132.294.539
Trentino-Alto Adige	13.606	1.029.475	115.467	54.717.584
Umbria	8.464	884.268	55.093	32.471.779
Valle d'Aosta	3.261	126.806	7.693	9.200.000
Veneto	18.407	4.857.210	368.198	145.837.614
Totale Italia	302.073	59.433.744	4.685.820	2.018.379.264

*Fonte: valore ottenuto come somma del "Totale Percorrenze TPL Ferro Tutti i Gestori (Fonte: Pendolaria 2016) e del "Totale Percorrenze TPL Gomma 2011 (stima ANAV fonte: "BOITANI-Costi_standard_EPI-1)"

Le analisi effettuate hanno mostrato come la Calabria sia al di sotto della media per quanto riguarda l'offerta di servizi pubblici rispetto alla superficie regionale e in linea per quanto riguarda l'offerta di servizi pubblici rispetto alla popolazione. Al di sopra della media, anche se di poco, invece risulta essere il dato relativo al rapporto tra l'offerta di servizi e la domanda di mobilità pendolare.

Tabella 5.2: Elaborazione dei principali indicatori regionali

Regione	Totale Percorrenze TPL Ferro + Gomma / Superficie	Totale Percorrenze TPL Ferro + Gomma / Popolazione	Totale Percorrenze TPL Ferro + Gomma / Pendolarismo Istat TPL (Ferro + Gomma)
Abruzzo	4.922	41	519
Basilicata	3.490	61	842
Calabria	4.120	32	466
Campania	9.923	24	299
Emilia-Romagna	6.360	33	509
Friuli Venezia Giulia	5.751	37	469
Lazio	14.670	46	398



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Regione	Totale Percorrenze TPL Ferro + Gomma / Superficie	Totale Percorrenze TPL Ferro + Gomma / Popolazione	Totale Percorrenze TPL Ferro + Gomma / Pendolarismo (Ferro + TPL (Ferro + Gomma))
Liguria	12.436	43	398
Lombardia	13.569	33	346
Marche	4.840	30	431
Molise	3.600	51	708
Piemonte	5.573	32	393
Puglia	5.753	28	488
Sardegna	4.172	61	1.192
Sicilia	4.222	22	489
Toscana	5.755	36	499
Trentino-Alto Adige	4.022	53	474
Umbria	3.836	37	589
Valle d'Aosta	2.821	73	1.196
Veneto	7.923	30	396
Media Italia	6.682	34	431

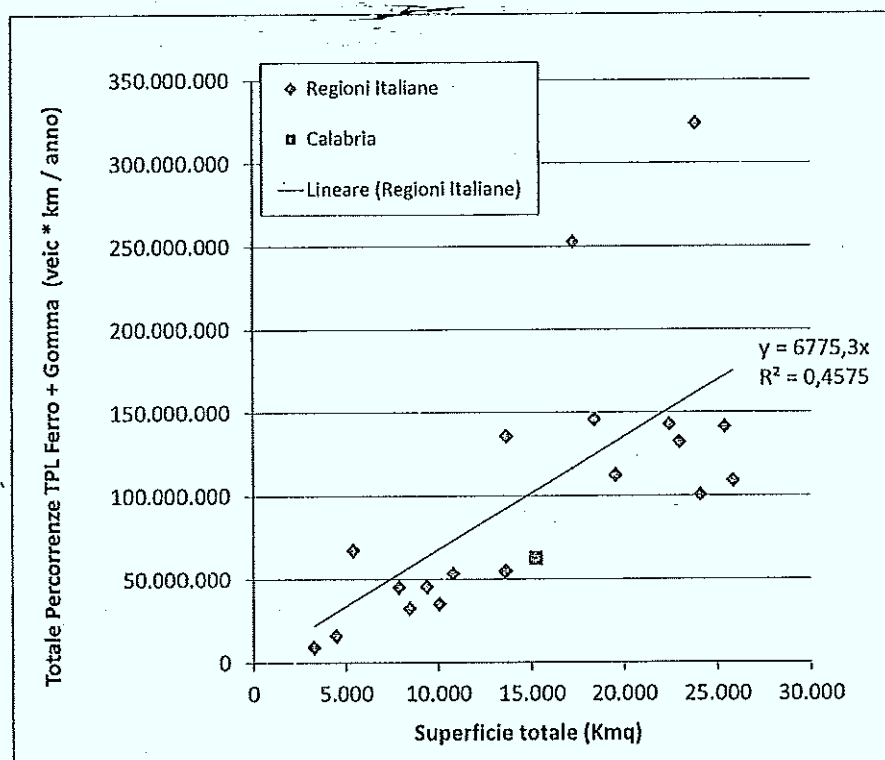


Figura 5.1: Percorrenze offerte su TPL (Ferro + Gomma) in relazione alla superficie delle singole regioni



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

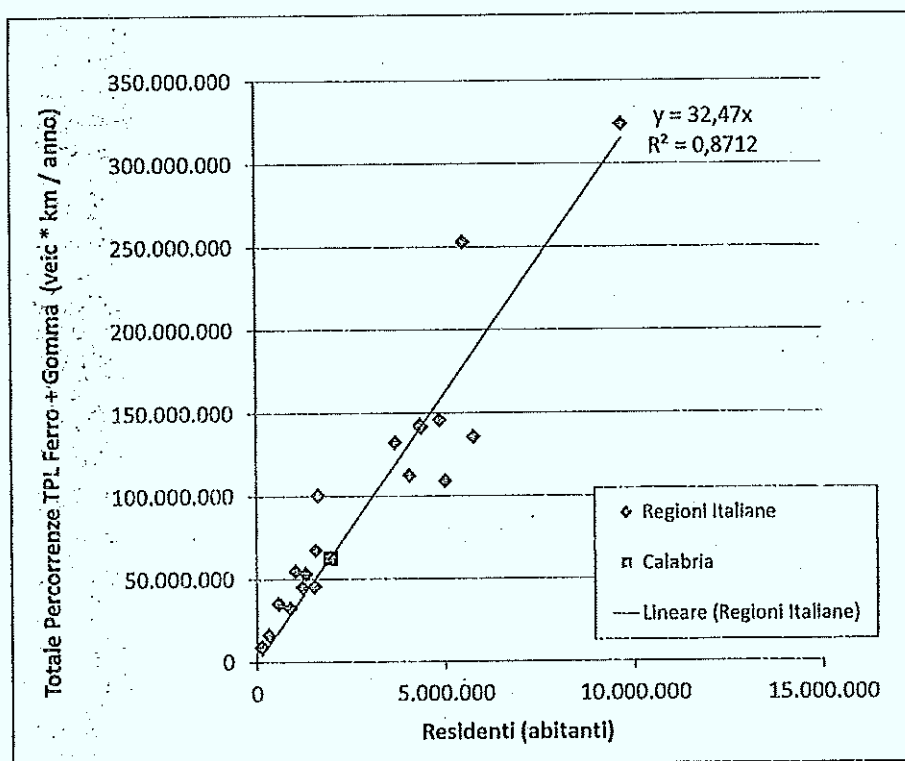


Figura 5.2: Percorrenze offerte su TPL (Ferro + Gomma) in relazione alla popolazione delle singole regioni

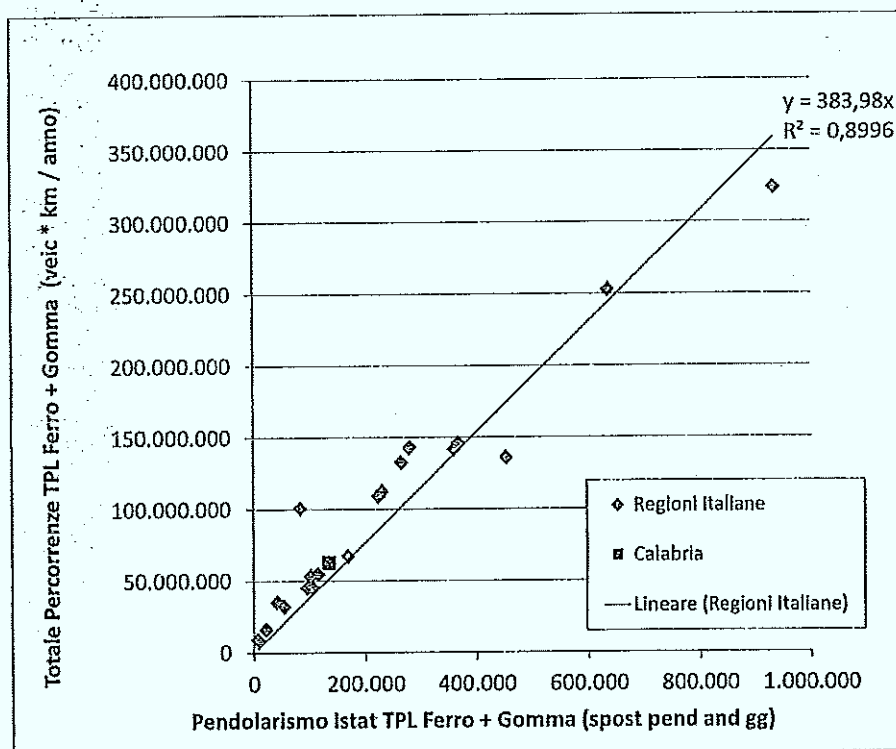


Figura 5.3: Percorrenze offerte su TPL (Ferro + Gomma) in relazione al pendolarismo Istat TPL (Ferro + Gomma)



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Tabella 5.3: Confronto tra l'offerta e la domanda Istat distinta tra TPL Ferro e Gomma

Regione	Popolazione Percezione TPL Ferro - TPL Gomma	Popolazione Percezione TPL Gomma 2011 (SISTEMA ANAS)	Pendolarismo (SISTEMA) TPL Ferro	Pendolarismo (SISTEMA) TPL Gomma
Abruzzo	5.000.000	48.314.534	7.677	95.125
Basilicata	2.500.000	32.658.677	2.445	39.317
Calabria	6.700.000	56.009.028	8.241	126.203
Campania	16.300.000	119.361.776	144.442	309.504
Emilia-Romagna	18.100.000	124.694.172	56.080	224.339
Friuli-Venezia Giulia	3.100.000	42.113.700	11.641	84.692
Lazio	21.800.000	230.991.734	253.829	381.434
Liguria	6.400.000	60.954.591	44.433	124.600
Lombardia	43.800.000	280.000.000	449.163	485.579
Marche	4.000.000	41.501.220	10.087	95.393
Molise	2.000.000	14.058.696	1.196	21.493
Piemonte	18.800.000	122.670.000	116.691	243.176
Puglia	13.700.000	98.720.000	46.998	183.328
Sardegna	4.700.000	95.846.453	11.032	73.312
Sicilia	10.200.000	98.863.167	21.584	201.366
Toscana	23.000.000	109.294.539	79.560	185.409
Trentino-Alto Adige	8.200.000	46.517.584	20.423	95.044
Umbria	4.900.000	27.571.779	8.935	46.158
Valle d'Aosta	1.700.000	7.500.000	1.153	6.541
Veneto	16.400.000	129.437.614	66.368	301.829
Totale Italia	231.300.000	1.787.079.264	1.361.978	3.323.842

*Fonte: Rapporto Pendolaria 2016

**Fonte: BOITANI-Costi_standard_EPI-1



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

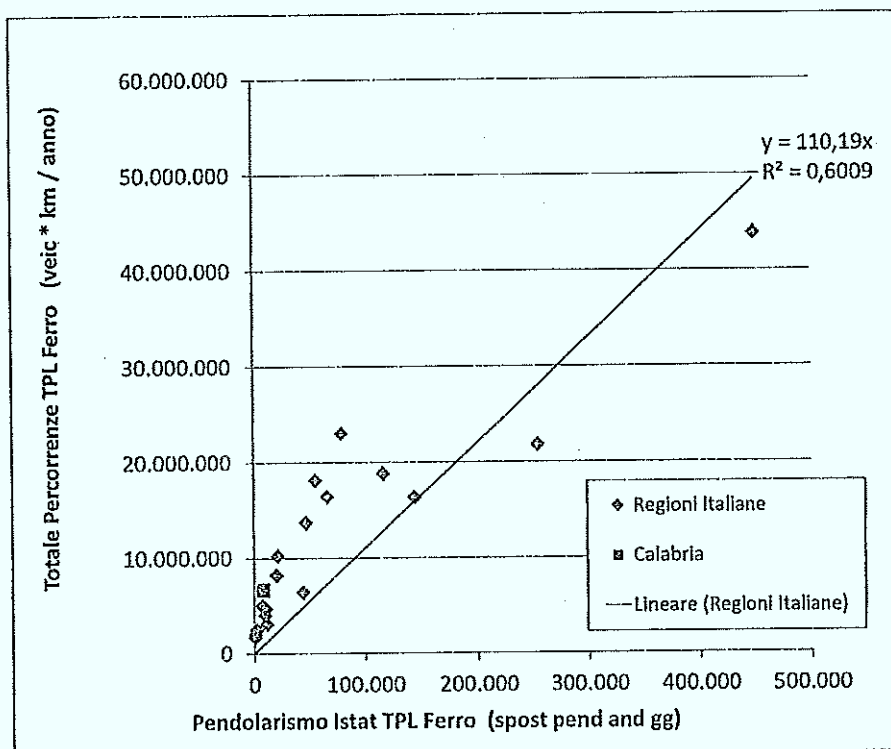


Figura 5.4: Percorrenze offerte su TPL Ferro in relazione al pendolarismo Istat TPL Ferro

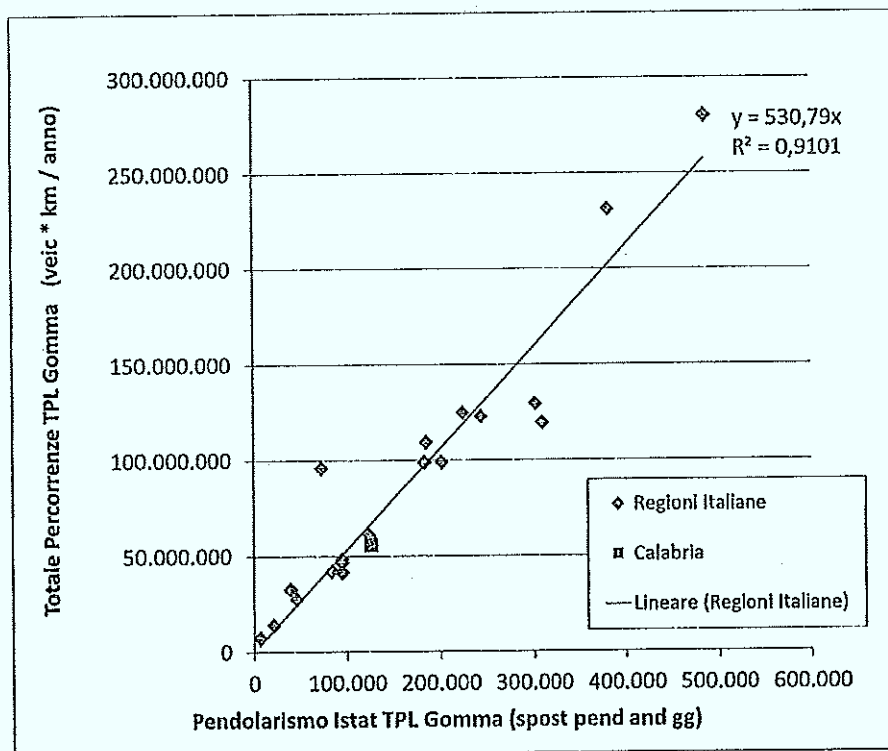


Figura 5.5: Percorrenze offerte su TPL Gomma in relazione al pendolarismo Istat TPL Gomma



Appendice al paragrafo 5.1: Criteri per i servizi di trasporto pubblico comunali e di area urbana

Secondo quanto riportato nell'art. 13 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, l'ente di governo del bacino unico regionale è l'Autorità Regionale dei Trasporti della Calabria (ART-CAL). Una delle sue funzioni fondamentali è la definizione periodica puntuale dei programmi di esercizio, coerentemente al Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale. L'articolo 14 aggiunge che spetta proprio ai Comuni, di popolazione superiore ai 15.000 abitanti, la definizione di massima dei programmi di esercizio dei servizi che si svolgono all'interno del territorio comunale e che non sono individuati di livello regionale nel Programma Pluriennale del Trasporto Pubblico Locale.

La ripartizione del contributo fra questi Comuni per i servizi di competenza risulta quindi abbastanza complessa, attese le differenti dimensioni e funzioni che a essi competono nell'ambito regionale e delle quali è necessario tener conto nella quantificazione dei servizi minimi di competenza.

In particolare per quanto attiene questi ultimi, in passato la Regione individuava, generalmente in base alla popolazione, i Comuni che avevano diritto al contributo di esercizio ripartendo fra questi le risorse disponibili e avvalendosi di criteri diversi che, in prevalenza, richiama meccanismi basati sul riconoscimento di esigenze consolidate e solo talvolta erano basati su parametri ascrivibili genericamente alle dimensioni insediative e al ruolo territoriale svolto da ciascuno di essi.

In Tabella 5.4 viene riportato l'elenco dei Comuni in Calabria che attualmente dispongono di un servizio di trasporto pubblico urbano, l'azienda che eroga il servizio, i km offerti e le risorse messe a disposizione dalla Regione per ciascuno di essi.

Tabella 5.4: Elenco dei Comuni in Calabria in cui è attualmente presente TPL Urbano

COMUNI	AZIENDA	Copio Worke-km (C)	Bus-km/anno	Contributo Annuale (€)
Corigliano-Rossano	Scura srl	2,175	480.200,00	1.044.583,62
Crotone	Romano srl	2,348	801.081,51	1.880.656,63
Vibo Valentia	Ferrovie della Calabria srl	2,175	215.153,10	468.024,58
Lamezia Terme	Multiservizi Lamezia Terme spa	2,348	720.066,25	1.690.461,39
Catanzaro	AMC spa	2,908	2.230.742,91	6.487.101,50
Cosentino	Amaco	2,908	2.011.694,00	5.850.097,32
Palinuro	PPM spa	2,175	390.705,71	849.905,85
Reggio Calabria	ATAM spa	2,908	4.141.406,77	12.043.398,60
	TOTALE		10.991.050,25	30.314.229,49

All'interno del contesto evidenziato in Tabella 5.4, assume vitale importanza la predisposizione di uno strumento in grado di quantificare i servizi minimi in ambito urbano sulla base di parametri sintetici caratterizzanti le esigenze di trasporto pubblico di ciascun Comune. È evidente altresì che tali parametri devono essere facilmente e univocamente misurabili ed evolvere nel tempo con sufficiente lentezza tale da garantire una sostanziale stabilità per alcuni anni della quantità di servizi minimi calcolata.

In Tabella 5.5 è riportato l'elenco dei Comuni in Calabria che, secondo i dati ISTAT 2011, presentano una popolazione maggiore di 15.000 abitanti e pertanto aventi diritto, secondo l'articolo 14 della Legge Regionale 31 dicembre 2015 n. 35, a un servizio di TPL urbano.

Tabella 5.5: Elenco dei Comuni in Calabria con popolazione maggiore di 15.000 abitanti

Nome Comune	Superficie Comune (kmq)	Superficie localetta principale (kmq)	Residenti 2011	Aldeiti 2011	Residenti 2016
Acri	200,63	2,58	21.458	3.683	20.858
Cassano all'Jonio	159,07	2,13	17.281	2.753	18.495
Castrovillari	130,64	7,72	22.515	5.700	22.240
Catanzaro	112,72	22,34	89.364	33.452	90.612
Corigliano Calabro	195,64	2,16	38.501	11.452	40.427
Cosenza	37,86	10,57	69.484	28.364	67.546
Crotone	182,00	15,26	58.881	17.871	62.178
Gioia Tauro	39,87	4,68	19.063	5.387	19.864
Isola di Capo Rizzuto	126,65	2,59	15.827	2.625	17.643
Lamezia Terme	162,43	14,36	70.336	19.026	70.714
Montalto Uffugo	76,67	1,70	18.168	5.409	19.669



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Palmi	32,12	7,02	18.721	3.776	18.930
Paola	42,88	3,72	16.416	3.726	16.013
Reggio di Calabria	239,04	53,92	180.817	43.110	183.035
Rende	55,28	8,44	33.555	15.496	35.338
Rossano	150,92	3,49	36.347	8.931	36.842
San Giovanni in Fiore	282,53	3,85	17.912	2.421	17.372
Siderno	31,86	10,21	16.879	4.356	18.191
Taurianova	48,55	4,04	15.310	2.308	15.636
Vibo Valentia	46,57	5,09	33.357	12.187	33.941

Le variabili studiate per la costruzione del modello di dimensionamento dei servizi di trasporto pubblico urbano sono state scelte tenendo conto di quelle che la ricerca internazionale, fino a oggi sviluppata, ha dimostrato essere significative delle esigenze della mobilità di ambito comunale servite dal trasporto pubblico. Tra queste la densità urbana, che riveste un ruolo fondamentale, è stata esaminata in forma esplicita attraverso i parametri che la determinano (popolazione, addetti al terziario, estensione urbana), al fine di rilevare il contributo di ognuno di essi alla descrizione complessiva del fenomeno.

Relativamente al fenomeno della generazione degli spostamenti, pur riconoscendo intuitivamente una maggiore significatività della variabile popolazione presente rispetto alla popolazione residente, si è ritenuto più opportuno utilizzare quest'ultima che può contare su un aggiornamento annuale; peraltro, la capacità attrattiva degli spostamenti, indirettamente rappresentata dalla popolazione presente, è comunque espressa in modo certamente più immediato dalla variabile numero di utenti che attualmente utilizzano il Trasporto Pubblico Locale in ambito urbano. Infine, la variabile estensione del centro urbano influenza sensibilmente la lunghezza degli spostamenti all'interno della città, cioè, quelli che possono essere serviti dal trasporto di interesse comunale, che è prevalentemente svolto all'interno del perimetro urbano, e quindi l'estensione dei percorsi.

Quindi, da una analisi preliminare sono stati individuati i seguenti parametri descrittivi dei fenomeni di mobilità in contesti urbanizzati:

- orografia del territorio (distribuzione altimetrica dei centri, estensione territoriale dei Comuni e delle aree urbane);
- demografia (residente nei centri, nei nuclei e nelle case sparse);
- utenti del trasporto pubblico (numero di coloro che usano il bus in ambito urbano).

Le tre variabili indipendenti ritenute significative, ovvero la popolazione residente nel comune, l'estensione della superficie comunale e il numero complessivo di utenti del servizio di trasporto pubblico secondo i dati ISTAT, sono state testate singolarmente, insieme alla variabile dipendente percorrenze annuali del trasporto pubblico comunale riferite al 2016, al fine di cogliere utili indicazioni in merito all'esistenza di un nesso causa-effetto (assenza di casualità) e al tipo di correlazione (lineare, quadratica, logaritmica, esponenziale ecc.).

Tuttavia, l'applicazione di un modello generico a realtà urbane sostanzialmente differenti, per estensione territoriale e dimensione demografica, ha prodotto un risultato caratterizzato da un marcato squilibrio nella ripartizione delle risorse con la presenza di picchi, sia positivi che negativi, realisticamente non accettabili.

Pertanto, sulla base di queste sostanziali differenze tra le diverse realtà urbane presenti in Regione, si è deciso di affrontare il problema andando a suddividere in due macro-gruppi i Comuni con popolazione maggiore di 15.000 abitanti:

- Comuni o aree urbane con popolazione maggiore o uguale a 50.000 abitanti;
- Comuni con popolazione inferiore a 50.000 abitanti.

Per il primo macro-gruppo, comprendente i Comuni di Reggio Calabria, Catanzaro, Crotone, Lamezia Terme e le Conurbazioni urbane di Cosenza-Rende (anche in ottica di realizzazione della metropolitana leggera) e di Corigliano-Rossano (in quanto già attualmente usufruenti dell'erogazione di servizi comuni di trasporto pubblico urbano), le variabili analizzate per la definizione di un modello in grado di determinare il livello dei servizi minimi di trasporto pubblico urbano sono state:

- superficie comunale in Km²;
- residenti nel Comune;
- numero di utenti che attualmente utilizzano il TPL in ambito urbano (dati ISTAT);
- numero di bus*Km/anno per ogni città.

In particolare, per la definizione del database di riferimento, si è ricorso alla determinazione dei principali indicatori di offerta di trasporto pubblico di alcuni capoluoghi di provincia in Italia che presentavano caratteristiche simili ai capoluoghi calabresi. In Tabella 5.6 si riportano gli indicatori dei 16 capoluoghi di Provincia individuati.



Tabella 5.6: Caratteristiche ed indicatori di offerta di trasporto pubblico per alcuni capoluoghi di provincia

NOME	No. Residenti	Superficie (Km ²)	NP Pass/anno (milioni)	Bus-Km/anno	UPost-Km-Bus (milioni)	TPL Gomma
Asti	73.899	151,82	51,6	1.045.768	114,5	4.722
Alessandria	89.411	203,95	42,9	1.566.269	150,1	5.760
Varese	79.793	54,93	79,6	2.132.558	205,1	11.187
Modena	179.149	183,23	45,3	5.523.393	422,1	15.161
Ferrara	132.545	404,36	59,2	2.534.237	190,0	8.290
Ravenna	153.740	652,89	45,5	2.893.839	231,7	6.739
Forlì	116.434	228,19	46,0	2.589.992	202,2	6.711
Terni	109.193	211,90	41,5	2.365.128	171,8	6.013
Caserta	75.640	53,91	30,9	1.045.074	112,9	6.495
Benevento	61.489	129,96	38,5	1.204.876	93,0	8.301
Campobasso	48.747	55,65	58,0	1.000.000	90,7	6.649
Brindisi	88.812	328,46	14,9	2.227.145	169,1	7.223
Lecce	89.916	238,39	23,5	1.560.000	172,0	13.304
Potenza	66.777	173,97	13,3	1.400.000	134,3	9.198
Matera	59.796	388,14	27,1	1.332.742	82,5	5.745
Cremona	69.589	70,39	51,2	1.200.000	97,4	5.520
Cosenza	69.484	37,24	63,2	2.011.694	167,4	11.664
Catanzaro	89.364	111,34	53,8	2.230.743	294,0	10.321
Reggio di Calabria	180.817	236,02	41,2	4.141.407	353,0	12.080

La metodologia adottata per ottenere le formulazioni matematiche delle regressioni multiple del modello, si è ispirata alla tecnica del "Best subsets", consistente nella elaborazione di tutti i modelli di regressione costruibili con le variabili scelte e nell'individuazione del modello migliore sulla base della sua capacità predittiva misurata dal coefficiente di correlazione corretto $R^2_{corretto}$ e dalla statistica sviluppata da Mallows. Una volta individuata la "regressione migliore" tra tutte quelle ottenibili dalle variabili descrittive significative, si è provveduto a una verifica di inferenza statistica adottando i test di Fischer e Student e l'analisi dei residui per controllare la correttezza del tipo di legame.

Da una prima analisi preliminare, è risultato che la variabile Superficie Comunale fosse statisticamente poco significativa nella determinazione delle percorrenze annuali. Pertanto, la migliore regressione lineare multipla con le variabili che sono risultate non multicollineari e statisticamente significative, ha generato il seguente modello:

$$P_i = -1040070 + (23,16 \cdot R_i) + (107,30 \cdot TPLgomma_i), \quad (5.1)$$

dove:

- P_i percorrenza annua del servizio minimo (bus*km/anno) per l'i-esimo Comune;
- R_i numero di residenti nell'i-esimo Comune;
- $TPLgomma_i$ somma degli spostamenti pendolari Istat 2011 effettuati con mezzo di trasporto collettivo su gomma (mezzi Istat 4, 5, 6) originati e/o destinati nell'i-esimo comune o nell'area urbana espressa in numero di spostamenti pendolari Istat.

Discorso analogo è stato effettuato per la determinazione del livello dei servizi minimi di trasporto pubblico urbano nei Comuni con popolazione compresa tra i 15.000 ed i 50.000 abitanti. In questo caso, tuttavia, si è fatto riferimento a un nuovo database relativo ai dati di 129 Comuni distribuiti tra Basilicata, Puglia, Abruzzo e Marche, tutti con popolazione inferiore a 50.000 abitanti e di cui è stato possibile reperire tutte le informazioni utili per la corretta definizione del modello.

In Tabella 5.7 si riportano gli indicatori dei 129 Comuni individuati nel dataset.

Tabella 5.7: Caratteristiche e indicatori offerta trasporto pubblico dei Comuni utilizzati per calibrazione modello

NOME	Regione	Popolazione	Superficie totale (Km ²)	Addetti	TPL Gomma Totale	Percorrenze (Bus*Km/anno)
Acerenza	Basilicata	2.553	77,1	509	189	38.300
Atella	Basilicata	3.863	88,3	591	468	46.939
Avigliano	Basilicata	11.796	84,9	2.070	1.332	153.230



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

NOME	Regione	Popolazione	Superficie totale (Km ²)	Addetti	TPL Gomma Totali	Percorrenze (Bus*Km/anno)
Barile	Basilicata	2.905	24,6	314	344	15.000
Bella	Basilicata	5.240	99,4	595	683	38.110
Castelluccio Inferiore	Basilicata	2.179	28,8	373	200	79.300
Chiaromonte	Basilicata	1.954	70,6	484	232	89.174
Francavilla in Sinni	Basilicata	4.282	49,0	866	394	48.495
Grumento Nova	Basilicata	1.704	66,2	344	157	31.200
Lagonegro	Basilicata	5.725	112,4	2.711	1.224	84.258
Latronico	Basilicata	4.748	76,0	905	479	112.102
Lauria	Basilicata	13.262	175,7	3.244	1.862	206.562
Lavello	Basilicata	13.590	132,9	2.159	584	120.320
Maratea	Basilicata	5.150	67,3	1.706	381	51.992
Marsico Nuovo	Basilicata	4.358	101,0	734	774	84.751
Marsicovetere	Basilicata	5.341	37,8	1.697	674	85.400
Melfi	Basilicata	17.425	205,2	5.105	5.440	544.981
Moliterno	Basilicata	4.182	97,7	1.061	643	114.800
Muro Lucano	Basilicata	5.568	125,8	1.128	628	46.700
Picerno	Basilicata	6.080	78,3	897	709	100.360
Pignola	Basilicata	6.699	55,5	723	546	130.080
Rapolla	Basilicata	4.430	29,1	429	406	45.160
Rionero in Vulture	Basilicata	13.444	53,2	3.211	1.478	72.149
Rotonda	Basilicata	3.519	42,3	626	295	103.580
Ruoti	Basilicata	3.542	55,1	339	385	110.996
San Fele	Basilicata	3.168	96,6	476	380	46.870
San Severino Lucano	Basilicata	1.667	61,1	326	124	64.128
Sant'Arcangelo	Basilicata	6.506	89,5	1.256	678	60.700
Senise	Basilicata	7.127	96,6	1.516	720	123.580
Venosa	Basilicata	12.167	169,3	3.746	848	61.160
Vietri di Potenza	Basilicata	2.917	52,0	610	252	48.288
Viggianello	Basilicata	3.124	119,8	450	459	201.599
Bernalda	Basilicata	12.264	126,7	1.801	684	124.709
Ferrandina	Basilicata	8.973	215,6	1.456	703	91.767
Montalbano Jonico	Basilicata	7.427	132,9	1.950	451	81.614
Montescaglioso	Basilicata	10.102	173,3	1.299	895	80.940
Nova Siri	Basilicata	6.596	52,1	1.114	581	58.240
Pisticci	Basilicata	17.361	231,4	3.110	1.505	225.834
Policoro	Basilicata	15.976	67,3	3.790	1.906	208.237
Pomarico	Basilicata	4.238	128,7	569	580	46.332
Rotondella	Basilicata	2.707	76,9	394	251	33.550
Salandra	Basilicata	2.934	77,1	392	245	35.522
Scanzano Jonico	Basilicata	7.171	71,5	1.199	803	68.165
Stigliano	Basilicata	4.685	210,0	1.229	185	66.490
Tursi	Basilicata	5.151	156,1	878	599	63.240
Canosa di Puglia	Puglia	30.422	149,5	5.301	1.158	120.699
Cassano delle Murge	Puglia	14.270	89,4	2.289	1.635	16.146
Conversano	Puglia	25.683	126,9	4.616	1.401	60.176
Corato	Puglia	48.072	167,7	8.847	1.486	43.140
Fasano	Puglia	39.482	129,0	7.702	1.751	379.623
Francavilla Fontana	Puglia	36.955	175,4	6.917	3.047	78.382
Galatina	Puglia	27.214	81,6	6.861	1.775	80.052
Gallipoli	Puglia	20.398	40,4	4.708	875	60.270



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

NOME	Regione	Popolazione	Superficie totale (Km ²)	Addetti	TPL Gomma Totali	Percorrenze (Bus*Km/anno)
Gioia del Colle	Puglia	27.889	206,5	5.993	2.131	78.870
Giovinazzo	Puglia	20.433	43,7	3.027	1.302	39.000
Gravina in Puglia	Puglia	43.614	381,3	5.580	1.654	47.122
Grottaglie	Puglia	32.503	101,6	4.604	2.649	91.957
Locorotondo	Puglia	14.161	47,5	2.437	1.018	8.766
Manduria	Puglia	30.921	178,1	4.761	2.305	316.355
Martina Franca	Puglia	49.009	295,5	9.154	3.440	187.622
Massafra	Puglia	32.381	125,6	4.394	2.551	115.473
Mattinata	Puglia	6.360	72,8	1.124	454	5.838
Modugno	Puglia	37.532	31,9	9.698	2.747	98.043
Mola di Bari	Puglia	25.567	50,8	3.282	850	39.276
Monte Sant'Angelo	Puglia	13.098	242,8	2.114	939	206.072
Nardò	Puglia	31.688	190,5	6.120	1.029	39.300
Noci	Puglia	19.285	148,8	4.261	554	112.129
Ostuni	Puglia	31.860	223,7	6.741	1.703	232.653
Palo del Colle	Puglia	21.555	79,1	2.302	1.166	31.515
Putignano	Puglia	27.083	99,1	9.111	864	94.545
San Giovanni Rotondo	Puglia	27.329	259,6	11.815	2.797	73.134
Santeramo in colle	Puglia	26.770	143,4	3.804	2.350	69.677
Sava	Puglia	16.501	44,0	2.277	1.253	35.754
Alba Adriatica	Abruzzo	11.565	9,6	2.865	780	80.130
Atessa	Abruzzo	10.761	111,4	2.998	3.606	119.810
Avezzano	Abruzzo	40.744	104,0	15.600	5.091	347.430
Francavilla al Mare	Abruzzo	23.816	23,0	5.533	1.859	55.893
Giulianova	Abruzzo	23.199	27,4	7.575	2.665	330.000
Lanciano	Abruzzo	35.921	66,1	12.807	4.372	431.511
Ortona	Abruzzo	23.425	70,2	5.125	2.226	445.076
Penne	Abruzzo	12.717	85,2	2.264	1.471	110.000
Pineto	Abruzzo	14.631	37,6	5.125	1.452	70.850
San Salvo	Abruzzo	18.848	19,5	3.379	1.910	103.516
Alanno	Abruzzo	3.608	31,5	614	305	49.798
Altino	Abruzzo	2.833	15,2	469	278	70.000
Ateleta	Abruzzo	1.153	41,7	125	131	37.825
Balsorano	Abruzzo	3.655	58,0	384	273	44.688
Basciano	Abruzzo	2.438	18,7	386	375	44.708
Castel di Sangro	Abruzzo	5.985	84,1	2.241	668	97.313
Castelli	Abruzzo	1.224	49,7	250	171	33.996
Civitella Roveto	Abruzzo	3.374	45,4	595	241	18.717
Crognaleto	Abruzzo	1.416	124,2	201	111	61.486
Cupello	Abruzzo	4.848	48,0	558	552	59.337
Gissi	Abruzzo	2.935	36,0	853	616	63.000
Guardiagrele	Abruzzo	9.367	56,2	2.102	682	60.000
Isola del Gran Sasso d'Italia	Abruzzo	4.840	83,3	788	608	94.203
Montorio al Vomano	Abruzzo	8.201	53,5	1.372	906	133.712
Mosciano Sant'Angelo	Abruzzo	9.251	48,4	1.638	1.017	50.000
Paglieta	Abruzzo	4.466	34,2	653	472	36.600
Roccaspinalveti	Abruzzo	1.434	32,9	173	165	19.324
San Vito Chietino	Abruzzo	5.226	16,8	853	509	80.000
Sant'Eusanio del Sangro	Abruzzo	2.453	24,0	189	227	20.000
Schiavi di Abruzzo	Abruzzo	931	45,3	120	39	37.491



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

NOME	Regione	Popolazione	Superficie totale (Km ²)	Addetti	TPL Gomma Totali	Percorrenze (Bus*Km/anno)
Tagliacozzo	Abruzzo	6.939	89,4	1.234	514	80.000
Torrebruna	Abruzzo	924	23,6	89	96	30.000
Tortoreto	Abruzzo	10.442	23,0	2.341	942	115.835
Orciano di Pesaro	Marche	2.157	23,8	553	310	1.399
Fossombrone	Marche	9.858	106,7	2.962	957	2.779
Urbania	Marche	7.077	77,8	1.557	598	12.444
Senigallia	Marche	44.361	115,8	15.267	3.142	241.666
Sassoferrato	Marche	7.532	135,2	1.232	539	157.611
Jesi	Marche	40.303	107,7	19.098	3.776	570.266
Fabriano	Marche	31.020	269,6	9.014	1.796	332.882
Castelfidardo	Marche	18.645	32,7	3.121	1.143	77.932
Falconara Marittima	Marche	26.710	25,5	6.539	2.383	36.553
Osimo	Marche	33.991	105,4	8.818	2.261	124.180
Matelica	Marche	10.178	81,0	2.099	574	48.886
Civitanova Marche	Marche	40.217	45,8	13.671	2.707	360.500
Recanati	Marche	21.416	102,8	4.570	2.049	125.758
Tolentino	Marche	20.336	94,9	5.613	610	334.132
Macerata	Marche	42.019	92,7	21.340	6.467	859.267
Sarnano	Marche	3.367	62,9	987	383	9.137
Camerino	Marche	6.902	129,7	4.226	986	66.008
San Severino Marche	Marche	13.018	193,8	2.997	660	64.239
Fermo	Marche	37.016	124,2	11.766	5.277	238.000
Acquasanta Terme	Marche	3.050	138,1	539	321	17.954
Montefiore dell'Aso	Marche	2.180	28,1	319	258	28.389
San Benedetto del Tronto	Marche	46.963	25,3	18.333	4.052	421.276
Folignano	Marche	9.302	14,8	959	854	14.700

Anche in questo caso, partendo da un'analisi preliminare, la variabile relativa al numero di residenti nell'i-esimo Comune è risultata essere statisticamente poco significativa nella determinazione delle percorrenze annuali. Pertanto, la migliore regressione lineare multipla con variabili non multicollineari e statisticamente significative, ha generato il seguente modello:

$$P_i = (111,20 \cdot Sup_i) + (80,51 \cdot TPLgomma_i) \quad (5.2)$$

Dove:

- P_i percorrenza annua del servizio minimo (bus*km/anno) per l'i-esimo Comune;
- Sup_i Superficie dell'i-esimo Comune espressa in Km²;
- $TPLgomma_i$ somma degli spostamenti pendolari Istat 2011 effettuati con mezzo di trasporto collettivo su gomma (mezzi Istat 4, 5, 6) originati e/o destinati nell'i-esimo comune o nell'area urbana espressa in numero di spostamenti pendolari Istat.

Appendice al paragrafo 5.2: Criteri per i servizi di trasporto pubblico di collegamento fra più comuni

Per la definizione dei servizi minimi in ambito extraurbano si è proceduto, ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs. 422/97, dapprima con la valutazione della domanda di mobilità pendolare per motivo di studio e lavoro che già esprime il territorio regionale, che dovrà essere comunque soddisfatta, e, successivamente, con la definizione dei principali poli erogatori di servizi amministrativi, sociosanitari e culturali verso i quali è necessario garantire il collegamento da ciascun comune della Calabria. Il livello di servizi minimi erogato dovrà pertanto garantire entrambe le condizioni.

La domanda pendolare che si sviluppa sul territorio calabrese è espressa dalla matrice ISTAT del 2011. In particolare, l'Istat, ha rilevato per ogni residente il primo spostamento di andata per motivo di studio o lavoro.



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Per tali spostamenti sono stati rilevati, oltre al motivo, anche i comuni di origine e destinazione e il mezzo utilizzato.

Tabella 5.8: Matrice pendolarismo Istat 2011 per mezzo (spostamenti in origine e/o destinazione in Calabria)

Mezzo	Totale Spostamenti	Interno allo stesso comune	Non interno allo stesso comune
01 treno	8.363	1.020	7.343
02 tram	160	0	160
03 metropolitana	0	0	0
04 autobus urbano/filobus	43.455	25.385	18.069
05 corriera/autobus extraurbano	35.561	3.077	32.484
06 autobus a noleggio o splasnea	47.624	36.590	11.034
07 auto privata (come conducente)	341.335	204.458	136.877
08 auto privata (come passeggero)	183.137	146.265	36.872
09 motocicletta/ciclomotore/scooter	7.619	6.859	760
10 bicicletta	2.933	2.642	291
11 altro mezzo	4.111	1.048	3.064
12 piedi	140.788	139.995	793
Totale	815.087	567.338	247.749

Tabella 5.9: Matrice pendolarismo Istat 2011 per modo (spostamenti in origine e/o destinazione in Calabria, valori assoluti)

Mezzo	Totale Spostamenti	Interno allo stesso comune	Non interno allo stesso comune
TRF ferro (01+02+03)	8.523	1.020	7.503
TRB su gomma (04+05+06)	126.640	65.052	61.588
Modo privato (07+08+09)	532.091	357.581	174.510
Altro modo (10+11+12)	147.833	143.684	4.148
Totale	815.087	567.338	247.749

Tabella 5.10: Matrice pendolarismo Istat 2011 per modo (spostamenti in origine e/o destinazione in Calabria, valori %)

Mezzo	Totale Spostamenti	Interno allo stesso comune (%)	Non interno allo stesso comune (%)
TRF ferro (01+02+03)	1,05%	0,18%	3,03%
TRB su gomma (04+05+06)	15,54%	11,47%	24,86%
Modo privato (07+08+09)	65,28%	63,03%	70,44%
Altro modo (10+11+12)	18,14%	25,33%	1,67%
Totale	100,00%	100,00%	100,00%

La quota di spostamenti che si sviluppa sul trasporto pubblico risulta piuttosto bassa, pari al 1% per il ferro ed al 15% per la gomma. La definizione di servizio minimo fornita dal citato D.Lgs. 422/97 richiede che sia soddisfatta la domanda di mobilità pendolare.

Si può stimare il fabbisogno di percorrenze chilometriche annue innanzitutto partendo dalla domanda pendolare attuale su mezzo pubblico (treno e bus), stimando le percorrenze "minime" che essa sviluppa sul territorio. A tal fine si è proceduto, con l'ausilio del software PTV Visum, a una assegnazione per sistema di trasporto di tale domanda sulla rete di trasporto integrata stradale e ferroviaria del territorio regionale. La metodologia individuata, basata come detto sul sistema di trasporto, consente di effettuare un'assegnazione del tipo "tutto o niente" su tutti gli archi attivi della rete (in questo caso strade e ferrovie abilitate al transito, rispettivamente, di bus e treni, e strade abilitate al transito dei pedoni) e fornisce una panoramica della struttura della domanda di trasporto. Questa procedura non richiede una rete di linee e ogni passeggero sceglie il percorso più veloce nella rete (e quindi più breve, essendo in questo caso tutti gli archi percorsi alla stessa velocità), senza vincoli dovuti alla presenza o meno del servizio di trasporto pubblico o di orari e senza penalità di trasbordo o di cambio del sistema di trasporto.

L'assegnazione basata sul sistema di trasporto calcola esattamente un percorso per ogni relazione Origine/Destinazione e rappresenta quindi la procedura ideale per valutare un progetto preliminare per una nuova rete di trasporto pubblico, consentendo di individuare gli itinerari più brevi (sulla base del minimo tempo



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

di percorrenza) che sono caricati con la domanda di trasporto. I flussi di volume che ne derivano rappresentano la "linea di rete desiderata" dei passeggeri.

Con questa assegnazione, che ricrea l'albero dei minimi percorsi sulla rete integrata, sono individuati i percorsi più brevi in termini di distanza di percorrenza tra le varie coppie Origine/Destinazione della matrice di domanda. Definita la domanda su ciascun arco della rete, in termini di numero di spostamenti pendolari su mezzo pubblico giornalieri (andato più ritorno), è possibile stimare il fabbisogno di veicoli*km/anno sull'intera rete, considerando la capacità dei veicoli pari a 50 posti e una periodicità di 303 giorni (giorni non festivi nel corso dell'anno) per gli spostamenti casa-lavoro e di 200 giorni per gli spostamenti casa – scuola (dato evinto dal calendario scolastico regionale).

Trattandosi di servizi minimi in ambito extraurbano, per il TPL su gomma, non sono stati computati gli spostamenti interni ai singoli comuni nei quali è già presente il servizio urbano o per i quali ne è prevista l'istituzione, di cui si è già trattato nell'apposito paragrafo. Si è tenuto conto nella stima, invece, degli spostamenti interni a tutti gli altri comuni con popolazione inferiore a 15.000 abitanti per i quali non è prevista l'istituzione del servizio urbano.

È opportuno verificare che i servizi minimi, oltre a garantire l'assorbimento totale della attuale domanda di mobilità pendolare che già si sposta su trasporto pubblico, possano contemporaneamente garantire anche il soddisfacimento di una quota base di domanda pendolare complessiva (ciò che si sviluppa attraverso tutte le modalità e non solo il trasporto pubblico). Tale quota è individuata nel 15% della domanda pendolare complessiva. La metodologia appena descritta consente di individuare il limite massimo verso il quale possono tendere i servizi minimi da garantire.

Lo stesso D.Lgs. 422/1997 richiede che sia anche soddisfatta la domanda di mobilità verso servizi amministrativi, sociosanitari e culturali.

Per quanto riguarda i poli erogatori di servizi amministrativi, sociosanitari e culturali verso i quali è necessario garantire il collegamento da ciascun comune sono stati definiti i seguenti poli e i relativi bacini di influenza per i seguenti servizi:

- *Amministrativi:*
 - Capoluoghi di provincia (Cosenza, Catanzaro, Reggio Calabria, Crotone e Vibo Valentia); ciascun capoluogo ha come bacino di influenza i comuni appartenenti alla propria provincia;
 - Capoluogo di Regione (Catanzaro): tutti i comuni calabresi fanno parte del bacino del capoluogo di Regione;
 - Tribunali (Castrovillari, Catanzaro, Cosenza, Crotone, Lamezia Terme, Paola, Vibo Valentia, Locri, Palami e Reggio Calabria) e relative competenze territoriali ai sensi del Decreto Legislativo n. 14 del 19 febbraio 2014, recante "Disposizioni integrative, correttive e di coordinamento delle disposizioni di cui ai decreti legislativi 7 settembre 2012, n. 155, e 7 settembre 2012, n. 156, tese ad assicurare la funzionalità degli uffici giudiziari (GU n.48 del 27-2-2014 – Suppl. Ordinario n. 16) Vigente al: 28-2-2014. Nel testo sono riportate le "Disposizioni correttive, integrative e di coordinamento delle disposizioni recanti la nuova organizzazione dei tribunali ordinari e degli uffici del pubblico ministero".
- *Sociosanitari:*
 - *Hub* (Cosenza, Catanzaro e Reggio Calabria), *Spoke* (Castrovillari, Rossano-Corigliano, Cetraro-Paola, Lamezia Terme, Crotone, Vibo Valentia, Polistena e Locri), ospedali generali (Soverato, Tropea, Melito Porto Salvo Gioia Tauro "tendente a *Spoke*" con il nuovo ospedale), ospedali di zona montana (San Giovanni in Fiore, Aciri), ed ospedali in zone disagiate (Soveria Mannelli e Serra San Bruno) definiti ai sensi del Decreto Commissario Sanità 64/2016 (è stato aggiunto anche l'ospedale di Trebisacce per il quale è prevista, dallo stesso Decreto la riconfigurazione da Casa della Salute in Ospedale di zona disagiata). Per i bacini di influenza delle strutture sopraelencate sono state fatte due diverse aggregazioni:
 - ✓ Bacini di influenza per prossimità territoriale dei soli *Hub*;
 - ✓ Bacini di influenza per prossimità territoriale di tutti gli ospedali;

Nell'applicazione della metodologia si sono tenute distinte le due simulazioni (quella pendolare e quella a servizio dei poli erogatori di servizi). In questo modo, il fabbisogno di servizi minimi è stato stimato come somma di due aliquote (la pendolare e quella di fruizione dei servizi) che, sviluppando la relativa domanda di mobilità in orari diversi (molto presto la mattina e nel pomeriggio per la pendolare; nella mattinata quella dei servizi), richiedono una offerta erogata in orari differenti e pertanto non accumulabile su un unico vettore (corsa).



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

La metodologia adottata ha consentito di definire un modello di uso generale per la quantificazione dei servizi minimi di trasporto pubblico extraurbano integrato tra ferro e gomma che può essere impiegato come strumento per la stima del contributo regionale, anche nel caso di suddivisione dell'intero territorio regionale in più ambiti.

Nel corso dell'applicazione sono stati sviluppati vari scenari, e, a seguito di valutazioni comparative, è stato individuato quello che meglio si adatta alla realtà calabrese.

La tabella successiva mostra gli esiti delle attività modellistiche a partire dai dati di input alle percorrenze stimate a favore dei Servizi minimi in ambito extraurbano (ferro e gomma).

Tabella 5.11: Applicazione del modello sull'intero territorio regionale - stima del fabbisogno di servizi minimi per soddisfare la domanda pendolare casa – scuola e casa – lavoro e la mobilità verso i principali poli erogatori di servizi.

Descrizione modello	Domanda considerata	Percorrenze stimate dal modello in ambito extraurbano (ferro + gomma) nei giorni feriali (sistema km/anno)	Ipotesi di servizio
Modello 120 Mobilità Pendolare (15%) Spostamenti Pendolari su TPL (Gomma + Ferro)	Spostamenti Pendolari complessivi (al 15%) Spostamenti Pendolari su TPL (Gomma + Ferro)	34.097.123	Servizio in orario pendolare
Modello 155	Spostamenti verso i poli erogatori di servizi	5.006.427	Servizio in orario erogazione di servizi

Tra tutti gli scenari simulati sono stati individuati quali più appropriati per la realtà calabrese il numero 120 per la mobilità pendolare ed il 155 per la mobilità relativa all'accessibilità dei servizi.

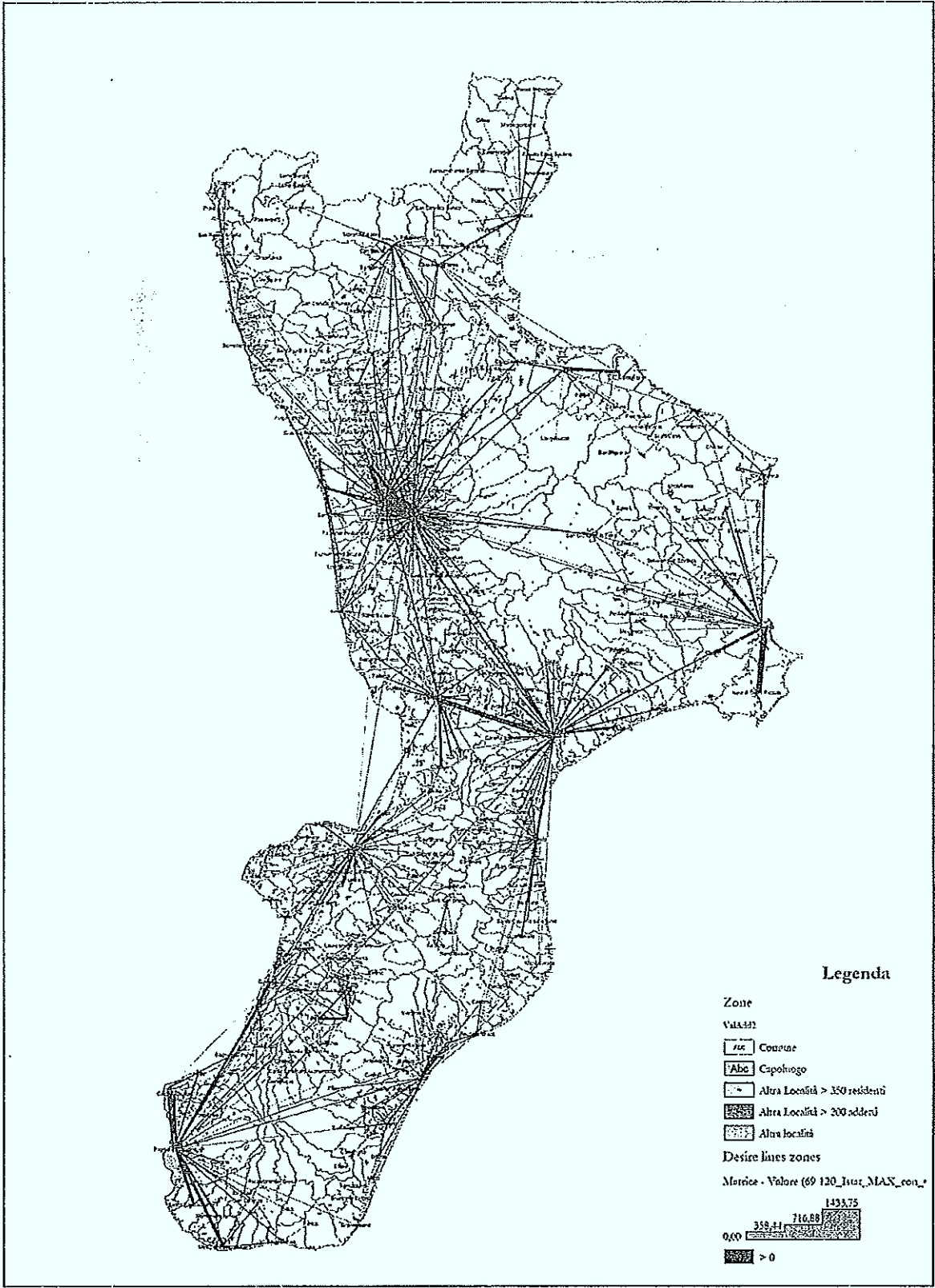


Figura 5.6: Modello 120 (mobilità pendolare): linee di desiderio (filtrate per spost >25)

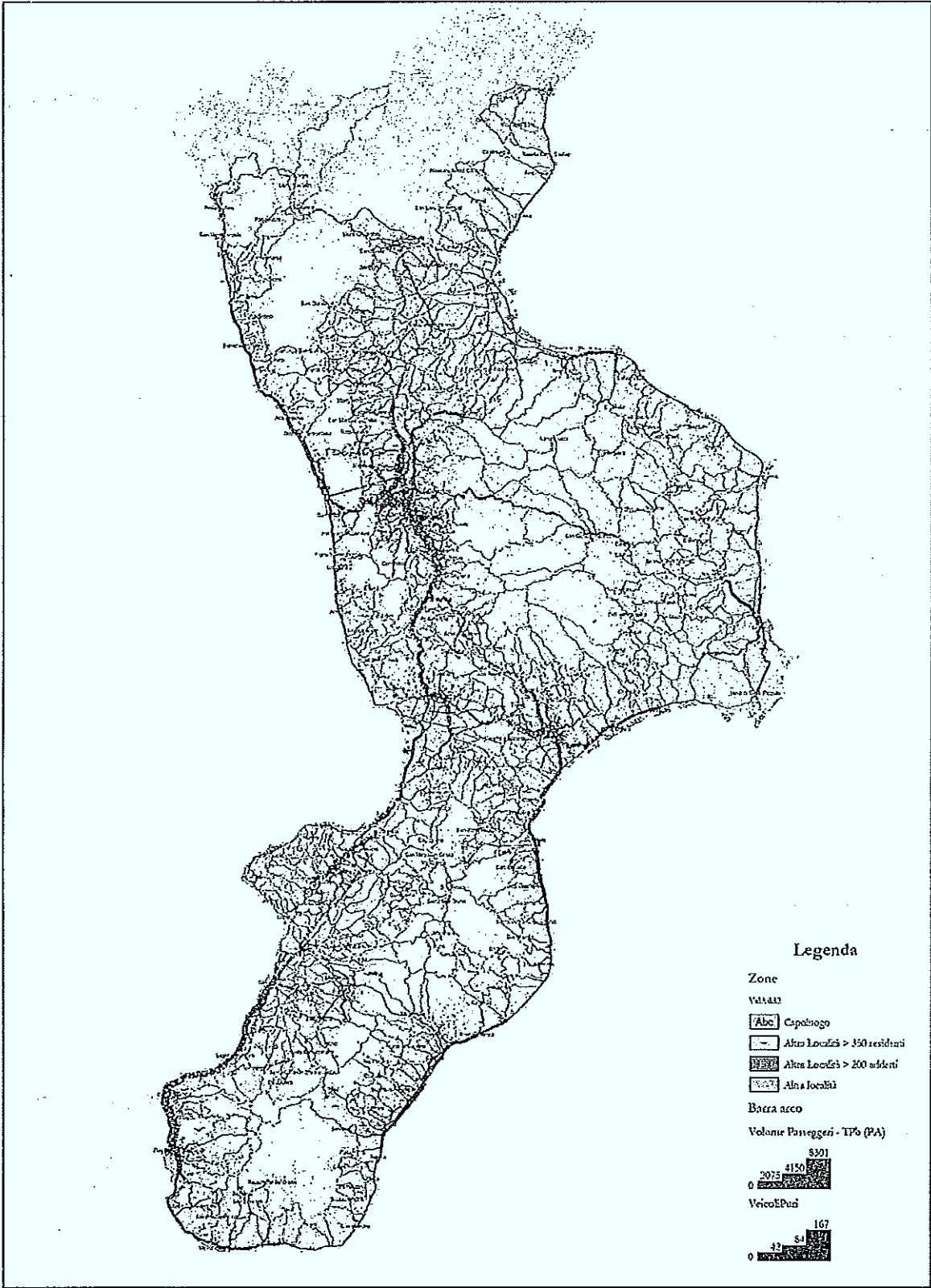


Figura 5.7: Modello 120 (mobilità pendolare): assegnazione flusso e stima percorrenze

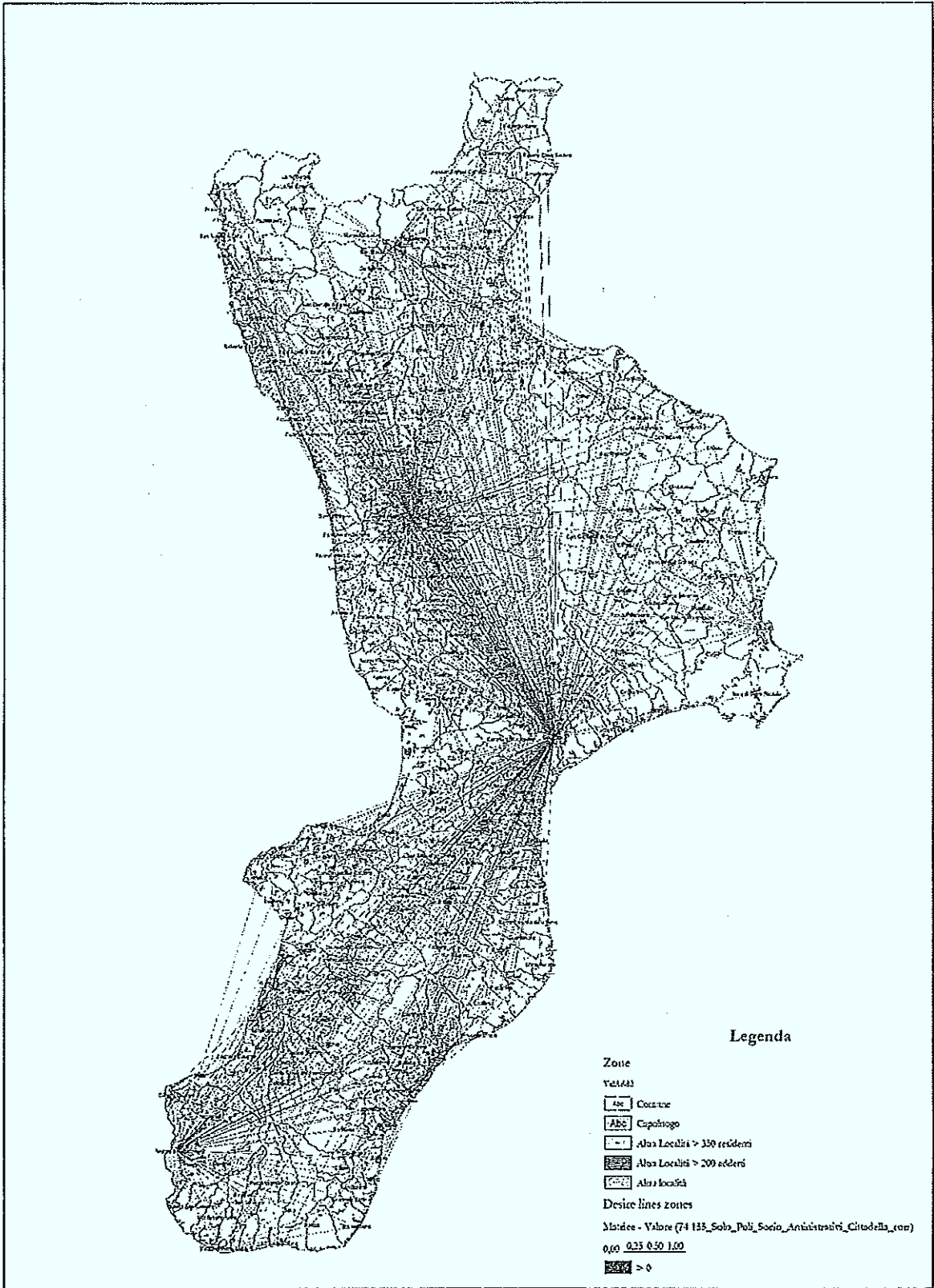


Figura 5.8: Modello 155 (mobilità per servizi): linee di desiderio



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

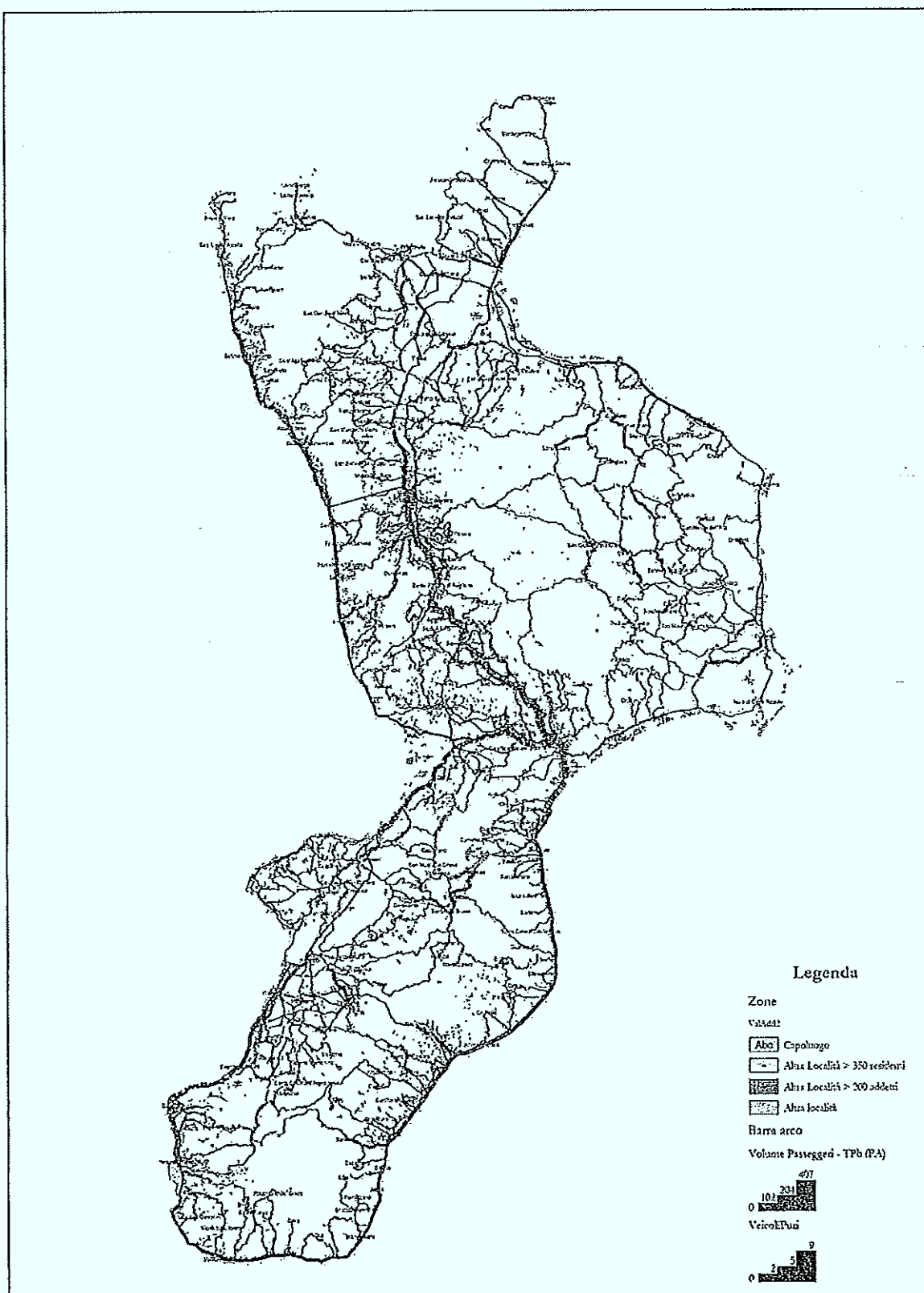


Figura 5.9: Modello 155 (mobilità per servizi): assegnazione flusso e stima percorrenze

Consiglio Regionale della Calabria

PROTOCOLLO GENERALE

APPENDICE AL CAPITOLO 7

Prot. n. 39195 del 26.09.2018

Classificazione 01.15.01

La spesa complessiva attuale per l'erogazione di tutti i servizi di Trasporto Pubblico Locale in Calabria risulta pari a circa 230 milioni di euro (al lordo di IVA e di spese connesse al Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro, CCNL). In tale cifra sono ricompresi sia i servizi su ferro (compresi i canoni di gestione e manutenzione delle linee), che quelli su gomma, urbani ed extraurbani, escludendo le spese per materiale rotabile e altri investimenti.

Le due tabelle successive mostrano, rispettivamente per i servizi sulla rete nazionale (affidati a Trenitalia) e sulla rete regionale (affidati a Ferrovie della Calabria), le principali voci di costo, come da contratto, rispetto alle percorrenze erogate nel 2016 su servizi ferroviari e bus sostitutivi. Nel contratto relativo ai servizi sulla rete regionale sono ricompresi tutti i costi di infrastruttura (incluse le linee sospese ed esclusi gli investimenti), essendo completamente a carico della Regione, mentre per il contratto relativo ai servizi sulla rete nazionale, sono inclusi solo i canoni di utilizzo dell'infrastruttura. I citati contratti sono in linea di massima coerenti con le ipotesi di nuovi affidamenti degli stessi, su un periodo pluriennale di circa 15 anni.

Tabella 7.1: Principali voci di costo dedotte dal contratto per i servizi sulla rete ferroviaria nazionale (affidati a Trenitalia) relativamente alle percorrenze programmate nel 2016 (servizi ferroviari e bus sostitutivi). Valori medi stimati.

Voci di costo (spese per l'azienda pubblica)	Percorrenze 2016 (voti km)	Corrispettivo medio km ann. (€)	Corrispettivo totale (€)
Servizi	6.930.656	8,708	60.350.768
Infrastruttura			16.649.232
Totale	6.930.656	11,110	77.000.000

Tabella 7.2: Principali voci di costo dedotte dal contratto per i servizi sulla rete ferroviaria regionale (affidati a Ferrovie della Calabria) relativamente alle percorrenze programmate nel 2016 (servizi ferroviari e bus sostitutivi). Valori medi stimati.

Voci di costo (spese per l'azienda pubblica)	Percorrenze 2016 (voti km)	Corrispettivo medio km ann. (€)	Corrispettivo km ann. (€)	Contratto CCNL (€)	Corrispettivo totale (€)
Servizi	1.118.138	10,600	11.852.809		
Infrastruttura			12.447.191		
Totale	1.118.138	21,733	24.300.000	1.880.793	26.180.793

Tabella 7.3: Computo complessivo per i servizi ferroviari.

Voci di costo (spese per l'azienda pubblica)	Corrispettivo totale (€)
Rete nazionale (Trenitalia)	77.000.000
Rete regionale (Ferrovie della Calabria)	26.180.793
Totale	103.180.793

Il costo della modalità ferroviaria, complessivamente per tutti i servizi, è quindi pari a un totale di 103.180.793 €.

Le tabelle successive riepilogano, rispettivamente, i corrispettivi totali, i corrispettivi medi, i ricavi ed i costi medi relativamente ai servizi erogati su gomma nel 2015.



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Tabella 7.4: Corrispettivi complessivi erogati su gomma nel 2015

Servizio	Percorrenze (bus*km)	Corrispettivo (IVA incl) (€)	Corrispettivo (IVA incl) (€)	Contributo GONL (€) (Suma)	Corrispettivo totale (€)
Extraurbano	42.399.130	78.238.726	86.062.599	8.863.988	94.926.587
Urbano	10.991.050	27.558.390	30.314.229	3.812.463	34.126.693
Totale	53.390.180	105.797.117	116.376.828	12.676.451	129.053.280

Tabella 7.5: Corrispettivi medi complessivi erogati su gomma nel 2015

Servizio	Corrispettivo medio (IVA incl) (€/km)	Corrispettivo medio (IVA incl) (€/km)	Corrispettivo medio (IVA incl) (€/km)
Extraurbano	1,845	2,030	2,239
Urbano	2,507	2,758	3,105
Totale	1,982	2,180	2,417

Tabella 7.6: Ricavi da titoli di viaggio relativi al TPL su gomma nel 2015

Servizio	Percorrenze summe (bus*km)	Ricavi (IVA incl) (€)	Ricavo medio (IVA incl) (€/km)
Extraurbano	42.718.082	31.568.447	€ 0,739
Urbano	10.991.050	5.197.382	€ 0,473
Totale	53.709.134	36.765.830	€ 0,685

Tabella 7.7: Costi medi complessivi erogati su gomma nel 2015

Servizio	Corrispettivo medio (IVA incl) (€/km)	Ricavi (IVA incl) (€/km)	Costo medio (IVA incl) (€/km)
Extraurbano	2,239	0,739	2,978
Urbano	3,105	0,473	3,578
Totale	2,417	0,685	3,102

A titolo di esempio si ipotizza una ripartizione modale compatibile con le regole sui servizi minimi. In tale esempio, per la stima dei costi del settore automobilistico, sono stati applicati i corrispettivi standard calcolati con il modello ASSTRA, riportati nel paragrafo 7.2 e di seguito riproposti per completezza di lettura:

- per i servizi urbani: 3,926 €/km (IVA inclusa);
- per i servizi extraurbani: 2,876 €/km (IVA inclusa).

Per il settore ferroviario le percorrenze (pari a circa 7,3 milioni di treni*km/anno) ed i costi (pari a circa 106,5 Milioni di Euro all'anno) sono stati stimati sulla base dei contratti di servizio attuali, coerenti con le stime relative ai nuovi affidamenti pluriennali (con riferimenti all'anno 2020, primo anno di applicazione dei servizi minimi), prevedendo l'esclusione dei servizi su gomma sostitutivi.

Sempre in coerenza con le caratteristiche dell'offerta attuale è stato stimato un coefficiente di omogeneizzazione della capacità tra treni e bus extraurbani (rapporto tra posti/km offerti su treno e posti/km offerti su bus extraurbano) pari a 2,25 (tale valore è assunto a vantaggio di sicurezza rispetto a quello attualmente calcolato per la Calabria, pari a circa 2,8). Questo coefficiente consente di stimare i bus*km equivalenti offerti su treno in 2,25 volte i treni*km, quindi in un valore pari a 16,425 milioni di bus_{eq}*km/anno.

La tabella successiva mostra il quadro complessivo dell'offerta di servizi minimi espressa in servizi automobilistici urbani, extraurbani ed in servizi ferroviari.



REGIONE CALABRIA - Livello dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale

Tabella 7.8: Costo complessivo del livello dei servizi minimi per ambito di servizio

	Servizi Comuni Urbani (veic*km/anno)	Servizi Comuni Extraurbani (veic*km/anno)	Servizi ID-2000 (veic*km/anno)	Totale Servizi (veic*km/anno)
Importo Percorrenza	11.214.349	28.400.000	7.300.000	46.914.349
Importo Contributo	€ 44.031.571	€ 81.671.584	€ 106.654.269	€ 232.357.424

Nella tabella precedente i servizi su gomma urbani equivalgono alla quantità di servizi minimi valutata nella situazione attuale. I servizi extraurbani sono leggermente superiori alla quantità di servizi minimi valutata nella situazione attuale, considerando l'applicazione del coefficiente di omogeneizzazione della capacità tra treni e bus extraurbani, per come meglio dettagliato nel seguito. La differenza fino a 232,5 MBuro deve essere utilizzata per ulteriori servizi.

La tabella successiva mostra il confronto tra percorrenze reali e percorrenze espresse in bus equivalenti per i servizi extraurbani.

Tabella 7.9: Computo dei servizi minimi in ambito extraurbano espressi in percorrenze effettive ed in percorrenze bus equivalenti

	Servizi Comuni Extraurbani (veic*km/anno)	Servizi ID-2000 (veic*km/anno)	Totale Servizi Extraurbani
Importo Percorrenza	28.400.000	7.300.000	35.700.000
Importo Percorrenza bus equivalente	28.400.000	16.425.000	44.825.000

La tabella precedente conferma come l'offerta di servizi extraurbani computi complessivamente un valore (pari ad un totale di 44.825.000 bus_{eq}*km/anno), superiore al valore minimo, pari a 42.665.669 veic*km/anno.

I valori di percorrenza sopra riportati devono intendersi riferiti al "caso peggiore", ovvero all'affidamento dei servizi al costo standard stimato, peraltro prudenzialmente in ipotesi poco ottimali. È ragionevole ipotizzare un costo finale di affidamento dei servizi su gomma inferiore al costo standard, sia per un fisiologico ribasso d'asta (ragionevole peraltro alla luce del costo storico), sia per gli investimenti a carico della Regione sull'acquisto dei veicoli. Pertanto, una riduzione del costo standard, sia in fase di più puntale definizione, sia in fase di gara, contribuirebbe a un sensibile aumento dei servizi offerti.

Reg. (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 recante: "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"

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

(2) Il presente regolamento è entrato in vigore il 3 dicembre 2009.

(3) Per gli orientamenti interpretativi concernenti il presente regolamento, vedi la Comunicazione 29 marzo 2014, n. 2014/C92/01.

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 71 e 89,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽⁴⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽⁵⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁶⁾,

considerando quanto segue:

(1) L'articolo 16 del trattato afferma che i servizi di interesse economico generale fanno parte dei valori comuni dell'Unione.

(2) L'articolo 86, paragrafo 2, del trattato dispone che le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale sono sottoposte alle norme del trattato, in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, delle specifiche missioni loro affidate.

(3) L'articolo 73 del trattato costituisce una *lex specialis* rispetto all'articolo 86, paragrafo 2. Esso stabilisce norme applicabili alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti terrestri.

(4) Gli obiettivi principali definiti nel Libro bianco della Commissione del 12 settembre 2001, «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», consistono nel garantire servizi di trasporto passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie a una concorrenza regolamentata, che assicuri anche la trasparenza e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale, o nell'offrire condizioni tariffarie specifiche a talune categorie di viaggiatori, ad esempio i pensionati, e nell'eliminare le disparità fra imprese di trasporto provenienti da Stati membri diversi che possono alterare in modo sostanziale la concorrenza.

(5) Attualmente, molti servizi di trasporto terrestre di passeggeri che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale non possono essere gestiti secondo una logica meramente commerciale. Occorre che le autorità competenti degli Stati membri abbiano la possibilità di intervenire per garantire la prestazione di tali servizi. Tra i meccanismi a disposizione delle autorità competenti per far sì che vengano forniti servizi di trasporto pubblico di passeggeri vi sono: l'attribuzione agli operatori del servizio pubblico di diritti di esclusiva, la concessione agli operatori del servizio pubblico di compensazioni finanziarie e la determinazione di regole generali, valide per tutti gli operatori, per l'esercizio dei trasporti pubblici. Se gli Stati membri, a norma del presente regolamento, scelgono di escludere certe regole generali dall'ambito di applicazione del regolamento stesso, si dovrebbe applicare il regime generale per gli aiuti di Stato.

(6) Molti Stati membri hanno adottato una legislazione che prevede la concessione di diritti di esclusiva e la stipulazione di contratti di servizio pubblico, almeno per una parte del loro mercato dei trasporti pubblici, sulla base di procedure di aggiudicazione eque e trasparenti. Di conseguenza, gli scambi fra Stati membri sono notevolmente aumentati e numerosi operatori di servizio pubblico stanno adesso fornendo servizi di trasporto pubblico di passeggeri in più di uno Stato membro. Tuttavia, dall'evolversi delle legislazioni nazionali è scaturita l'applicazione di procedure difformi, cosa che ha creato incertezza giuridica riguardo ai diritti degli operatori di servizio pubblico e agli obblighi delle autorità competenti. Il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, 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, nulla dice in ordine alle modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nella Comunità, né, in particolare, in ordine alle circostanze in cui dovrebbero essere aggiudicati con gara d'appalto. È opportuno quindi aggiornare il quadro normativo comunitario.

(7) Da alcuni studi effettuati e dall'esperienza maturata dagli Stati membri che da vari anni hanno introdotto la concorrenza nel settore dei trasporti pubblici emerge che, con le adeguate garanzie, l'introduzione di una concorrenza regolamentata tra gli operatori in questo settore consente di rendere più appetibili, più innovativi e meno onerosi i servizi forniti, senza per questo ostacolare l'adempimento dei compiti specifici assegnati agli operatori di servizio pubblico. Questa impostazione ha avuto l'approvazione del Consiglio europeo nell'ambito del cosiddetto processo di Lisbona del 28 marzo 2000, laddove si invita la Commissione, il Consiglio e gli Stati membri, ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze, ad «accelerare la liberalizzazione in settori come [...] i trasporti».

(8) I mercati liberalizzati del trasporto di passeggeri nei quali non esistono diritti di esclusiva dovrebbero poter mantenere le loro caratteristiche e modalità di funzionamento nella misura in cui esse sono compatibili con le disposizioni del trattato.

(9) Per poter organizzare i propri servizi di trasporto pubblico di passeggeri nel modo più rispondente alle esigenze del pubblico, tutte le autorità competenti devono avere la facoltà di scegliere liberamente i loro operatori di servizio pubblico, tenendo conto degli interessi delle piccole e medie imprese, secondo le modalità prescritte dal presente regolamento. Per garantire l'applicazione dei principi di trasparenza, di parità di trattamento degli operatori in concorrenza e di proporzionalità, qualora vengano accordati compensazioni o diritti di esclusiva, è indispensabile definire in un contratto di servizio pubblico stipulato dall'autorità competente con l'operatore di servizio pubblico prescelto la natura degli obblighi di servizio pubblico e il compenso concordato. La forma o la denominazione di tale contratto possono variare in funzione degli ordinamenti giuridici degli Stati membri.

(10) Contrariamente al regolamento (CEE) n. 1191/69, nel cui ambito di applicazione ricadono anche i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile, non si reputa opportuno disciplinare, nel presente regolamento, l'affidamento di contratti di servizio pubblico in questo specifico settore. L'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e, nella misura in cui non siano disciplinati da una specifica normativa comunitaria, per acque marine nazionali resta quindi soggetta all'osservanza dei principi generali del trattato, a meno che gli Stati membri non decidano di applicare il presente regolamento a tali specifici settori. Le disposizioni del presente regolamento non impediscono di integrare i servizi per via navigabile interna e per acque marine nazionali in una più vasta rete urbana, suburbana o regionale di trasporto pubblico di passeggeri.

(11) Contrariamente al regolamento (CEE) n. 1191/69, nel cui ambito di applicazione ricadono anche i servizi di trasporto di merci, non si reputa opportuno disciplinare, nel presente regolamento, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico in detto specifico settore. Tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento l'organizzazione dei servizi di trasporto di merci dovrebbe quindi rimanere soggetta all'osservanza dei principi generali del trattato.

(12) Sotto il profilo del diritto comunitario è irrilevante che i servizi di trasporto pubblico di passeggeri siano prestati da imprese pubbliche o da imprese private. Il presente regolamento si basa sul principio della neutralità rispetto al regime di proprietà, sancito dall'articolo 295 del trattato, sul principio della libertà degli Stati membri di definire i servizi di interesse economico generale, sancito dall'articolo 16 del trattato, e sui principi di sussidiarietà e proporzionalità, sanciti dall'articolo 5 del trattato.

(13) Alcuni servizi, spesso connessi con un'infrastruttura specifica, sono prestati essenzialmente per il loro interesse storico o per il loro valore turistico. Poiché questi servizi hanno scopi manifestamente diversi dalla fornitura di trasporto pubblico di passeggeri, non è necessario che la loro prestazione sia disciplinata dalle norme e dalle procedure applicabili agli obblighi di servizio pubblico.

(14) Ove le autorità competenti siano responsabili dell'organizzazione della rete del trasporto pubblico, oltre alla realizzazione effettiva del servizio di trasporto, tale organizzazione può comprendere tutta una serie di altre attività e funzioni che le autorità competenti devono essere libere di svolgere esse stesse o di affidare in tutto o in parte a terzi.

(15) I contratti di lunga durata possono comportare la chiusura del mercato per un periodo più lungo del necessario, con conseguente riduzione degli effetti positivi della pressione della concorrenza. Per ridurre al minimo le distorsioni di concorrenza e al tempo stesso salvaguardare la qualità dei servizi, è opportuno che i contratti di servizio pubblico abbiano una durata limitata. Il rinnovo di tali contratti potrebbe essere soggetto a un riscontro positivo da parte degli utenti. In tale contesto, è necessario prevedere la possibilità di prorogare i contratti di servizio pubblico per un periodo massimo pari alla metà della loro durata iniziale quando l'operatore di servizio pubblico debba effettuare investimenti in beni aventi una durata di ammortamento eccezionale e, in ragione delle loro caratteristiche e limiti particolari, nel caso delle regioni ultraperiferiche quali specificate nell'articolo 299 del trattato. Inoltre, qualora un operatore di servizio pubblico effettui investimenti in infrastrutture o in materiale rotabile e veicoli che abbiano carattere eccezionale, nel senso che implicano entrambi un alto valore di fondi, e a condizione che il contratto sia aggiudicato dopo un'equa procedura di gara, dovrebbe essere possibile una proroga ancora maggiore.

(16) Laddove la fine di un contratto di servizio pubblico comporti il cambiamento dell'operatore di servizio pubblico, le autorità competenti dovrebbero poter chiedere all'operatore di servizio pubblico prescelto di osservare le disposizioni della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti. La suddetta direttiva non osta a che gli Stati membri salvaguardino condizioni di trasferimento dei diritti dei lavoratori diverse da quelle contemplate dalla direttiva 2001/23/CE e tenendo conto in tale contesto, ove appropriato, degli standard sociali fissati dalle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative nazionali o dai contratti collettivi o da accordi conclusi tra le parti sociali.

(17) Nel rispetto del principio di sussidiarietà, le autorità competenti hanno la facoltà di stabilire criteri sociali e di qualità al fine di salvaguardare e rafforzare le norme di qualità per gli obblighi di servizio pubblico, per esempio riguardo alle condizioni minime di lavoro, ai diritti dei passeggeri, alle esigenze delle persone a mobilità ridotta o alla tutela dell'ambiente, alla sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori nonché agli obblighi dei contratti collettivi e ad altre norme e accordi in materia di luogo di lavoro e protezione sociale nel luogo in cui viene prestato il servizio. Per garantire condizioni di concorrenza trasparenti e comparabili tra operatori ed evitare il rischio di dumping sociale, le autorità competenti dovrebbero poter imporre specifici standard sociali e di qualità del servizio.

(18) Fatte salve le pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, ogni autorità locale o, in assenza di questa, ogni autorità nazionale può decidere se fornire essa stessa i servizi pubblici di trasporto di passeggeri nel suo territorio o se affidarli a un operatore interno senza ricorrere a procedure di gara. Tuttavia, per garantire eque condizioni di concorrenza, questa facoltà di autoprestazione deve essere soggetta a controlli rigorosi. Il necessario controllo dovrebbe essere esercitato dall'autorità competente o da un gruppo di autorità competenti che forniscano servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri in modo collettivo o tramite i propri membri. Inoltre, un'autorità competente che fornisca i propri servizi di trasporto o un operatore interno non dovrebbero poter partecipare a procedure di gara al di fuori del territorio della suddetta autorità. L'autorità che controlla l'operatore interno dovrebbe anche poter vietare a quest'ultimo di partecipare a gare organizzate nel suo territorio. Le restrizioni delle attività di un operatore interno non interferiscono con la possibilità dell'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico qualora questi riguardino il trasporto ferroviario, eccettuati altri tipi di trasporto su rotaia quali metropolitana e tram. Inoltre, l'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico per il trasporto ferroviario pesante lascia impregiudicata la possibilità per le autorità competenti di aggiudicare a un operatore interno contratti di servizio pubblico per i servizi di trasporto pubblico di passeggeri su altri tipi di trasporto su rotaia quali metropolitana e tram.

(19) Il subappalto può contribuire a trasporti pubblici di passeggeri più efficienti e rende possibile la partecipazione di imprese diverse dall'operatore di servizio pubblico aggiudicatario del relativo contratto. Tuttavia, per assicurare l'uso migliore delle risorse pubbliche, le autorità competenti dovrebbero essere in grado di definire le modalità di subappalto dei loro servizi di trasporto pubblico di passeggeri, soprattutto in caso di servizi prestati da un operatore interno. Inoltre, non si dovrebbe impedire a un subappaltatore di partecipare a procedure di gara nel territorio di qualsiasi autorità competente. La selezione di un subappaltatore da parte dell'autorità competente o del suo operatore interno dovrebbe essere effettuata in conformità della normativa comunitaria.

(20) Quando l'autorità pubblica decide di affidare a un terzo un servizio d'interesse generale, la scelta dell'operatore di servizio pubblico deve avvenire nell'osservanza della normativa comunitaria in tema di appalti pubblici e di concessioni, quale risulta dagli articoli da 43 a 49 del trattato, nonché nell'osservanza dei principi di

trasparenza e di parità di trattamento. In particolare, le disposizioni del presente regolamento devono lasciare impregiudicati gli obblighi applicabili alle pubbliche autorità in forza delle direttive sull'aggiudicazione degli appalti pubblici, quando i contratti di servizio pubblico rientrano nel loro ambito di applicazione.

(21) Dovrebbe essere garantita una protezione giuridica efficace non solo per le aggiudicazioni basate sulla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali, e sulla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi, ma anche per altri contratti aggiudicati a norma del presente regolamento. È necessaria un'efficace procedura di verifica, comparabile, se del caso, alle pertinenti procedure previste dalla direttiva 89/665/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1989, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative relative all'applicazione delle procedure di ricorso in materia di aggiudicazione degli appalti pubblici di forniture e di lavori, e dalla direttiva 92/13/CEE del Consiglio, del 25 febbraio 1992, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative relative all'applicazione delle norme comunitarie in materia di procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia e degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni.

(22) Alcuni bandi di gara impongono alle autorità competenti la definizione e la descrizione di sistemi complessi. È quindi opportuno che, nell'aggiudicare contratti in tali casi, dette autorità abbiano facoltà di negoziare i dettagli con tutti i potenziali operatori di servizio pubblico o con alcuni di essi dopo la presentazione delle offerte.

(23) È opportuno che la gara d'appalto per l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico non sia obbligatoria quando il contratto abbia per oggetto somme o distanze di modesta entità. Al riguardo, per somme o distanze di maggiore entità le autorità competenti dovrebbero poter tenere conto degli interessi specifici delle piccole e medie imprese. Alle autorità competenti non dovrebbe essere consentito di suddividere contratti o reti al fine di evitare procedure di appalto.

(24) Quando vi è il rischio di interruzioni della fornitura dei servizi, le autorità competenti dovrebbero poter adottare misure di emergenza a breve termine in attesa dell'aggiudicazione di un nuovo contratto di servizio pubblico che sia conforme a tutte le condizioni in materia di aggiudicazione stabilite dal presente regolamento.

(25) Il trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia pone problemi particolari legati all'entità degli investimenti e al costo delle infrastrutture. Nel marzo 2004 la Commissione ha presentato una proposta che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, allo scopo di garantire a tutte le imprese ferroviarie della Comunità l'accesso all'infrastruttura di tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio dei servizi internazionali di trasporto di passeggeri. Il presente regolamento si prefigge di definire un quadro giuridico per le compensazioni e/o i diritti di esclusiva per i contratti di servizio pubblico e non di realizzare un'ulteriore apertura del mercato dei servizi ferroviari.

(26) In materia di servizi pubblici, il presente regolamento dà facoltà a ciascuna autorità competente di scegliere il proprio operatore per la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri nell'ambito di un contratto di servizio pubblico. Tenuto conto della diversa organizzazione territoriale degli Stati membri in questa materia, si ritiene giustificato consentire alle autorità competenti di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia.

(27) Le compensazioni concesse dalle autorità competenti per coprire le spese sostenute per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico dovrebbero essere calcolate in modo da evitare compensazioni eccessive. Qualora preveda di aggiudicare un contratto di servizio pubblico senza ricorrere a procedura di gara, l'autorità competente dovrebbe altresì osservare modalità di applicazione dettagliate idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità.

(28) L'autorità competente e l'operatore di servizio pubblico possono provare che si è evitata una compensazione eccessiva se, nello schema di calcolo di cui all'allegato, tengono debitamente conto degli effetti dell'osservanza degli obblighi di servizio pubblico sulla domanda di servizi di trasporto pubblico di passeggeri.

(29) Ai fini dell'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, ad eccezione delle misure di emergenza e dei contratti relativi a distanze limitate, le autorità competenti dovrebbero adottare le necessarie misure per pubblicizzare, con almeno un anno di anticipo, il fatto che intendono aggiudicare tali contratti così da consentire ai potenziali operatori del servizio pubblico di attivarsi.

(30) I contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente dovrebbero essere soggetti a una maggiore trasparenza.

(31) Considerato che le autorità competenti e gli operatori di servizio pubblico avranno bisogno di tempo per adeguarsi alle disposizioni del presente regolamento, è opportuno definire regimi transitori. In vista della graduale aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico in linea con il presente regolamento, gli Stati membri dovrebbero presentare alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori entro i sei mesi successivi alla prima metà del periodo transitorio. Sulla base di tali relazioni la Commissione può proporre opportune misure.

(32) Nel periodo transitorio è possibile che le autorità competenti applichino le disposizioni del presente regolamento in tempi diversi. Potrebbe quindi accadere che, durante tale periodo, operatori di servizio pubblico provenienti da mercati in cui il presente regolamento non è ancora applicato partecipino a gare d'appalto per contratti di servizio pubblico da aggiudicare in mercati aperti più rapidamente alla concorrenza regolamentata. Per evitare, attraverso una misura proporzionata, che l'apertura alla concorrenza del mercato del trasporto pubblico determini situazioni di squilibrio, le autorità competenti dovrebbero avere la facoltà di rifiutare, nella seconda metà del periodo transitorio, le offerte di imprese i cui servizi di trasporto pubblico non sono prestati, per oltre metà del loro valore, a norma del presente regolamento, sempreché tale facoltà venga esercitata senza discriminazioni e venga stabilita prima della pubblicazione del bando di gara.

(33) Nei punti da 87 a 95 della sentenza del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00, *Altmark Trans GmbH* ⁽⁷⁾, la Corte di giustizia delle Comunità europee ha statuito che le compensazioni di servizio pubblico non costituiscono vantaggi ai sensi dell'articolo 87 del trattato qualora soddisfino cumulativamente quattro criteri. Qualora questi criteri non siano soddisfatti e ricorrano i criteri generali per l'applicazione dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato, le compensazioni di servizio pubblico costituiscono aiuti di Stato e sono soggette agli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato.

(34) Nel settore dei trasporti di passeggeri per via terrestre possono risultare necessarie compensazioni di servizi pubblici allo scopo di consentire alle imprese incaricate della prestazione di servizi pubblici di funzionare secondo principi e condizioni che consentano loro di svolgere i propri compiti. Tali compensazioni, se ricorrono determinate condizioni, possono essere compatibili con il trattato in applicazione dell'articolo 73. In primo luogo, devono essere concesse per garantire la prestazione di servizi che siano servizi di interesse generale nel senso precisato dal trattato. In secondo luogo, al fine di evitare ingiustificate distorsioni della concorrenza, non possono eccedere quanto necessario per coprire i costi netti originati dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi generati da tali obblighi, nonché di un congruo utile.

(35) Le compensazioni corrisposte dalle autorità competenti a norma delle disposizioni del presente regolamento possono quindi essere dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

(36) Il presente regolamento sostituisce il regolamento (CEE) n. 1191/69, che è quindi opportuno abrogare. Per i servizi pubblici di trasporto di merci, un periodo transitorio di tre anni accompagnerà la progressiva riduzione delle compensazioni non autorizzate dalla Commissione a norma degli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato. Qualsiasi compensazione concessa in relazione alla fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri diversi da quelli disciplinati dal presente regolamento e che rischi di implicare aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato dovrebbe essere conforme alle disposizioni degli articoli 73, 86, 87 e 88 dello stesso, compresa ogni pertinente interpretazione della Corte di giustizia delle Comunità europee e, in particolare, la sentenza nella causa C-280/00, *Altmark Trans GmbH*. Nell'esaminare casi del genere, la Commissione dovrebbe pertanto applicare principi simili a quelli stabiliti nel presente regolamento o, se del caso, in altre normative nel settore dei servizi d'interesse economico generale.

(37) L'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, è disciplinato dal presente regolamento. Detto regolamento è considerato obsoleto e limita al tempo stesso l'applicazione dell'articolo 73 del trattato senza fornire un'adeguata base giuridica per autorizzare gli attuali programmi d'investimento, specialmente in relazione agli investimenti in infrastrutture di trasporto in un partenariato pubblico-privato. Esso dovrebbe quindi essere abrogato, così da poter applicare l'articolo 73 del trattato in modo adeguato all'evoluzione costante del settore, ferme restando le disposizioni del presente regolamento o del regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie. Al fine di facilitare ulteriormente l'applicazione della pertinente normativa comunitaria, la Commissione proporrà, nel 2007, delle linee guida relative agli aiuti di Stato per gli investimenti nel trasporto ferroviario, compresi quelli nelle infrastrutture.

(38) Onde valutare l'attuazione del presente regolamento e gli sviluppi nella fornitura di trasporto pubblico di passeggeri nella Comunità, in particolare la qualità dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e gli effetti dell'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico, la Commissione dovrebbe elaborare una relazione, corredandola, se del caso, di adeguate proposte di modifica del presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

(4) GU C 195 del 18.8.2006, pag. 20.

(5) GU C 192 del 16.8.2006, pag. 1.

(6) Parere del Parlamento europeo del 14 novembre 2001 (GU C 140 E del 13.6.2002, pag. 262), posizione comune del Consiglio dell'11 dicembre 2006 (GU C 70 E del 27.3.2007, pag. 1) e posizione del Parlamento europeo del 10 maggio 2007. Decisione del Consiglio del 18 settembre 2007.

(7) Raccolta 2003, pag. I-7747.

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).

Fatto salvo l'accordo delle autorità competenti degli Stati membri sul cui territorio i servizi sono prestati, gli obblighi di servizio pubblico possono interessare i servizi di trasporto pubblico a livello transfrontaliero, compresi quelli che riguardano le esigenze di trasporto locale e regionale. ⁽⁸⁾

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.

(8) Comma aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 1 del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

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;

a bis) «servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri»: il trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, a esclusione del trasporto di passeggeri con altri modi di trasporto su rotaia, quali metropolitana o tram; ⁽⁹⁾

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.

(9) Lettera aggiunta dall'art. 1, par. 1, punto 2 del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

Articolo 2 bis

Specifiche degli obblighi di servizio pubblico ⁽¹⁰⁾

1. L'autorità competente stabilisce le specifiche degli obblighi di servizio pubblico nella prestazione dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e l'ambito di applicazione di tali obblighi di servizio pubblico in conformità dell'articolo 2 sexies. Tali specifiche possono includere la possibilità di raggruppare i servizi che coprono i costi sostenuti con i servizi che non coprono i costi sostenuti. Nello stabilire tali specifiche e il relativo ambito di applicazione, l'autorità competente osserva debitamente il principio di proporzionalità, in conformità del diritto dell'Unione. Le specifiche sono coerenti con gli obiettivi politici indicati nei documenti sulla politica del trasporto pubblico negli Stati membri. Il contenuto e il formato dei documenti sulla politica del trasporto pubblico e le procedure di consultazione delle pertinenti parti interessate sono determinati in conformità del diritto nazionale.

2. Le specifiche degli obblighi di servizio pubblico e la collegata compensazione dell'effetto finanziario netto degli obblighi di servizio pubblico devono:

a) conseguire gli obiettivi della politica del trasporto pubblico in modo efficiente in termini di costi; e

b) sostenere finanziariamente, a lungo termine, della prestazione del trasporto pubblico di passeggeri secondo i requisiti stabiliti nella politica del trasporto pubblico.

(10) Articolo aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 3 del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

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) prevedono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico definiti nel presente regolamento e specificati conformemente all'articolo 2 bis che l'operatore di servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate; ⁽¹¹⁾

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 non aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 1, 3 o 3 ter 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 di servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole; ⁽¹²⁾

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.

4 bis. Nell'esecuzione dei contratti di servizio pubblico, gli operatori di servizio pubblico rispettano gli obblighi applicabili nel settore del diritto sociale e del lavoro stabiliti dal diritto dell'Unione, dal diritto nazionale o dai contratti collettivi. ⁽¹³⁾

4 ter. La *direttiva 2001/23/CE* del Consiglio si applica al cambiamento dell'operatore di servizio pubblico se tale cambiamento costituisce un trasferimento di impresa ai sensi di detta direttiva. ⁽¹⁴⁾

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 impongano all'operatore di servizio pubblico, in conformità del diritto nazionale, di conformarsi a taluni parametri qualitativi e sociali, ovvero di stabilire criteri sociali e qualitativi, tali parametri e criteri sono indicati nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico. Nel rispetto della *direttiva 2001/23/CE*, detti documenti di gara e contratti di servizio pubblico

contengono anche, se del caso, informazioni sui diritti e gli obblighi relativi al trasferimento del personale assunto dall'operatore precedente. ⁽¹⁵⁾

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.

8. I contratti di servizio pubblico impongono all'operatore di fornire all'autorità competente le informazioni essenziali per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico, garantendo nel contempo la legittima protezione delle informazioni commerciali riservate. Le autorità competenti mettono a disposizione di tutte le parti interessate le informazioni pertinenti per la predisposizione dell'offerta in una procedura di gara, garantendo nel contempo la legittima protezione delle informazioni commerciali riservate. Affinché le parti interessate siano in grado di elaborare piani d'attività con cognizione di causa, le informazioni indicano la domanda di passeggeri, le tariffe, i costi e ricavi inerenti al trasporto pubblico di passeggeri oggetto della gara e i dettagli delle specifiche d'infrastruttura pertinenti e necessari all'esercizio dei veicoli o del materiale rotabile. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria sostengono le autorità competenti nella messa a disposizione di tutte le pertinenti specifiche dell'infrastruttura. L'inosservanza delle disposizioni del presente paragrafo è soggetta alla verifica giuridica di cui all'articolo 5, paragrafo 7. ⁽¹⁶⁾

(11) Lettera così sostituita dall'art. 1, par. 1, punto 4, lett. a) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(12) Lettera così sostituita dall'art. 1, par. 1, punto 4, lett. a) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(13) Paragrafo aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 4, lett. b) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(14) Paragrafo aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 4, lett. b) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(15) Paragrafo così sostituito dall'art. 1, par. 1, punto 4, lett. c) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(16) Paragrafo aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 4, lett. d) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

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 sui propri servizi.

In caso di servizio pubblico ferroviario di passeggeri, il gruppo di autorità di cui al primo comma può essere composto soltanto da autorità competenti a livello locale la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale. Il servizio di trasporto pubblico di passeggeri o il contratto di servizio pubblico di cui al primo comma possono coprire soltanto le esigenze di trasporto di agglomerati urbani o di zone rurali o di entrambi.

Se un'autorità competente a livello locale adotta una tale decisione, si applicano le disposizioni seguenti:

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 ⁽¹⁷⁾;

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. ⁽¹⁸⁾

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 3 bis, 4, 4 bis, 4 ter, 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. ⁽¹⁹⁾

3 bis. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, relativamente ai contratti di servizio pubblico per il trasporto pubblico ferroviario di passeggeri aggiudicati mediante una procedura di gara, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente, per un periodo limitato, nuovi contratti qualora essa ritenga che l'aggiudicazione diretta sia giustificata da circostanze eccezionali. Tali circostanze eccezionali includono situazioni in cui:

- vi sono alcune gare pubbliche già gestite dall'autorità competente o da altre autorità competenti che potrebbero influenzare il numero e la qualità delle offerte che saranno probabilmente ricevute se il contratto è aggiudicato mediante procedura di gara, o

- sono necessarie modifiche dell'ambito di applicazione di uno o più contratti di servizio pubblico per ottimizzare la prestazione di servizi pubblici.

L'autorità competente adotta una decisione motivata e ne informa la Commissione, senza indebito ritardo.

La durata dei contratti aggiudicati in conformità del presente paragrafo è proporzionata alla circostanza eccezionale e in ogni caso non è superiore a cinque anni.

L'autorità competente pubblica detti contratti. Nel far ciò essa tiene conto della legittima protezione delle informazioni commerciali riservate e degli interessi commerciali.

Il successivo contratto che riguardi lo stesso obbligo di servizio pubblico non è aggiudicato in base alla presente disposizione. ⁽²⁰⁾

3 ter. In applicazione del paragrafo 3, le autorità competenti hanno facoltà di seguire la seguente procedura:

le autorità competenti possono rendere pubblica la loro intenzione di aggiudicare contratti di servizio di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri mediante la pubblicazione di un avviso nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

L'avviso contiene una descrizione dettagliata dei servizi che sono oggetto del contratto da aggiudicare nonché del tipo e della durata del contratto.

Gli operatori possono manifestare il proprio interesse entro un termine fissato dall'autorità competente che non può essere inferiore a 60 giorni successivi alla pubblicazione dell'avviso.

Se dopo tale termine:

a) un solo operatore ha manifestato il proprio interesse a partecipare alla procedura di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico;

b) tale operatore ha debitamente provato di essere effettivamente in grado di fornire il servizio di trasporto nel rispetto degli obblighi stabiliti nel contratto di servizio pubblico;

c) l'assenza di concorrenza non è il risultato di una limitazione artificiale dei parametri dell'appalto; e

d) non esistono alternative ragionevoli,

le autorità competenti possono avviare negoziati con tale operatore ai fini dell'aggiudicazione del contratto senza ulteriore pubblicazione di una procedura aperta. ⁽²¹⁾

4. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico:

a) il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri, inferiore a 7 500 000 EUR; oppure

b) che riguardano la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno o, nel caso di contratto di servizio pubblico che include servizi di trasporto pubblico di passeggeri ferroviario, inferiore a 500 000 chilometri l'anno.

Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che ha in esercizio non più di 23 veicoli stradali, dette soglie possono essere aumentate a un valore annuo medio stimato inferiore a 2 000 000 EUR oppure alla prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 600 000 chilometri l'anno. ⁽²²⁾

4 bis. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente ha facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico inerenti a servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri:

a) qualora consideri l'aggiudicazione diretta giustificata dalle pertinenti caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessati, e in particolare la loro dimensione, le caratteristiche della domanda, la complessità della rete, l'isolamento dal punto di vista tecnico e geografico e i servizi che rientrano nel contratto; e

b) qualora tale contratto si traduca in un miglioramento della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi, in termini di costi rispetto al contratto di servizio pubblico aggiudicato in precedenza.

Su tale base, l'autorità competente pubblica una decisione motivata e ne informa la Commissione entro un mese dalla pubblicazione. L'autorità competente può procedere all'aggiudicazione del contratto.

Si considera che gli Stati membri in cui al 24 dicembre 2017 il volume annuo massimo di mercato è inferiore a 23 milioni di treno-km e che hanno una sola autorità competente a livello nazionale e un contratto di servizio pubblico che copre l'intera rete, soddisfino le condizioni di cui al punto a). Qualora un'autorità competente di uno di tali Stati membri decida di aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico, lo Stato membro interessato ne informa la Commissione. Il Regno Unito può decidere di applicare il presente comma all'Irlanda del Nord.

Qualora decida di aggiudicare direttamente un contratto di servizio pubblico, l'autorità competente stabilisce requisiti di prestazione misurabili, trasparenti e verificabili. Tali requisiti sono inclusi nel contratto.

Tra i requisiti di prestazione figurano, in particolare, la puntualità dei servizi, la frequenza delle operazioni ferroviarie, la qualità del materiale rotabile e la capacità di trasporto di passeggeri.

Il contratto include indicatori specifici di prestazione che consentono all'autorità competente di effettuare una valutazione periodica. Esso comprende altresì misure effettive e dissuasive da imporre laddove l'impresa ferroviaria non soddisfi i requisiti di prestazione. L'autorità competente valuta periodicamente se l'impresa ferroviaria ha conseguito i suoi obiettivi per il soddisfacimento dei requisiti di prestazione stabiliti nel contratto e rende pubblica la sua valutazione. Tale valutazione periodica ha luogo almeno ogni cinque anni.

L'autorità competente adotta misure appropriate e tempestive, inclusa l'applicazione di penalità contrattuali effettive e dissuasive, se i miglioramenti richiesti della qualità dei servizi o dell'efficienza, o di entrambi in termini di costi non siano stati conseguiti.

L'autorità competente può, in qualsiasi momento, in tutto o in parte sospendere o risolvere il contratto aggiudicato ai sensi della presente disposizione se l'operatore non soddisfi i requisiti di prestazione. ⁽²³⁾

4 ter. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, l'autorità competente può decidere di aggiudicare direttamente contratti di servizio pubblico inerenti servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri qualora tali contratti riguardino l'esercizio di soli servizi di trasporto ferroviario di passeggeri da parte di un operatore che gestisce simultaneamente tutta o gran parte dell'infrastruttura ferroviaria su cui i servizi sono prestati, qualora tale infrastruttura ferroviaria sia esclusa dall'ambito di applicazione degli articoli 7, 7 bis, 7 ter, 7 quater, 7 quinquies, 8, 13 e del capo IV della *direttiva 2012/34/UE* del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁴⁾ in conformità dell'articolo 2, paragrafo 3, lettere a) o b), di tale direttiva.

In deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata dei contratti aggiudicati direttamente ai sensi del presente paragrafo e del paragrafo 4 bis del presente articolo non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4. I contratti aggiudicati in conformità del presente paragrafo e del paragrafo 4 bis sono pubblicati tenendo conto della legittima protezione delle informazioni commerciali riservate e degli interessi commerciali. ⁽²⁵⁾

5. L'autorità competente può adottare provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di una tale situazione.

I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta o di un accordo formale per prorogare 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. Il periodo in relazione al quale i contratti di servizio pubblico sono aggiudicati, prorogati o imposti con provvedimenti di emergenza non supera i due anni. ⁽²⁶⁾

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.

6 bis. Per aumentare la concorrenza nel settore, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare a imprese ferroviarie diverse contratti di servizio di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri che riguardano parti della stessa rete o un complesso di collegamenti. A tal fine, prima di indire la procedura di gara, le autorità competenti possono decidere di limitare il numero di contratti che possono essere aggiudicati a una stessa impresa ferroviaria. ⁽²⁷⁾

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.

Per i casi contemplati dai paragrafi 4 bis e 4 ter, tali misure comprendono la possibilità di chiedere una valutazione della decisione motivata adottata dall'autorità competente da parte di un organismo indipendente designato dallo Stato membro interessato. L'esito di tale valutazione è reso pubblico in conformità del diritto nazionale. ⁽²⁸⁾

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.

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

(18) Paragrafo così modificato dall'art. 1, par. 1, punto 5, lett. a) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(19) Paragrafo così sostituito dall'art. 1, par. 1, punto 5, lett. b) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(20) Paragrafo aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 5, lett. c) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(21) Paragrafo aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 5, lett. c) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(22) Paragrafo così sostituito dall'art. 1, par. 1, punto 5, lett. d) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(23) Paragrafo aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 5, lett. e) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(24) (*) Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

(25) Paragrafo aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 5, lett. e) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(26) Paragrafo così sostituito dall'art. 1, par. 1, punto 5, lett. f) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(27) Paragrafo aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 5, lett. g) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(28) Comma aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 5, lett. h) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

Articolo 5 bis

Materiale rotabile ferroviario ⁽²⁹⁾

1. In vista dell'indizione di una procedura di gara, le autorità competenti valutano se siano necessarie misure per assicurare l'accesso effettivo e non discriminatorio a materiale rotabile idoneo. Tale valutazione tiene conto della presenza, nel pertinente mercato del trasporto, di società di noleggio di materiale rotabile o di altri operatori del mercato che offrano il noleggio di materiale rotabile. La relazione di valutazione è resa pubblica.

2. Le autorità competenti hanno facoltà, in conformità del diritto nazionale e nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato, di adottare misure adeguate per assicurare condizioni di accesso effettivo e non discriminatorio a materiale rotabile idoneo. Tali misure possono comprendere:

a) l'acquisto da parte dell'autorità competente del materiale rotabile necessario per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico, al fine di metterlo a disposizione dell'operatore di servizio pubblico prescelto al prezzo di mercato ovvero nel quadro del contratto di servizio pubblico a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), dell'articolo 6 e, se applicabile, dell'allegato;

b) la garanzia fornita dall'autorità competente per il finanziamento del materiale rotabile necessario per l'esecuzione del contratto di servizio pubblico, al prezzo di mercato ovvero nel quadro del contratto di servizio pubblico a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), dell'articolo 6 e, se applicabile, dell'allegato, compresa una garanzia per coprire il rischio sul valore residuo;

c) un impegno assunto dall'autorità competente, nel contratto di servizio pubblico, ad acquisire il materiale rotabile a condizioni finanziarie predefinite al prezzo di mercato alla scadenza del contratto; o

d) la cooperazione con altre autorità competenti al fine di disporre di una dotazione più consistente di materiale rotabile.

3. Se il materiale rotabile è messo a disposizione di un nuovo operatore di trasporto pubblico, l'autorità competente include nei documenti di gara le informazioni di cui dispone sul costo di manutenzione e sullo stato del materiale rotabile.

(29) Articolo aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 6 del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

Articolo 6

Compensazioni di servizio pubblico

1. Tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico devono essere conformi all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto. Tutte le compensazioni di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico non aggiudicato a norma dell'articolo 5, paragrafi 1, 3 o 3 ter o connesse a una norma generale sono inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato. ⁽³⁰⁾

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.

(30) Paragrafo così sostituito dall'art. 1, par. 1, punto 7 del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

Articolo 7

Pubblicazione

1. Ciascuna autorità competente rende pubblica una volta l'anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza. Tale relazione comprende la data d'inizio e la durata dei contratti di servizio pubblico, gli operatori di servizio pubblico prescelti e le compensazioni e i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso. La relazione distingue i trasporti mediante autobus dai trasporti su rotaia, consente il controllo e la valutazione delle prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete di trasporto pubblico e, ove opportuno, informa in merito alla natura e alla portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi. La relazione tiene conto altresì degli obiettivi politici indicati nei documenti sulla politica del trasporto pubblico nello Stato membro interessato. Gli Stati membri agevolano l'accesso centralizzato a tali relazioni, ad esempio mediante un portale Internet comune. ⁽³¹⁾

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;
- d) data d'inizio e durata previste del contratto di servizio pubblico. ⁽³²⁾

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.

(31) Paragrafo così sostituito dall'art. 1, par. 1, punto 8, lett. a) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(32) Lettera aggiunta dall'art. 1, par. 1, punto 8, lett. b) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

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:

i) l'articolo 5 si applica all'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico inerenti ai servizi di trasporto di passeggeri su strada e con altri modi di trasporto su rotaia diversi dalla ferrovia quali metropolitana o tram a decorrere dal 3 dicembre 2019;

ii) l'articolo 5 si applica ai servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri a decorrere dal 3 dicembre 2019;

iii) l'articolo 5, paragrafo 6, e l'articolo 7, paragrafo 3, cessano di applicarsi dal 25 dicembre 2023.

La durata dei contratti aggiudicati in conformità dell'articolo 5, paragrafo 6, tra il 3 dicembre 2019 e il 24 dicembre 2023 non è superiore a dieci anni.

Fino al 2 dicembre 2019 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 al 25 dicembre 2020, gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori, ponendo l'accento sull'attuazione dell'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico che sono conformi all'articolo 5. Sulla scorta delle relazioni degli Stati membri, la Commissione procede a un riesame e, se del caso, presenta proposte legislative. ⁽³³⁾

2 bis. I contratti di servizio pubblico inerenti ai servizi di trasporto pubblico ferroviario di passeggeri aggiudicati direttamente in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara a decorrere dal 24 dicembre 2017 fino al 2 dicembre 2019 possono restare in vigore fino alla data di scadenza. 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. ⁽³⁴⁾

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 24 dicembre 2017 in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara. ⁽³⁵⁾

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.

(33) Paragrafo così sostituito dall'art. 1, par. 1, punto 9, lett. a) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(34) Paragrafo aggiunto dall'art. 1, par. 1, punto 9, lett. b) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

(35) Lettera così sostituita dall'art. 1, par. 1, punto 9, lett. c) del Regolamento 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, a decorrere dal 24 dicembre 2016, ai sensi di quanto disposto dall'art. 2, par. 1 del medesimo Regolamento n. 2016/2338.

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.

ALLEGATO**Norme applicabili alla compensazione nei casi previsti nell'articolo 6, paragrafo 1**

1. Le compensazioni connesse a contratti di servizio pubblico aggiudicati direttamente a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 o 6, o le compensazioni connesse a una norma generale sono calcolate secondo le regole di cui al presente allegato.

2. La compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle spese e sulle entrate dell'operatore di servizio pubblico. Tali incidenze sono calcolate mettendo a confronto la situazione in cui l'obbligo del servizio pubblico è assolto con la situazione che sarebbe esistita qualora l'obbligo non fosse stato assolto. Per calcolare l'effetto finanziario netto, l'autorità competente segue il seguente schema:

costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico o a un insieme di obblighi di servizio pubblico imposti dall'autorità o dalle autorità competenti e contenuti in un contratto di servizio pubblico e/o in una norma generale,

meno gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo o agli obblighi di servizio pubblico in questione,

meno i ricavi delle tariffe o qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento dell'obbligo o degli obblighi di servizio pubblico in questione,

più un ragionevole utile,

uguale all'effetto finanziario netto.

3. L'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico può avere un impatto sulle eventuali attività di trasporto di un operatore che esulino dall'obbligo o dagli obblighi di servizio pubblico in questione. Per evitare compensazioni eccessive o assenza di compensazione, nel calcolo dell'effetto finanziario netto devono pertanto essere presi in considerazione gli effetti finanziari quantificabili sulle reti dell'operatore in questione.

4. Il calcolo delle spese e delle entrate deve essere effettuato in conformità dei principi contabili e fiscali in vigore.

5. Allo scopo di aumentare la trasparenza e di evitare le sovvenzioni incrociate, quando un operatore di servizio pubblico presta sia servizi compensati soggetti a obblighi di servizio di trasporto pubblico sia altre attività, la contabilità dei suddetti servizi pubblici deve essere tenuta separata nell'osservanza almeno delle seguenti condizioni:

— i conti operativi corrispondenti a ciascuna di tali attività economiche devono essere separati e la quota dei ricavi e dei costi fissi deve essere imputata secondo le vigenti norme contabili e fiscali,

— tutti i costi variabili, un contributo adeguato per i costi fissi e un utile ragionevole connessi a eventuali altre attività esercitate dall'operatore di servizio pubblico non possono in nessun caso essere a carico del servizio pubblico in questione,

— i costi originati dalla prestazione del servizio pubblico devono essere bilanciati dai ricavi di esercizio e dal versamento di somme da parte delle pubbliche autorità, senza possibilità di trasferimento di ricavi a un altro settore di attività dell'operatore di servizio pubblico.

6. Si deve intendere per «ragionevole utile» un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico a seguito dell'intervento dell'autorità pubblica.

7. Il metodo di compensazione deve promuovere il mantenimento o lo sviluppo:

— di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico, che possa essere oggetto di valutazione obiettiva, e

— della fornitura di servizi di trasporto di passeggeri di livello sufficientemente elevato.

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 vetrate. Le esposizioni pubblicitarie di cui alle lettere a) e c) sono alternative tra loro. I veicoli adibiti al servizio taxi sui quali sono esposti messaggi pubblicitari di cui al capo a) non possono circolare sulle autostrade." ⁽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.

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* ^{(284) (290) (291)}

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*. ^{(285) (294) (296)}

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. ^{(286) (293)}

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. ⁽²⁸⁷⁾

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. ⁽²⁸⁶⁾

[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. ⁽²⁸⁸⁾ ⁽²⁹²⁾]

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. ⁽²⁹⁵⁾

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.

⁽²⁸⁹⁾

⁽²⁸⁴⁾ 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.

⁽²⁸⁵⁾ 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.

⁽²⁸⁶⁾ 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.

⁽²⁸⁷⁾ 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.

⁽²⁸⁸⁾ Comma abrogato dall'art. 27, comma 7, D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 giugno 2017, n. 96, a decorrere dal 1° gennaio 2018.

⁽²⁸⁹⁾ 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.

⁽²⁹⁰⁾ Per la rideterminazione del fondo di cui al presente articolo vedi l'art. 1, comma 79, L. 27 dicembre 2017, n. 205.

(291) 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.

(292) 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.

(293) 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.

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

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

(296) 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.L. 24-1-2012 n. 1 recante: "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività".

Pubblicato nella Gazz. Uff. 24 gennaio 2012, n. 19, S.O.

(...)

Art. 25 *Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali* ⁽⁶³⁾

1. Al decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 3 è inserito il seguente ⁽⁶⁴⁾:

«Art. 3-bis (Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali). - 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 in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio, entro il termine del 30 giugno 2012. La dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale. Le regioni possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio, anche su proposta dei comuni presentata entro il 31 maggio 2012 previa lettera di adesione dei sindaci interessati o delibera di un organismo associato e già costituito ai sensi dell'articolo 30 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. Fermo restando il termine di cui al primo periodo del presente comma, è fatta salva l'organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista in attuazione di specifiche direttive europee nonché ai sensi delle discipline di settore vigenti o, infine, delle disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali di dimensione non inferiore a quelle 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.

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.

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 ai progetti relativi ai servizi pubblici locali di rilevanza economica cofinanziati con fondi europei, i finanziamenti a qualsiasi titolo concessi a valere su risorse pubbliche statali ai sensi dell'articolo 119, quinto comma, della Costituzione sono prioritariamente attribuiti agli enti di governo degli ambiti o dei bacini territoriali ottimali ovvero ai relativi gestori del servizio selezionati tramite procedura ad evidenza pubblica o di cui comunque l'Autorità di regolazione competente abbia verificato l'efficienza gestionale e la qualità del servizio reso sulla base dei parametri stabiliti dall'Autorità stessa.

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.

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 delle disposizioni che stabiliscono a carico degli enti locali divieti o limitazioni alle assunzioni di personale, contenimento degli oneri contrattuali e delle altre voci di natura retributiva o indennitarie e per le consulenze anche degli amministratori»;

b) all'articolo 4:

1) al comma 1, dopo le parole: «libera prestazione dei servizi,» sono inserite le seguenti: «dopo aver individuato i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e universale,»;

2) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Per gli enti territoriali con popolazione superiore a 10.000 abitanti, la delibera di cui al comma 2 è adottata previo parere obbligatorio dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che si pronuncia entro sessanta giorni, sulla base dell'istruttoria svolta dall'ente di governo locale dell'ambito o del bacino o in sua assenza dall'ente locale, in merito all'esistenza di ragioni idonee e sufficienti all'attribuzione di diritti di esclusiva e alla correttezza della scelta eventuale di procedere all'affidamento simultaneo con gara

di una pluralità di servizi pubblici locali. La delibera e il parere sono resi pubblici sul sito internet, ove presente, e con ulteriori modalità idonee»;

3) il comma 4 è sostituito dal seguente:

«4. L'invio all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, per il parere obbligatorio, della verifica di cui al comma 1 e del relativo schema di delibera quadro di cui al comma 2, è effettuato entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto e poi periodicamente secondo i rispettivi ordinamenti degli enti locali. La delibera quadro di cui al comma 2 è comunque adottata prima di procedere al conferimento e al rinnovo della gestione dei servizi, entro trenta giorni dal parere dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato. In assenza della delibera, l'ente locale non può procedere all'attribuzione di diritti di esclusiva ai sensi del presente articolo»;

4) al comma 11:

4.1) dopo la lettera b) è inserita la seguente:

«b-bis) prevede l'impegno del soggetto gestore a conseguire economie di gestione con riferimento all'intera durata programmata dell'affidamento, e prevede altresì, tra gli elementi di valutazione dell'offerta, la misura delle anzidette economie e la loro destinazione alla riduzione delle tariffe da praticarsi agli utenti ed al finanziamento di strumenti di sostegno connessi a processi di efficientamento relativi al personale»;

4.2) dopo la lettera g) è aggiunta la seguente:

«g-bis) indica i criteri per il passaggio dei dipendenti ai nuovi aggiudicatari del servizio, prevedendo, tra gli elementi di valutazione dell'offerta, l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione»;

5) al comma 13, le parole: «somma complessiva di 900.000 euro annui» sono sostituite dalle seguenti: «somma complessiva di 200.000 euro annui»;

6) al comma 32:

6.1) alla lettera a), in fine, le parole: «alla data del 31 marzo 2012» sono sostituite dalle seguenti: «alla data del 31 dicembre 2012. In deroga, l'affidamento per la gestione può avvenire a favore di un'unica società in house risultante dalla integrazione operativa di preesistenti gestioni in affidamento diretto e gestioni in economia, tale da configurare un unico gestore del servizio a livello di ambito o di bacino territoriale ottimale ai sensi dell'articolo 3-bis. La soppressione delle preesistenti gestioni e la costituzione dell'unica azienda in capo alla società in house devono essere perfezionati entro il termine del 31 dicembre 2012. In tal caso il contratto di servizio dovrà prevedere indicazioni puntuali riguardanti il livello di qualità del servizio reso, il prezzo medio per utente, il livello di investimenti programmati ed effettuati e obiettivi di performance (redditività, qualità, efficienza). La valutazione dell'efficacia e dell'efficienza della gestione e il rispetto delle condizioni previste nel contratto di servizio sono sottoposti a verifica annuale da parte dell'Autorità di regolazione di settore. La durata dell'affidamento in house all'azienda risultante dall'integrazione non può essere in ogni caso superiore a tre anni a decorrere dal 1° gennaio 2013. La deroga di cui alla presente lettera non si applica ai processi di aggregazione a livello di ambito o di bacino territoriale che già prevedano procedure di affidamento ad evidenza pubblica.»;

6.2) alla lettera b), in fine, le parole: «alla data del 30 giugno 2012» sono sostituite dalle seguenti: «alla data del 31 marzo 2013»;

7) dopo il comma 32-bis è inserito il seguente:

«32-ter. Fermo restando quanto previsto al comma 32 ed al fine di non pregiudicare la necessaria continuità nell'erogazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, i soggetti pubblici e privati esercenti a qualsiasi titolo attività di gestione dei servizi pubblici locali assicurano l'integrale e regolare prosecuzione delle attività medesime anche oltre le scadenze ivi previste, ed in particolare il rispetto degli obblighi di servizio pubblico e degli standard minimi del servizio pubblico locale di cui all'articolo 2, comma 3, lettera e), del presente decreto alle condizioni di cui ai rispettivi contratti di servizio ed agli altri atti che regolano il rapporto, fino al subentro del nuovo gestore e comunque, in caso di liberalizzazione del settore, fino all'apertura del mercato alla concorrenza. Nessun indennizzo o compenso aggiuntivo può essere ad alcun titolo preteso in relazione a quanto previsto nel presente articolo»;

8) al comma 33-ter le parole: «Ministro per i rapporti con le regioni e la coesione territoriale, adottato, entro il 31 gennaio 2012» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro per gli affari regionali, il turismo e lo sport, adottato entro il 31 marzo 2012»;

9) al comma 34:

9.1) sono soppresse le parole: «il servizio di trasporto ferroviario regionale, di cui al *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*»;

9.2) dopo le parole: «il servizio di distribuzione del gas naturale, di cui al *decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164*» sono inserite le seguenti: «, ad eccezione di quanto previsto dal comma 33»;

9.3) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Con riguardo al trasporto pubblico regionale ferroviario sono fatti salvi, fino alla scadenza naturale dei primi sei anni di validità, gli affidamenti e i contratti di servizio già deliberati o sottoscritti in conformità all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, ed in conformità all'articolo 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99.»;

10) il comma 34-bis è abrogato;

11) al comma 35 sono premessi i seguenti:

«34-ter. Gli affidamenti diretti in materia di trasporto pubblico locale su gomma, già affidati ai sensi dell'articolo 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99, ed in conformità all'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1370/2007 ed in atto alla data di entrata in vigore della presente disposizione, cessano alla scadenza prevista nel contratto di affidamento.

34-quater. Gli affidamenti in essere a valere su infrastrutture ferroviarie interessate da investimenti compresi in programmi cofinanziati con risorse dell'Unione europea cessano con la conclusione dei lavori previsti dai relativi programmi di finanziamento e, ove necessari, dei connessi collaudi, anche di esercizio».

2. All'articolo 114 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 5 è inserito il seguente:

«5-bis. A decorrere dall'anno 2013, le aziende speciali e le istituzioni sono assoggettate al patto di stabilità interno secondo le modalità definite con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri dell'interno e per gli affari regionali, il turismo e lo sport, sentita la Conferenza Stato-Città ed autonomie locali, da emanare entro il 30 ottobre 2012. A tal fine, le aziende speciali e le istituzioni si iscrivono e depositano i propri bilanci al registro delle imprese o nel repertorio delle notizie economico-amministrative della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura del proprio territorio entro il 31 maggio di ciascun anno. L'Unioncamere trasmette al Ministero dell'economia e delle finanze, entro il 30 giugno, l'elenco delle predette aziende speciali e istituzioni ed i relativi dati di bilancio. Alle aziende speciali ed alle istituzioni si applicano le disposizioni del codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, nonché le disposizioni che stabiliscono, a carico degli enti locali: divieto o limitazioni alle assunzioni di personale; contenimento degli oneri contrattuali e delle altre voci di natura retributiva o indennitaria e per consulenza anche degli amministratori; obblighi e limiti alla partecipazione societaria degli enti locali. Gli enti locali vigilano sull'osservanza del presente comma da parte dei soggetti indicati ai periodi precedenti. Sono escluse dall'applicazione delle disposizioni del presente comma aziende speciali e istituzioni che gestiscono servizi socio-assistenziali ed educativi, culturali e farmacie.»;

b) al comma 8, dopo le parole: «seguenti atti» sono inserite le seguenti: «da sottoporre all'approvazione del consiglio comunale.».

3. Al decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14, comma 5, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Si applicano i principi di garanzia previsti dall'articolo 4, comma 33, del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148»;

b) all'articolo 15, comma 10, la parola: «gare» è sostituita dalle seguenti: «prime gare successive al periodo transitorio, su tutto il territorio nazionale».

4. Per la gestione ed erogazione dei servizi di gestione integrata dei rifiuti urbani sono affidate ai sensi dell'articolo 202 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e nel rispetto della normativa europea e nazionale sull'evidenza pubblica, le seguenti attività:

a) la gestione ed erogazione del servizio che può comprendere le attività di gestione e realizzazione degli impianti;

b) la raccolta, la raccolta differenziata, la commercializzazione e l'avvio a smaltimento e recupero, nonché, ricorrendo le ipotesi di cui alla lettera a), smaltimento completo di tutti i rifiuti urbani e assimilati prodotti all'interno dell'ATO. Nel caso in cui gli impianti siano di titolarità di soggetti diversi dagli enti locali di riferimento, all'affidatario del servizio di gestione integrata dei rifiuti urbani devono essere garantiti l'accesso agli impianti a tariffe regolate e predeterminate e la disponibilità delle potenzialità e capacità necessarie a soddisfare le esigenze di conferimento indicate nel piano d'ambito.

5. Al comma 1 dell'articolo 14 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, le parole: «svolto in regime di privativa dai comuni» sono sostituite dalle seguenti: «svolto mediante l'attribuzione di diritti di esclusiva nelle ipotesi di cui al comma 1 dell'articolo 4 del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 settembre 2011, n. 148».

6. I concessionari e gli affidatari di servizi pubblici locali, a seguito di specifica richiesta, sono tenuti a fornire agli enti locali che decidono di bandire la gara per l'affidamento del relativo servizio i dati concernenti le caratteristiche tecniche degli impianti e delle infrastrutture, il loro valore contabile di inizio esercizio, secondo parametri di mercato, le rivalutazioni e gli ammortamenti e ogni altra informazione necessaria per definire i bandi.

7. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, il ritardo nella comunicazione oltre il termine di sessanta giorni dall'apposita richiesta e la comunicazione di informazioni false integrano illecito per il quale il prefetto, su richiesta dell'ente locale, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689, da un minimo di euro 5.000 ad un massimo di euro 500.000.

(63) Articolo così sostituito dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27.

(64) La Corte costituzionale, con sentenza 13 - 20 marzo 2013, n. 46 (Gazz. Uff. 27 marzo 2013, n. 13, 1ª Serie speciale), ha dichiarato: 1) inammissibili le questioni di legittimità costituzionale dell'articolo 25, comma 1, lettera a), nella parte in cui introduce l'art. 3-bis, comma 3, nel decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, promosse dalla Regione Veneto, con riferimento agli articoli 3, 5, 97, 114 e 119 della Costituzione, all'articolo 9, comma 2, della legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, agli articoli 1, comma 1, e 2, comma 2, lettere z) e ll), della legge 5 maggio 2009, n. 42; 2) non fondate le questioni di legittimità costituzionale del citato articolo 25, comma 1, lettera a), nella parte in cui introduce l'art. 3-bis, commi 2, 3, 4 e 5, nel decreto-legge n. 138 del 2011, promosse dalla Regione Veneto, con riferimento agli articoli 117, commi primo, secondo, lettera e), terzo, e sesto, 118, 119, commi secondo, terzo, quarto e quinto, Cost. e al principio di leale collaborazione.

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.”. ⁽¹⁰²⁾

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 entro il 2 dicembre 2018 dell'avviso 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); ⁽¹¹¹⁾

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;

e-bis) destinazione annuale dello 0,025 per cento dell'ammontare del Fondo alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244. ⁽¹⁰⁹⁾

2-bis. Ai fini dell'applicazione di quanto previsto dalle lettere a), b) ed e) del comma 2 e dal comma 8 del presente articolo, le percentuali di riparto di cui alla tabella allegata al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 novembre 2014 sono modificate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, a decorrere dall'esercizio 2018, in ragione dell'incidenza che sulle stesse hanno le variazioni del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società Rete ferroviaria italiana Spa, con decorrenza dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. ⁽¹¹⁰⁾

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. ⁽¹⁰²⁾

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. ⁽¹⁰²⁾

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 programmatori 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. ⁽¹⁰³⁾

⁽¹¹²⁾

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. ⁽¹⁰³⁾

8-quater. Le disposizioni di cui al comma 8-ter si applicano dal 1° gennaio 2018. ⁽¹⁰³⁾

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*. ⁽¹⁰³⁾

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. ⁽¹⁰³⁾

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. ⁽¹⁰³⁾

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. ⁽¹⁰³⁾

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". ⁽¹⁰²⁾

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. ⁽¹⁰³⁾

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. ⁽¹⁰³⁾

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. ⁽¹⁰³⁾

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. ⁽¹⁰³⁾

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”. ⁽¹⁰⁴⁾

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. ⁽¹⁰⁶⁾

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”. ⁽¹⁰⁵⁾

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. ⁽¹⁰⁵⁾

[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. ^{(107) (108)}]

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". ⁽¹⁰⁵⁾

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

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

(104) 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.

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

(106) 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.

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

(108) 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.

(109) Lettera aggiunta dall' art. 1, comma 74, lett. a), L. 27 dicembre 2017, n. 205, a decorrere dal 1° gennaio 2018.

(110) Comma inserito dall' art. 1, comma 74, lett. b), L. 27 dicembre 2017, n. 205, a decorrere dal 1° gennaio 2018.

(111) Lettera così modificata dall' art. 4, comma 3-bis, D.L. 25 luglio 2018, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 21 settembre 2018, n. 108.

(112) Per la definizione dei criteri per il riparto tra le regioni delle risorse per il rinnovo della flotta delle unità navali adibite ai servizi di trasporto pubblico locale, vedi il D.M. 28 marzo 2018, n. 157.

(...)

L. 7 agosto 1990, n. 241 recante: “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”.

(1) Pubblicata nella Gazz. Uff. 18 agosto 1990, n. 192.

(...)

Art. 14 Conferenza di servizi ⁽⁵²⁾ ⁽⁵³⁾

1. La conferenza di servizi istruttoria può essere indetta dall'amministrazione procedente, anche su richiesta di altra amministrazione coinvolta nel procedimento o del privato interessato, quando lo ritenga opportuno per effettuare un esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti in un procedimento amministrativo, ovvero in più procedimenti amministrativi connessi, riguardanti medesime attività o risultati. Tale conferenza si svolge con le modalità previste dall'articolo 14-bis o con modalità diverse, definite dall'amministrazione procedente.

2. La conferenza di servizi decisoria è sempre indetta dall'amministrazione procedente quando la conclusione positiva del procedimento è subordinata all'acquisizione di più pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, resi da diverse amministrazioni, inclusi i gestori di beni o servizi pubblici. Quando l'attività del privato sia subordinata a più atti di assenso, comunque denominati, da adottare a conclusione di distinti procedimenti, di competenza di diverse amministrazioni pubbliche, la conferenza di servizi è convocata, anche su richiesta dell'interessato, da una delle amministrazioni procedenti.

3. Per progetti di particolare complessità e di insediamenti produttivi di beni e servizi l'amministrazione procedente, su motivata richiesta dell'interessato, corredata da uno studio di fattibilità, può indire una conferenza preliminare finalizzata a indicare al richiedente, prima della presentazione di una istanza o di un progetto definitivo, le condizioni per ottenere, alla loro presentazione, i necessari pareri, intese, concerti, nulla osta, autorizzazioni, concessioni o altri atti di assenso, comunque denominati. L'amministrazione procedente, se ritiene di accogliere la richiesta motivata di indizione della conferenza, la indice entro cinque giorni lavorativi dalla ricezione della richiesta stessa. La conferenza preliminare si svolge secondo le disposizioni dell'articolo 14-bis, con abbreviazione dei termini fino alla metà. Le amministrazioni coinvolte esprimono le proprie determinazioni sulla base della documentazione prodotta dall'interessato. Scaduto il termine entro il quale le amministrazioni devono rendere le proprie determinazioni, l'amministrazione procedente le trasmette, entro cinque giorni, al richiedente. Ove si sia svolta la conferenza preliminare, l'amministrazione procedente, ricevuta l'istanza o il progetto definitivo, indice la conferenza simultanea nei termini e con le modalità di cui agli articoli 14-bis, comma 7, e 14-ter e, in sede di conferenza simultanea, le determinazioni espresse in sede di conferenza preliminare possono essere motivatamente modificate o integrate solo in presenza di significativi elementi emersi nel successivo procedimento anche a seguito delle osservazioni degli interessati sul progetto definitivo. Nelle procedure di realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico, la conferenza di servizi si esprime sul progetto di fattibilità tecnica ed economica, al fine di indicare le condizioni per ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nullaosta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente.

4. Qualora un progetto sia sottoposto a valutazione di impatto ambientale di competenza regionale, tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del medesimo progetto, vengono acquisiti nell'ambito di apposita conferenza di servizi, convocata in modalità sincrona ai sensi dell'articolo 14-ter, secondo quanto previsto dall'articolo 27-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. ⁽⁵⁴⁾

5. L'indizione della conferenza è comunicata ai soggetti di cui all'articolo 7, i quali possono intervenire nel procedimento ai sensi dell'articolo 9.

(52) Articolo modificato dall'art. 2, commi 12 e 13, L. 24 dicembre 1993, n. 537, dall'art. 3 bis, D.L. 12 maggio 1995, n. 163, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 luglio 1995, n. 273, dall'art. 17, commi 1, 2, 3, 4, L. 15 maggio 1997, n. 127, dal predetto art. 17, Legge n. 127/2007, come modificato dall'art. 2, comma 28, L. 16 giugno 1998, n. 191, sostituito dall'art. 9, comma 1, L. 24 novembre 2000, n. 340, modificato dagli artt. 8, comma 1, lett. a), nn. 1) e 2), b), c), nn. 1) e 2) e d), e 21, comma 1, lett. p), L. 11 febbraio 2005, n. 15 e dall'art. 49, comma 1, lett. a) e b), D.L. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla L. 30 luglio 2010, n. 122. Successivamente il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 1, D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127; per l'applicazione di tale ultima disposizione vedi l'art. 7, comma 1 del medesimo D.Lgs. n. 127/2016.

(53) A norma di quanto disposto dall'art. 8, comma 1, D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127 i rinvii operati dalle disposizioni vigenti agli articoli da 14 a 14-quinquies della presente legge si intendono riferiti alle corrispondenti disposizioni degli articoli da 14 a 14-quinquies come sostituiti dal medesimo D.Lgs. n. 127/2016.

(54) Comma così sostituito dall' art. 24, comma 1, D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104. Vedi, anche, le disposizioni transitorie di cui all' art. 23 del medesimo D.Lgs. n. 104/2017.

Art. 14-bis Conferenza semplificata ⁽⁵⁵⁾ ⁽⁵⁶⁾ ⁽⁵⁷⁾

1. La conferenza decisoria di cui all'articolo 14, comma 2, si svolge in forma semplificata e in modalità asincrona, salvo i casi di cui ai commi 6 e 7. Le comunicazioni avvengono secondo le modalità previste dall'articolo 47 del *decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82*.

2. La conferenza è indetta dall'amministrazione procedente entro cinque giorni lavorativi dall'inizio del procedimento d'ufficio o dal ricevimento della domanda, se il procedimento è ad iniziativa di parte. A tal fine l'amministrazione procedente comunica alle altre amministrazioni interessate:

a) l'oggetto della determinazione da assumere, l'istanza e la relativa documentazione ovvero le credenziali per l'accesso telematico alle informazioni e ai documenti utili ai fini dello svolgimento dell'istruttoria;

b) il termine perentorio, non superiore a quindici giorni, entro il quale le amministrazioni coinvolte possono richiedere, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, integrazioni documentali o chiarimenti relativi a fatti, stati o qualità non attestati in documenti già in possesso dell'amministrazione stessa o non direttamente acquisibili presso altre pubbliche amministrazioni;

c) il termine perentorio, comunque non superiore a quarantacinque giorni, entro il quale le amministrazioni coinvolte devono rendere le proprie determinazioni relative alla decisione oggetto della conferenza, fermo restando l'obbligo di rispettare il termine finale di conclusione del procedimento. Se tra le suddette amministrazioni vi sono amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali, o alla tutela della salute dei cittadini, ove disposizioni di legge o i provvedimenti di cui all'articolo 2 non prevedano un termine diverso, il suddetto termine è fissato in novanta giorni;

d) la data della eventuale riunione in modalità sincrona di cui all'articolo 14-ter, da tenersi entro dieci giorni dalla scadenza del termine di cui alla lettera c), fermo restando l'obbligo di rispettare il termine finale di conclusione del procedimento.

3. Entro il termine di cui al comma 2, lettera c), le amministrazioni coinvolte rendono le proprie determinazioni, relative alla decisione oggetto della conferenza. Tali determinazioni, congruamente motivate, sono formulate in termini di assenso o dissenso e indicano, ove possibile, le modifiche eventualmente necessarie ai fini dell'assenso. Le prescrizioni o condizioni eventualmente indicate ai fini dell'assenso o del superamento del dissenso sono espresse in modo chiaro e analitico e specificano se sono relative a un vincolo derivante da una disposizione normativa o da un atto amministrativo generale ovvero discrezionalmente apposte per la migliore tutela dell'interesse pubblico.

4. Fatti salvi i casi in cui disposizioni del diritto dell'Unione europea richiedono l'adozione di provvedimenti espressi, la mancata comunicazione della determinazione entro il termine di cui al comma 2, lettera c), ovvero la comunicazione di una determinazione priva dei requisiti previsti dal comma 3, equivalgono ad assenso senza condizioni. Restano ferme le responsabilità dell'amministrazione, nonché quelle dei singoli dipendenti nei confronti dell'amministrazione, per l'assenso reso, ancorché implicito.

5. Scaduto il termine di cui al comma 2, lettera c), l'amministrazione procedente adotta, entro cinque giorni lavorativi, la determinazione motivata di conclusione positiva della conferenza, con gli effetti di cui all'articolo 14-quater, qualora abbia acquisito esclusivamente atti di assenso non condizionato, anche implicito, ovvero qualora ritenga, sentiti i privati e le altre amministrazioni interessate, che le condizioni e prescrizioni eventualmente indicate dalle amministrazioni ai fini dell'assenso o del superamento del dissenso possano essere accolte senza necessità di apportare modifiche sostanziali alla decisione oggetto della conferenza. Qualora abbia acquisito uno o più atti di dissenso che non ritenga superabili, l'amministrazione procedente adotta, entro il medesimo termine, la determinazione di conclusione negativa della conferenza che produce l'effetto del rigetto della domanda. Nei procedimenti a istanza di parte la suddetta determinazione produce gli effetti della comunicazione di cui all'articolo 10-bis. L'amministrazione procedente trasmette alle altre amministrazioni coinvolte le eventuali osservazioni presentate nel termine di cui al suddetto articolo e procede ai sensi del comma 2. Dell'eventuale mancato accoglimento di tali osservazioni è data ragione nell'ulteriore determinazione di conclusione della conferenza.

6. Fuori dei casi di cui al comma 5, l'amministrazione procedente, ai fini dell'esame contestuale degli interessi coinvolti, svolge, nella data fissata ai sensi del comma 2, lettera d), la riunione della conferenza in modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14-ter.

7. Ove necessario, in relazione alla particolare complessità della determinazione da assumere, l'amministrazione procedente può comunque procedere direttamente in forma simultanea e in modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14-ter. In tal caso indice la conferenza comunicando alle altre amministrazioni le informazioni di cui alle lettere a) e b) del comma 2 e convocando la riunione entro i successivi quarantacinque giorni. L'amministrazione procedente può altresì procedere in forma simultanea e in modalità sincrona su richiesta motivata delle altre amministrazioni o del privato interessato avanzata entro il termine perentorio di cui al comma 2, lettera b). In tal caso la riunione è convocata nei successivi quarantacinque giorni 2.

(55) Articolo inserito dall'art. 17, comma 5, L. 15 maggio 1997, n. 127, sostituito dall'art. 10, comma 1, L. 24 novembre 2000, n. 340, modificato dagli artt. 9, comma 1, lett. a), nn. 1) e 2), b) e c), e 21, comma 1, lett. q), L. 11 febbraio 2005, n. 15 e dall'art. 3, comma 1, D.L. 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla L. 7 agosto 2012, n. 134. Successivamente il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 1, D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127; per l'applicazione di tale ultima disposizione vedi l'art. 7, comma 1 del medesimo D.Lgs. n. 127/2016.

(56) A norma di quanto disposto dall'art. 8, comma 1, D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127 i rinvii operati dalle disposizioni vigenti agli articoli da 14 a 14-quinquies della presente legge si intendono riferiti alle corrispondenti disposizioni degli articoli da 14 a 14-quinquies come sostituiti dal medesimo D.Lgs. n. 127/2016.

(57) Vedi, anche, l'art. 6, comma 1, D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127.

Art. 14-ter Conferenza simultanea ⁽⁵⁸⁾ ⁽⁵⁹⁾

1. La prima riunione della conferenza di servizi in forma simultanea e in modalità sincrona si svolge nella data previamente comunicata ai sensi dell'articolo 14-bis, comma 2, lettera d), ovvero nella data fissata ai sensi dell'articolo 14-bis, comma 7, con la partecipazione contestuale, ove possibile anche in via telematica, dei rappresentanti delle amministrazioni competenti.

2. I lavori della conferenza si concludono non oltre quarantacinque giorni decorrenti dalla data della riunione di cui al comma 1. Nei casi di cui all'articolo 14-bis, comma 7, qualora siano coinvolte amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali e della salute dei cittadini, il termine è fissato in novanta giorni. Resta fermo l'obbligo di rispettare il termine finale di conclusione del procedimento.

3. Ciascun ente o amministrazione convocato alla riunione è rappresentato da un unico soggetto abilitato ad esprimere definitivamente e in modo univoco e vincolante la posizione dell'amministrazione stessa su tutte le decisioni di competenza della conferenza, anche indicando le modifiche progettuali eventualmente necessarie ai fini dell'assenso.

4. Ove alla conferenza partecipino anche amministrazioni non statali, le amministrazioni statali sono rappresentate da un unico soggetto abilitato ad esprimere definitivamente in modo univoco e vincolante la posizione di tutte le predette amministrazioni, nominato, anche preventivamente per determinate materie o determinati periodi di tempo, dal Presidente del Consiglio dei ministri, ovvero, ove si tratti soltanto di amministrazioni periferiche, dal Prefetto. Ferma restando l'attribuzione del potere di rappresentanza al suddetto soggetto, le singole amministrazioni statali possono comunque intervenire ai lavori della conferenza in funzione di supporto. Le amministrazioni di cui all'articolo 14-quinquies, comma 1, prima della conclusione dei lavori della conferenza, possono esprimere al suddetto rappresentante il proprio dissenso ai fini di cui allo stesso comma.

5. Ciascuna regione e ciascun ente locale definisce autonomamente le modalità di designazione del rappresentante unico di tutte le amministrazioni riconducibili alla stessa regione o allo stesso ente locale nonché l'eventuale partecipazione delle suddette amministrazioni ai lavori della conferenza.

6. Alle riunioni della conferenza possono essere invitati gli interessati, inclusi i soggetti proponenti il progetto eventualmente dedotto in conferenza.

7. All'esito dell'ultima riunione, e comunque non oltre il termine di cui al comma 2, l'amministrazione procedente adotta la determinazione motivata di conclusione della conferenza, con gli effetti di cui all'articolo 14-quater, sulla base delle posizioni prevalenti espresse dalle amministrazioni partecipanti alla conferenza tramite i rispettivi rappresentanti. Si considera acquisito l'assenso senza condizioni delle amministrazioni il cui rappresentante non abbia partecipato alle riunioni ovvero, pur partecipandovi, non abbia espresso ai sensi del comma 3 la propria posizione, ovvero abbia espresso un dissenso non motivato o riferito a questioni che non costituiscono oggetto della conferenza.

(58) Articolo inserito dall'art. 17, comma 6, L. 15 maggio 1997, n. 127, sostituito dall'art. 11, comma 1, L. 24 novembre 2000, n. 340, modificato dagli artt. 10, comma 1, lett. a), b), c), d), e), f), g) e h), e 21, comma 1, lett. r), L. 11 febbraio 2005, n. 15, dall'art. 9, commi 1 e 2, L. 18 giugno 2009, n. 69, dall'art. 49, comma 2, lett. a), b), b-bis), d), e) ed f), D.L. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla L. 30 luglio 2010, n. 122, e dall'art. 25, comma 1, lett. a), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164. Successivamente il presente articolo è stato così sostituito dall'art. 1, comma 1, D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127; per l'applicazione di tale ultima disposizione vedi l'art. 7, comma 1 del medesimo D.Lgs. n. 127/2016.

(59) A norma di quanto disposto dall'art. 8, comma 1, D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127 i rinvii operati dalle disposizioni vigenti agli articoli da 14 a 14-quinquies della presente legge si intendono riferiti alle corrispondenti disposizioni degli articoli da 14 a 14-quinquies come sostituiti dal medesimo D.Lgs. n. 127/2016.

Art. 14-quater Decisione della conferenza di servizi ⁽⁶⁰⁾ ⁽⁶¹⁾

1. La determinazione motivata di conclusione della conferenza, adottata dall'amministrazione procedente all'esito della stessa, sostituisce a ogni effetto tutti gli atti di assenso, comunque denominati, di competenza delle amministrazioni e dei gestori di beni o servizi pubblici interessati.
2. Le amministrazioni i cui atti sono sostituiti dalla determinazione motivata di conclusione della conferenza possono sollecitare con congrua motivazione l'amministrazione procedente ad assumere, previa indizione di una nuova conferenza, determinazioni in via di autotutela ai sensi dell'articolo 21-nonies. Possono altresì sollecitarla, purché abbiano partecipato, anche per il tramite del rappresentante di cui ai commi 4 e 5 dell'articolo 14-ter, alla conferenza di servizi o si siano espresse nei termini, ad assumere determinazioni in via di autotutela ai sensi dell'articolo 21-quinquies.
3. In caso di approvazione unanime, la determinazione di cui al comma 1 è immediatamente efficace. In caso di approvazione sulla base delle posizioni prevalenti, l'efficacia della determinazione è sospesa ove siano stati espressi dissensi qualificati ai sensi dell'articolo 14-quinquies e per il periodo utile all'esperimento dei rimedi ivi previsti.
4. I termini di efficacia di tutti i pareri, autorizzazioni, concessioni, nulla osta o atti di assenso comunque denominati acquisiti nell'ambito della conferenza di servizi decorrono dalla data della comunicazione della determinazione motivata di conclusione della conferenza.

(60) Articolo inserito dall'art. 17, comma 7, L. 15 maggio 1997, n. 127, sostituito dall'art. 12, comma 1, L. 24 novembre 2000, n. 340, modificato dagli artt. 11, comma 1, lett. a), b) e c), e 21, comma 1, lett. s), L. 11 febbraio 2005, n. 15, dall'art. 49, comma 3, lett. a) e b), D.L. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla L. 30 luglio 2010, n. 122, dall'art. 5, comma 2, lett. b), n. 1), D.L. 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla L. 12 luglio 2011, n. 106, dall'art. 33-octies, comma 1, D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 dicembre 2012, n. 221, dall'art. 25, comma 1, lett. b), nn. 1) e 2), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164. Successivamente il presente articolo è stato così sostituito dall' art. 1, comma 1, D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127; per l'applicazione di tale ultima disposizione vedi l' art. 7, comma 1 del medesimo D.Lgs. n. 127/2016.

(61) A norma di quanto disposto dall' art. 8, comma 1, D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127 i rinvii operati dalle disposizioni vigenti agli articoli da 14 a 14-quinquies della presente legge si intendono riferiti alle corrispondenti disposizioni degli articoli da 14 a 14-quinquies come sostituiti dal medesimo D.Lgs. n. 127/2016.

Art. 14-quinquies *Rimedi per le amministrazioni dissenzienti* ⁽⁶²⁾ ⁽⁶³⁾

1. Avverso la determinazione motivata di conclusione della conferenza, entro 10 giorni dalla sua comunicazione, le amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali o alla tutela della salute e della pubblica incolumità dei cittadini possono proporre opposizione al Presidente del Consiglio dei ministri a condizione che abbiano espresso in modo inequivoco il proprio motivato dissenso prima della conclusione dei lavori della conferenza. Per le amministrazioni statali l'opposizione è proposta dal Ministro competente.
2. Possono altresì proporre opposizione le amministrazioni delle regioni o delle province autonome di Trento e di Bolzano, il cui rappresentante, intervenendo in una materia spettante alla rispettiva competenza, abbia manifestato un dissenso motivato in seno alla conferenza.
3. La proposizione dell'opposizione sospende l'efficacia della determinazione motivata di conclusione della conferenza.
4. La Presidenza del Consiglio dei ministri indice, per una data non posteriore al quindicesimo giorno successivo alla ricezione dell'opposizione, una riunione con la partecipazione delle amministrazioni che hanno espresso il dissenso e delle altre amministrazioni che hanno partecipato alla conferenza. In tale riunione i partecipanti formulano proposte, in attuazione del principio di leale collaborazione, per l'individuazione di una soluzione condivisa, che sostituisca la determinazione motivata di conclusione della conferenza con i medesimi effetti.
5. Qualora alla conferenza di servizi abbiano partecipato amministrazioni delle regioni o delle province autonome di Trento e di Bolzano, e l'intesa non venga raggiunta nella riunione di cui al comma 4, può essere indetta, entro i successivi quindici giorni, una seconda riunione, che si svolge con le medesime modalità e allo stesso fine.
6. Qualora all'esito delle riunioni di cui ai commi 4 e 5 sia raggiunta un'intesa tra le amministrazioni partecipanti, l'amministrazione procedente adotta una nuova determinazione motivata di conclusione della conferenza. Qualora all'esito delle suddette riunioni, e comunque non oltre quindici giorni dallo svolgimento della riunione, l'intesa non sia raggiunta, la questione è rimessa al Consiglio dei ministri. La questione è posta, di norma, all'ordine del giorno della prima riunione del Consiglio dei ministri successiva alla scadenza del termine per raggiungere l'intesa. Alla riunione del Consiglio dei ministri possono partecipare i Presidenti delle regioni o delle province autonome interessate. Qualora il Consiglio dei ministri non accolga l'opposizione, la determinazione motivata di conclusione della conferenza acquisisce definitivamente efficacia. Il Consiglio dei ministri può accogliere parzialmente l'opposizione, modificando

di conseguenza il contenuto della determinazione di conclusione della conferenza, anche in considerazione degli esiti delle riunioni di cui ai commi 4 e 5.

7. Restano ferme le attribuzioni e le prerogative riconosciute alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e Bolzano dagli statuti speciali di autonomia e dalle relative norme di attuazione.

(62) Articolo inserito dall'art. 12, comma 1, L. 11 febbraio 2005, n. 15 e, successivamente, così sostituito dall' art. 1, comma 1, D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127; per l'applicazione di tale ultima disposizione vedi l' art. 7, comma 1 del medesimo D.Lgs. n. 127/2016.

(63) A norma di quanto disposto dall' art. 8, comma 1, D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127 i rinvii operati dalle disposizioni vigenti agli articoli da 14 a 14-quinquies della presente legge si intendono riferiti alle corrispondenti disposizioni degli articoli da 14 a 14-quinquies come sostituiti dal medesimo D.Lgs. n. 127/2016.

Art. 15 Accordi fra pubbliche amministrazioni ⁽⁶⁴⁾

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. ⁽⁶⁵⁾

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. ⁽⁶⁶⁾ ⁽⁶⁷⁾

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

(65) 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.

(66) 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.

(67) 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.

Art. 16 Attività consultiva ⁽⁶⁸⁾ ⁽⁷⁵⁾

1. Gli organi consultivi delle pubbliche amministrazioni di cui all'*articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29*, sono tenuti a rendere i pareri ad essi obbligatoriamente richiesti entro venti giorni dal ricevimento della richiesta. Qualora siano richiesti di pareri facoltativi, sono tenuti a dare immediata comunicazione alle amministrazioni richiedenti del termine entro il quale il parere sarà reso, che comunque non può superare i venti giorni dal ricevimento della richiesta. ⁽⁷⁰⁾

2. In caso di decorrenza del termine senza che sia stato comunicato il parere obbligatorio o senza che l'organo adito abbia rappresentato esigenze istruttorie, è in facoltà dell'amministrazione richiedente di procedere indipendentemente dall'espressione del parere. In caso di decorrenza del termine senza che sia stato comunicato il parere facoltativo o senza che l'organo adito abbia rappresentato esigenze istruttorie, l'amministrazione richiedente procede indipendentemente dall'espressione del parere. Salvo il caso di omessa richiesta del parere, il responsabile del procedimento non può essere chiamato a rispondere degli eventuali danni derivanti dalla mancata espressione dei pareri di cui al presente comma. ⁽⁷¹⁾

3. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano in caso di pareri che debbano essere rilasciati da amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistica, territoriale e della salute dei cittadini. ⁽⁶⁹⁾

4. Nel caso in cui l'organo adito abbia rappresentato esigenze istruttorie, i termini di cui al comma 1 possono essere interrotti per una sola volta e il parere deve essere reso definitivamente entro quindici giorni dalla ricezione degli elementi istruttori da parte delle amministrazioni interessate. ⁽⁷²⁾

5. I pareri di cui al comma 1 sono trasmessi con mezzi telematici. ⁽⁷³⁾

6. Gli organi consultivi dello Stato predispongono procedure di particolare urgenza per l'adozione dei pareri loro richiesti.

6-bis. Resta fermo quanto previsto dall' *articolo 127 del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163*, e successive modificazioni. ⁽⁷⁴⁾

(68) *Rubrica inserita dall'art. 21, comma 1, lett. u), L. 11 febbraio 2005, n. 15.*

(69) *Comma così sostituito dall'art. 17, comma 24, L. 15 maggio 1997, n. 127.*

(70) *Comma sostituito dall'art. 17, comma 24, L. 15 maggio 1997, n. 127 e, successivamente, così modificato dall'art. 8, comma 1, lett. a), nn. 1) e 2), L. 18 giugno 2009, n. 69.*

(71) *Comma così sostituito dall'art. 17, comma 24, L. 15 maggio 1997, n. 127 e, successivamente, dall'art. 8, comma 1, lett. a), n. 3), L. 18 giugno 2009, n. 69.*

(72) *Comma sostituito dall'art. 17, comma 24, L. 15 maggio 1997, n. 127 e, successivamente, così modificato dall'art. 8, comma 1, lett. a), n. 4), L. 18 giugno 2009, n. 69.*

(73) *Comma così sostituito dall'art. 8, comma 1, lett. a), n. 5), L. 18 giugno 2009, n. 69.*

(74) *Comma aggiunto dall'art. 8, comma 1, lett. a), n. 6), L. 18 giugno 2009, n. 69.*

(75) *L'art. 2, comma 5, O.P.C.M. 8 luglio 2004, n. 3361, ha disposto, in deroga a quanto previsto dal presente articolo, che i pareri, i visti e i nulla-osta che si dovessero rendere necessari anche successivamente alla conferenza dei servizi, si intendono inderogabilmente acquisiti con esito positivo trascorsi 10 giorni dalla richiesta effettuata dal legale rappresentante dell'Ente attuatore.*

Art. 17 *Valutazioni tecniche* ⁽⁷⁶⁾

1. Ove per disposizione espressa di legge o di regolamento sia previsto che per l'adozione di un provvedimento debbano essere preventivamente acquisite le valutazioni tecniche di organi od enti appositi e tali organi ed enti non provvedano o non rappresentino esigenze istruttorie di competenza dell'amministrazione procedente nei termini prefissati dalla disposizione stessa o, in mancanza, entro novanta giorni dal ricevimento della richiesta, il responsabile del procedimento deve chiedere le suddette valutazioni tecniche ad altri organi dell'amministrazione pubblica o ad enti pubblici che siano dotati di qualificazione e capacità tecnica equipollenti, ovvero ad istituti universitari.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica in caso di valutazioni che debbano essere prodotte da amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale e della salute dei cittadini.

3. Nel caso in cui l'ente od organo adito abbia rappresentato esigenze istruttorie all'amministrazione procedente, si applica quanto previsto dal comma 4 dell'*articolo 16*.

(76) *Rubrica inserita dall'art. 21, comma 1, lett. v), L. 11 febbraio 2005, n. 15.*

Art. 17-bis *Silenzo assenso tra amministrazioni pubbliche e tra amministrazioni pubbliche e gestori di beni o servizi pubblici* ⁽⁷⁷⁾

1. Nei casi in cui è prevista l'acquisizione di assensi, concerti o nulla osta comunque denominati di amministrazioni pubbliche e di gestori di beni o servizi pubblici, per l'adozione di provvedimenti normativi e amministrativi di competenza di altre amministrazioni pubbliche, le amministrazioni o i gestori competenti comunicano il proprio assenso, concerto o nulla osta entro trenta giorni dal ricevimento dello schema di provvedimento, corredato della relativa documentazione, da parte dell'amministrazione procedente. Il termine è interrotto qualora l'amministrazione o il gestore che deve rendere il proprio assenso, concerto o nulla osta rappresenti esigenze istruttorie o richieste di modifica, motivate e formulate in modo puntuale nel termine stesso. In tal caso, l'assenso, il concerto o il nulla osta è reso nei successivi trenta giorni dalla ricezione degli elementi istruttori o dello schema di provvedimento; non sono ammesse ulteriori interruzioni di termini.

2. Decorsi i termini di cui al comma 1 senza che sia stato comunicato l'assenso, il concerto o il nulla osta, lo stesso si intende acquisito. In caso di mancato accordo tra le amministrazioni statali coinvolte nei procedimenti di cui al comma 1, il Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, decide sulle modifiche da apportare allo schema di provvedimento.

3. Le disposizioni dei commi 1 e 2 si applicano anche ai casi in cui è prevista l'acquisizione di assensi, concerti o nulla osta comunque denominati di amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali e della salute dei cittadini, per l'adozione di provvedimenti normativi e amministrativi di competenza di amministrazioni pubbliche. In tali casi, ove disposizioni di legge o i provvedimenti di cui all'articolo 2 non prevedano un termine diverso, il termine entro il quale le amministrazioni competenti comunicano il proprio assenso, concerto o nulla osta è di novanta giorni dal ricevimento della richiesta da parte dell'amministrazione procedente. Decorsi i suddetti termini senza che sia stato comunicato l'assenso, il concerto o il nulla osta, lo stesso si intende acquisito.

4. Le disposizioni del presente articolo non si applicano nei casi in cui disposizioni del diritto dell'Unione europea richiedano l'adozione di provvedimenti espressi.

(77) Articolo inserito dall' art. 3, comma 1, L. 7 agosto 2015, n. 124.

Art. 18 Autocertificazione ⁽⁷⁸⁾

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge le amministrazioni interessate adottano le misure organizzative idonee a garantire l'applicazione delle disposizioni in materia di autocertificazione e di presentazione di atti e documenti da parte di cittadini a pubbliche amministrazioni di cui alla *legge 4 gennaio 1968, n. 15*, e successive modificazioni e integrazioni. ⁽⁸⁰⁾

2. I documenti attestanti atti, fatti, qualità e stati soggettivi, necessari per l'istruttoria del procedimento, sono acquisiti d'ufficio quando sono in possesso dell'amministrazione procedente, ovvero sono detenuti, istituzionalmente, da altre pubbliche amministrazioni. L'amministrazione procedente può richiedere agli interessati i soli elementi necessari per la ricerca dei documenti. ⁽⁷⁹⁾

3. Parimenti sono accertati d'ufficio dal responsabile del procedimento i fatti, gli stati e le qualità che la stessa amministrazione procedente o altra pubblica amministrazione è tenuta a certificare.

(78) Rubrica inserita dall'art. 21, comma 1, lett. z), L. 11 febbraio 2005, n. 15.

(79) Comma così sostituito dall'art. 3, comma 6-octies, D.L. 14 marzo 2005, n. 35, convertito con modificazioni dalla L. 14 maggio 2005, n. 80.

(80) Comma così modificato dall'art. 1, comma 1, D.P.R. 2 agosto 2007, n. 157.

Art. 18-bis Presentazione di istanze, segnalazioni o comunicazioni ⁽⁸¹⁾

1. Dell'avvenuta presentazione di istanze, segnalazioni o comunicazioni è rilasciata immediatamente, anche in via telematica, una ricevuta, che attesta l'avvenuta presentazione dell'istanza, della segnalazione e della comunicazione e indica i termini entro i quali l'amministrazione è tenuta, ove previsto, a rispondere, ovvero entro i quali il silenzio dell'amministrazione equivale ad accoglimento dell'istanza. Se la ricevuta contiene le informazioni di cui all'articolo 8, essa costituisce comunicazione di avvio del procedimento ai sensi dell'articolo 7. La data di protocollazione dell'istanza, segnalazione o comunicazione non può comunque essere diversa da quella di effettiva presentazione. Le istanze, segnalazioni o comunicazioni producono effetti anche in caso di mancato rilascio della ricevuta, ferma restando la responsabilità del soggetto competente.

2. Nel caso di istanza, segnalazione o comunicazione presentate ad un ufficio diverso da quello competente, i termini di cui agli articoli 19, comma 3, e 20, comma 1, decorrono dal ricevimento dell'istanza, segnalazione o della comunicazione da parte dell'ufficio competente.

(81) Articolo inserito dall' art. 3, comma 1, lett. a), D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 126. Vedi, anche, le disposizioni contenute nell' art. 4, comma 1 del medesimo D.Lgs. n. 126/2016.

Art. 19 Segnalazione certificata di inizio attività - Scia ^{(82) (87) (92)}

1. Ogni atto di autorizzazione, licenza, concessione non costitutiva, permesso o nulla osta comunque denominato, comprese le domande per le iscrizioni in albi o ruoli richieste per l'esercizio di attività imprenditoriale, commerciale o artigianale il cui rilascio dipenda esclusivamente dall'accertamento di requisiti e presupposti richiesti dalla legge o da atti amministrativi a contenuto generale, e non sia previsto alcun limite o contingente complessivo o specifici strumenti di programmazione settoriale per il rilascio degli atti stessi, è sostituito da una segnalazione dell'interessato, con la sola esclusione dei casi in cui sussistano vincoli ambientali, paesaggistici o culturali e degli atti rilasciati dalle amministrazioni preposte alla difesa nazionale, alla pubblica sicurezza, all'immigrazione, all'asilo, alla cittadinanza, all'amministrazione della giustizia, all'amministrazione delle finanze, ivi compresi gli atti concernenti le reti di acquisizione del gettito, anche derivante dal gioco, nonché di quelli previsti dalla normativa per le costruzioni in zone sismiche e di quelli imposti dalla normativa comunitaria. La segnalazione è corredata dalle dichiarazioni sostitutive di certificazioni e dell'atto di notorietà per quanto riguarda tutti gli stati, le qualità personali e i fatti previsti negli *articoli 46 e 47 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445*, nonché, ove espressamente previsto dalla normativa vigente, dalle attestazioni e asseverazioni di tecnici abilitati, ovvero dalle dichiarazioni di conformità da parte dell'Agenzia delle imprese di cui all' *articolo 38, comma 4, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 6 agosto 2008, n. 133*, relative alla sussistenza dei requisiti e dei presupposti di cui al primo periodo; tali attestazioni e asseverazioni sono corredate dagli elaborati tecnici necessari per consentire le verifiche di competenza dell'amministrazione. Nei casi in cui la normativa vigente prevede l'acquisizione di atti o pareri di organi o enti appositi, ovvero l'esecuzione di verifiche preventive, essi sono comunque sostituiti dalle autocertificazioni, attestazioni e asseverazioni o certificazioni di cui al presente comma, salve le verifiche successive degli organi e delle amministrazioni competenti. La segnalazione, corredata delle dichiarazioni, attestazioni e asseverazioni nonché dei relativi elaborati tecnici, può essere presentata mediante posta raccomandata con avviso di ricevimento, ad eccezione dei procedimenti per cui è previsto l'utilizzo esclusivo della modalità telematica; in tal caso la segnalazione si considera presentata al momento della ricezione da parte dell'amministrazione. ⁽⁸⁵⁾

2. L'attività oggetto della segnalazione può essere iniziata, anche nei casi di cui all'articolo 19-bis, comma 2, dalla data della presentazione della segnalazione all'amministrazione competente. ⁽⁹¹⁾

3. L'amministrazione competente, in caso di accertata carenza dei requisiti e dei presupposti di cui al comma 1, nel termine di sessanta giorni dal ricevimento della segnalazione di cui al medesimo comma, adotta motivati provvedimenti di divieto di prosecuzione dell'attività e di rimozione degli eventuali effetti dannosi di essa. Qualora sia possibile conformare l'attività intrapresa e i suoi effetti alla normativa vigente, l'amministrazione competente, con atto motivato, invita il privato a provvedere prescrivendo le misure necessarie con la fissazione di un termine non inferiore a trenta giorni per l'adozione di queste ultime. In difetto di adozione delle misure da parte del privato, decorso il suddetto termine, l'attività si intende vietata. Con lo stesso atto motivato, in presenza di attestazioni non veritiere o di pericolo per la tutela dell'interesse pubblico in materia di ambiente, paesaggio, beni culturali, salute, sicurezza pubblica o difesa nazionale, l'amministrazione dispone la sospensione dell'attività intrapresa. L'atto motivato interrompe il termine di cui al primo periodo, che ricomincia a decorrere dalla data in cui il privato comunica l'adozione delle suddette misure. In assenza di ulteriori provvedimenti, decorso lo stesso termine, cessano gli effetti della sospensione eventualmente adottata. ⁽⁹⁰⁾

4. Decorso il termine per l'adozione dei provvedimenti di cui al comma 3, primo periodo, ovvero di cui al comma 6-bis, l'amministrazione competente adotta comunque i provvedimenti previsti dal medesimo comma 3 in presenza delle condizioni previste dall'articolo 21-nonies. ⁽⁸⁹⁾

4-bis. Il presente articolo non si applica alle attività economiche a prevalente carattere finanziario, ivi comprese quelle regolate dal testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia di cui al *decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385*, e dal testo unico in materia di intermediazione finanziaria di cui al *decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58*. ⁽⁸⁴⁾

[5. Il presente articolo non si applica alle attività economiche a prevalente carattere finanziario, ivi comprese quelle regolate dal testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia di cui al *decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385*, e dal testo unico in materia di intermediazione finanziaria di cui al *decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58*. Ogni controversia relativa all'applicazione del presente articolo è devoluta alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo. Il relativo ricorso giurisdizionale, esperibile da qualunque interessato nei termini di legge, può riguardare anche gli atti di assenso formati in virtù delle norme sul silenzio assenso previste dall'articolo 20. ⁽⁸³⁾]

6. Ove il fatto non costituisca più grave reato, chiunque, nelle dichiarazioni o attestazioni o asseverazioni che corredano la segnalazione di inizio attività, dichiara o attesta falsamente l'esistenza dei requisiti o dei presupposti di cui al comma 1 è punito con la reclusione da uno a tre anni.

6-bis. Nei casi di Scia in materia edilizia, il termine di sessanta giorni di cui al primo periodo del comma 3 è ridotto a trenta giorni. Fatta salva l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 4 e al comma 6, restano altresì ferme le disposizioni relative alla vigilanza sull'attività urbanistico-edilizia, alle responsabilità e alle sanzioni previste dal *decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380*, e dalle leggi regionali. ⁽⁸⁶⁾

6-ter. La segnalazione certificata di inizio attività, la denuncia e la dichiarazione di inizio attività non costituiscono provvedimenti taciti direttamente impugnabili. Gli interessati possono sollecitare l'esercizio delle verifiche spettanti all'amministrazione e, in caso di inerzia, esperire esclusivamente l'azione di cui all'art. 31, commi 1, 2 e 3 del decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104. ⁽⁸⁸⁾

(82) Articolo sostituito dall'art. 2, comma 10, L. 24 dicembre 1993, n. 537, modificato dall'art. 21, comma 1, lett. aa), L. 11 febbraio 2005, n. 15, sostituito dall'art. 3, comma 1, D.L. 14 marzo 2005, n. 35, convertito con modificazioni, dalla L. 14 maggio 2005, n. 80, modificato dall'art. 9, comma 3, 4 e 5, L. 18 giugno 2009, n. 69, dall'art. 85, comma 1, D.Lgs. 26 marzo 2010, n. 59 e, successivamente così sostituito dall'art. 49, comma 4-bis, D.L. 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla L. 30 luglio 2010, n. 122; vedi anche il comma 4-ter del medesimo art. 49, D.L. 78/2010.

(83) Comma abrogato dall'art. 4, comma 1, n. 14) 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.

(84) Comma inserito dall'art. 2, comma 1-quinquies, D.L. 5 agosto 2010, n. 125, convertito, con modificazioni, dalla L. 1° ottobre 2010, n. 163.

(85) Comma così modificato dall'art. 5, comma 2, lett. b), n. 2), D.L. 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla L. 12 luglio 2011, n. 106, dall'art. 2, comma 1, D.L. 9 febbraio 2012, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 aprile 2012, n. 35 e, successivamente, dall'art. 13, comma 1, D.L. 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla L. 7 agosto 2012, n. 134.

(86) Comma aggiunto dall'art. 5, comma 2, lett. b), n. 2), D.L. 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla L. 12 luglio 2011, n. 106 e, successivamente, così modificato dall'art. 6, comma 1, lett. b), D.L. 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla L. 14 settembre 2011, n. 148.

(87) Per l'interpretazione autentica del presente articolo, vedi l'art. 5, comma 2, lett. c), D.L. 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla L. 12 luglio 2011, n. 106.

(88) Comma aggiunto dall'art. 6, comma 1, lett. c), D.L. 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla L. 14 settembre 2011, n. 148.

(89) Comma modificato dall'art. 6, comma 1, lett. a), D.L. 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla L. 14 settembre 2011, n. 148 e dall'art. 19-bis, comma 3, D.L. 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 agosto 2014, n. 116. Successivamente il presente comma è stato così sostituito dall'art. 6, comma 1, lett. a), L. 7 agosto 2015, n. 124.

(90) Comma modificato dall'art. 25, comma 1, lett. b-bis), D.L. 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 novembre 2014, n. 164, sostituito dall'art. 6, comma 1, lett. a), L. 7 agosto 2015, n. 124, e, successivamente, così modificato dall'art. 3, comma 1, lett. b), n. 2), D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 126. Vedi, anche, le disposizioni contenute nell'art. 4, comma 1 del medesimo D.Lgs. n. 126/2016.

(91) Comma così modificato dall'art. 3, comma 1, lett. b), n. 1), D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 126. Vedi, anche, le disposizioni contenute nell'art. 4, comma 1 del medesimo D.Lgs. n. 126/2016.

(92) Vedi, anche, l'art. 2, D.Lgs. 25 novembre 2016, n. 222.

Art. 19-bis Concentrazione dei regimi amministrativi ⁽⁹³⁾ ⁽⁹⁴⁾

1. Sul sito istituzionale di ciascuna amministrazione è indicato lo sportello unico, di regola telematico, al quale presentare la SCIA, anche in caso di procedimenti connessi di competenza di altre amministrazioni ovvero di diverse articolazioni interne dell'amministrazione ricevente. Possono essere istituite più sedi di tale sportello, al solo scopo di garantire la pluralità dei punti di accesso sul territorio.

2. Se per lo svolgimento di un'attività soggetta a SCIA sono necessarie altre SCIA, comunicazioni, attestazioni, asseverazioni e notifiche, l'interessato presenta un'unica SCIA allo sportello di cui al comma 1. L'amministrazione che riceve la SCIA la trasmette immediatamente alle altre amministrazioni interessate al fine di consentire, per quanto di loro competenza, il controllo sulla sussistenza dei requisiti e dei presupposti per lo svolgimento dell'attività e la presentazione, almeno cinque giorni prima della scadenza dei termini di cui all'articolo 19, commi 3 e 6-bis, di eventuali proposte motivate per l'adozione dei provvedimenti ivi previsti.

3. Nel caso in cui l'attività oggetto di SCIA è condizionata all'acquisizione di atti di assenso comunque denominati o pareri di altri uffici e amministrazioni, ovvero all'esecuzione di verifiche preventive, l'interessato presenta allo sportello di cui al comma 1 la relativa istanza, a seguito della quale è rilasciata ricevuta ai sensi dell'articolo 18-bis. In tali casi, il termine per la convocazione della conferenza di cui all'articolo 14 decorre dalla data di presentazione dell'istanza e l'inizio dell'attività resta subordinato al rilascio degli atti medesimi, di cui lo sportello dà comunicazione all'interessato.

(93) Articolo inserito dall'art. 3, comma 1, lett. c), D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 126. Vedi, anche, le disposizioni contenute nell'art. 4, comma 1 del medesimo D.Lgs. n. 126/2016.

(94) Vedi, anche, l' art. 2, D.Lgs. 25 novembre 2016, n. 222.

Art. 20 Silenzio assenso ⁽⁹⁵⁾ ⁽⁹⁶⁾ ⁽¹⁰²⁾

1. Fatta salva l'applicazione dell'*articolo 19*, nei procedimenti ad istanza di parte per il rilascio di provvedimenti amministrativi il silenzio dell'amministrazione competente equivale a provvedimento di accoglimento della domanda, senza necessità di ulteriori istanze o diffide, se la medesima amministrazione non comunica all'interessato, nel termine di cui all'*articolo 2*, commi 2 o 3, il provvedimento di diniego, ovvero non procede ai sensi del comma 2. Tali termini decorrono dalla data di ricevimento della domanda del privato. ⁽¹⁰¹⁾

2. L'amministrazione competente può indire, entro trenta giorni dalla presentazione dell'istanza di cui al comma 1, una conferenza di servizi ai sensi del capo IV, anche tenendo conto delle situazioni giuridiche soggettive dei controinteressati.

3. Nei casi in cui il silenzio dell'amministrazione equivale ad accoglimento della domanda, l'amministrazione competente può assumere determinazioni in via di autotutela, ai sensi degli *articoli 21-quinquies 21-nonies*.

4. Le disposizioni del presente articolo non si applicano agli atti e procedimenti riguardanti il patrimonio culturale e paesaggistico, l'ambiente, la tutela dal rischio idrogeologico, la difesa nazionale, la pubblica sicurezza, l'immigrazione, l'asilo e la cittadinanza, la salute e la pubblica incolumità, ai casi in cui la normativa comunitaria impone l'adozione di provvedimenti amministrativi formali, ai casi in cui la legge qualifica il silenzio dell'amministrazione come rigetto dell'istanza, nonché agli atti e procedimenti individuati con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per la funzione pubblica, di concerto con i Ministri competenti. ⁽⁹⁸⁾

5. Si applicano gli *articoli 2*, comma 7, e *10-bis*. ⁽⁹⁷⁾

[5-bis. Ogni controversia relativa all'applicazione del presente articolo è devoluta alla giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo. ⁽¹⁰⁰⁾ ⁽⁹⁹⁾]

(95) Articolo modificato dall'art. 21, comma 1, lett. bb), L. 11 febbraio 2005, n. 15 e, successivamente, sostituito dall'art. 3, comma 6-ter, D.L. 14 marzo 2005, n. 35, convertito con modificazioni, dalla L. 14 maggio 2005, n. 80.

(96) A norma dell'art. 3, comma 6-sexies, D.L. 14 marzo 2005, n. 35, convertito con modificazioni, dalla L. 14 maggio 2005, n. 80, le disposizioni del presente articolo non si applicano ai procedimenti in corso alla data del 15 maggio 2005, ferma la facoltà degli interessati di presentare nuove istanze.

(97) Comma così sostituito dall'art. 7, comma 1, lett. d), L. 18 giugno 2009, n. 69.

(98) Comma così modificato dall'art. 9, comma 3, L. 18 giugno 2009, n. 69 e, successivamente, dall' art. 54, comma 2, L. 28 dicembre 2015, n. 221.

(99) Comma abrogato dall'art. 4, comma 1, n. 14) dell'Allegato 4 al D.Lgs. 2 luglio 2010, n. 104, come modificato dall'art. 1, comma 3, lett. b), n. 5), D.Lgs. 15 novembre 2011, n. 195.

(100) Comma aggiunto dall'art. 2, comma 1-sexies, D.L. 5 agosto 2010, n. 125, convertito, con modificazioni, dalla L. 1° ottobre 2010, n. 163.

(101) Comma così modificato dall' art. 3, comma 1, lett. d), D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 126.

(102) Vedi, anche, il D.P.R. 26 aprile 1992, n. 300, il D.P.R. 9 maggio 1994, n. 407 ed il D.P.R. 9 maggio 1994, n. 411.

Art. 21 Disposizioni sanzionatorie ⁽¹⁰³⁾

1. Con la segnalazione o con la domanda di cui agli *articoli 19 20* l'interessato deve dichiarare la sussistenza dei presupposti e dei requisiti di legge richiesti. In caso di dichiarazioni mendaci o di false attestazioni non è ammessa la conformazione dell'attività e dei suoi effetti a legge o la sanatoria prevista dagli articoli medesimi ed il dichiarante è punito con la sanzione prevista dall'articolo 483 del codice penale, salvo che il fatto costituisca più grave reato. ⁽¹⁰⁵⁾

[2. Le sanzioni attualmente previste in caso di svolgimento dell'attività in carenza dell'atto di assenso dell'amministrazione o in difformità di esso si applicano anche nei riguardi di coloro i quali diano inizio all'attività ai sensi degli *articoli 19 e 20* in mancanza dei requisiti richiesti o, comunque, in contrasto con la normativa vigente. ⁽¹⁰⁶⁾]

2-bis. Restano ferme le attribuzioni di vigilanza, prevenzione e controllo su attività soggette ad atti di assenso da parte di pubbliche amministrazioni previste da leggi vigenti, anche se è stato dato inizio all'attività ai sensi degli *articoli 19 20*. ⁽¹⁰⁴⁾

2-ter. La decorrenza del termine previsto dall'articolo 19, comma 3, e la formazione del silenzio assenso ai sensi dell'articolo 20 non escludono la responsabilità del dipendente che non abbia agito tempestivamente nel caso in cui la segnalazione certificata o l'istanza del privato non fosse conforme alle norme vigenti. ⁽¹⁰⁷⁾

(103) *Rubrica inserita dall'art. 21, comma 1, lett. cc), L. 11 febbraio 2005, n. 15.*

(104) *Comma aggiunto dall'art. 3, comma 6-novies, D.L. 14 marzo 2005, n. 35, convertito con modificazioni, dalla L. 14 maggio 2005, n. 80.*

(105) *Comma così modificato dall'art. 6, comma 1, lett. b), n. 1), L. 7 agosto 2015, n. 124.*

(106) *Comma abrogato dall'art. 6, comma 1, lett. b), n. 2), L. 7 agosto 2015, n. 124.*

(107) *Comma aggiunto dall'art. 3, comma 1, lett. e), D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 126.*

(...)

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* ⁽²⁾.

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

(2) Vedi, anche, la *Delib.G.R. 19 aprile 2018, n. 134*.

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 ⁽³⁾.
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.

(3) 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 ⁽⁴⁾.

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 ⁽⁵⁾;
- d) studenti frequentanti le scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado appartenenti a nuclei familiari con almeno tre figli.

(4) 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).

(5) 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 ⁽⁶⁾.

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.

(6) *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 ⁽⁷⁾;

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.

(7) 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* ⁽¹⁰⁾.

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, effettuati dall'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente della Calabria (ARPACAL) con particolare riferimento ai comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti, nel rispetto dei criteri stabiliti dal *decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155* (Attuazione della *direttiva 2008/50/CE* relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa) ⁽⁸⁾.

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 12 per cento delle risorse di cui all'articolo 21, comma 3 ⁽⁹⁾.

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.

(8) Lettera così sostituita dall' art. 1, comma 1, L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(9) Comma così modificato dall' art. 1, comma 1, lettera f), L.R. 5 agosto 2016, n. 29 e dall' art. 1, comma 2, L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(10) Vedi, anche, la Delib.G.R. 30 luglio 2018, n. 336.

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 ⁽³¹⁾.*

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 Presidente e del Revisore dei conti, non è prevista alcuna indennità di carica. Al Presidente è dovuta una indennità di carica pari ai due terzi delle indennità dei componenti della Giunta regionale. Al solo Presidente spetta il rimborso delle spese sostenute ⁽¹¹⁾.

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 e svolge le funzioni previste dal presente articolo. 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 ⁽¹²⁾ ⁽²⁸⁾.

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 e lo stesso trattamento economico del Presidente, fino alla sua elezione. Il Presidente ⁽¹³⁾:

- 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.
- d) assume le funzioni che gli sono delegate dal Comitato istituzionale ⁽¹⁴⁾;
- e) 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 ⁽¹⁴⁾.

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.

7-bis. La designazione e le elezioni di cui alle lettere b), c), d) ed e) del comma 7 sono effettuate dagli aventi diritto in sede di Assemblea, contestualmente alle elezioni di cui alla lettera f) dello stesso comma, qualora ne ricorrano le circostanze ⁽¹⁵⁾.

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 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 agli indirizzi impartiti 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 ⁽¹⁶⁾.

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 ⁽¹⁷⁾.

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

- a) l'attuazione di tutti gli atti adottati dal 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 di 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 nel caso di avvio di procedimenti penali o disciplinari per condotte di natura corruttiva ⁽¹⁸⁾.

9-ter. Il Direttore e l'eventuale Vicedirettore 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'*articolo 19 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165* (Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche). 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 ⁽¹⁸⁾.

9-quater. Il trattamento economico del Direttore, anche in distacco funzionale, 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 20 per cento ⁽¹⁸⁾.

10. 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 ⁽¹⁹⁾.

10-bis. Ai funzionari dell'ART-CAL può essere delegata l'adozione di atti di mero accertamento, a contenuto vincolato o meramente esecutivi ⁽²⁰⁾.

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. 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, inclusi quelli appartenenti ⁽²¹⁾:

- 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 Direttore, 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 ⁽²²⁾.

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) segnala la necessità, ove ne ricorrano le circostanze, di incrementare le percentuali di cui al comma 16 ⁽²³⁾;
- e) esercita ogni altra funzione demandata dalla legge o dai regolamenti.

13-bis. 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* (Disposizioni urgenti per il riequilibrio finanziario degli enti territoriali) convertito, con modificazioni, dalla *legge 6 giugno 2013, n. 64* ⁽²⁴⁾.

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 40 per cento delle risorse di cui all'articolo 21, comma 3 ⁽²⁵⁾.

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.

18-bis. All'ART-CAL, quale ente strumentale partecipato dalla Regione Calabria, non si applicano le disposizioni dell'*articolo 13, comma 8, della legge regionale 27 dicembre 2012, n. 69* ⁽²⁶⁾.

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 ⁽²⁹⁾.

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 incorporazione 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 ⁽³⁰⁾.

26. Le spese di funzionamento dell'Agenzia regionale reti e mobilità, determinate in misura del 48 per cento delle risorse di cui all'articolo 21, comma 3 sono trasferite all'Agenzia dall'ART-CAL ⁽²⁷⁾.

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.

(11) Comma così modificato dall' art. 2, comma 1, lettera a), nn. 1) e 2), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(12) Comma così modificato dall' art. 2, comma 1, lettera b), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(13) Alinea così modificato dall' art. 2, comma 1, lettera c), n. 1), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(14) Lettera aggiunta dall' art. 2, comma 1, lettera c), n. 2), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(15) Comma aggiunto dall' art. 2, comma 1, lettera d), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(16) Comma così modificato dall' art. 2, comma 1, lettera e), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(17) Comma dapprima modificato dall' art. 1, comma 1, lettera g), L.R. 5 agosto 2016, n. 29 e poi così sostituito dall' art. 2, comma 1, lettera f), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(18) Comma aggiunto dall' art. 2, comma 1, lettera f), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(19) Comma dapprima modificato dall' art. 32, comma 1, L.R. 27 dicembre 2016, n. 43 e poi così sostituito dall' art. 2, comma 1, lettera g), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(20) Comma aggiunto dall' art. 2, comma 1, lettera g), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(21) Alinea così modificato dall' art. 2, comma 1, lettera h), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(22) Comma così modificato dall' art. 2, comma 1, lettera i), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(23) Lettera così sostituita dall' art. 2, comma 1, lettera j), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(24) Comma aggiunto dall' art. 2, comma 1, lettera k), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(25) Comma così modificato dall' art. 2, comma 1, lettera l), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(26) Comma aggiunto dall' art. 2, comma 1, lettera m), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(27) Comma così modificato dall' art. 1, comma 1, lettera h), L.R. 5 agosto 2016, n. 29 e dall' art. 2, comma 1, lettera n), L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

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

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

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

(31) 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 dal Comitato istituzionale dell'ART-CAL, con particolare riferimento alle caratteristiche della domanda di trasporto ⁽³²⁾:

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. Il Comitato istituzionale dell'ART-CAL può stabilire requisiti per l'istituzione degli ambiti territoriali di area a domanda debole ⁽³³⁾.

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). Il Comitato istituzionale dell'ART-CAL può stabilire le forme associative dei comitati d'ambito ⁽³³⁾.

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.

(32) Alinea così modificato dall' art. 3, comma 1, L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(33) Comma così modificato dall' art. 3, comma 1, L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

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 con deliberazione della Giunta regionale, previo parere non vincolante del Comitato della mobilità e dell'ART-CAL, 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 ⁽³⁴⁾ ⁽³⁶⁾;

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, fatte salve le limitazioni finalizzate a non compromettere l'equilibrio economico dei contratti di servizio. L'autorizzazione è della durata massima di cinque anni e decade qualora non siano più soddisfatti i requisiti di cui al comma 1 ⁽³⁵⁾.

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.

(34) Lettera così modificata dall' art. 3, comma 2, L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(35) Comma così modificato dall' art. 8, comma 1, lettera a), L.R. 22 dicembre 2017, n. 54 e dall' art. 3, comma 3, L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(36) Vedi anche, la Delib.G.R. 30 luglio 2018, n. 339.

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 ⁽³⁸⁾.

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. ⁽³⁷⁾]

(37) 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).

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

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

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

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

b) l'obbligo di cessione al subentrante, se al momento del subentro non è scaduto il vincolo di destinazione di cui alla lettera a), in base al valore 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 ⁽⁴¹⁾;

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 ⁽³⁹⁾.

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 ⁽⁴⁰⁾.

(39) 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).

(40) 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).

(41) Lettera così modificata dall' art. 3, comma 4, L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

TITOLO IV

Disposizioni finanziarie, transitorie e finali

Art. 21 *Norma finanziaria.*

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

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

b) da risorse autonome di bilancio regionale;

c) da risorse del bilancio degli enti locali.

2. Le risorse di cui alla lettera a), per la quota parte il cui accertamento in entrata è legato ai criteri 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 ⁽⁴²⁾:

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 dall'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 ⁽⁴³⁾.

3-bis. 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 ⁽⁴⁴⁾.

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.

(42) Alinea così modificato dall' art. 4, comma 1, L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(43) Comma dapprima modificato dall' art. 1, comma 1, lettere l), m) e n), L.R. 5 agosto 2016, n. 29 e poi così sostituito dall' art. 4, comma 2, L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(44) Comma aggiunto dall' art. 4, comma 2, L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa 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 ⁽⁴⁷⁾.

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, ad eccezione del revisore dei conti. L'attuazione del presente comma è effettuata senza nuovi oneri sul bilancio regionale ⁽⁴⁸⁾.

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 ⁽⁴⁵⁾.
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 ⁽⁴⁶⁾.
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.
10. Fino alla costituzione dell'Agenzia regionale reti e mobilità, qualora l'ART-CAL, in sostituzione della delega di cui al comma 22 dell'articolo 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 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali e misure per lo sviluppo) convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 ⁽⁴⁹⁾.

(45) 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).

(46) 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).

(47) 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).

(48) Comma così modificato dall' art. 5, comma 1, L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa legge).

(49) Comma aggiunto dall' art. 5, comma 2, L.R. 8 febbraio 2018, n. 4, a decorrere dal 13 febbraio 2018 (ai sensi di quanto disposto dall' art. 7, comma 1, della stessa 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.



Assessorato
Sistema della Logistica
Sistema Portuale Regionale
Sistema Gioia Tauro
Delega Piano Regionale dei Trasporti

Dipartimento N. 6
Infrastrutture, Lavori Pubblici, Mobilità
Settore N. 12
Infrastrutture di Trasporto
Settore N. 13
Sistema della Logistica

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Proposta Definitiva

*1. Una nuova visione del Sistema Mobilità
Passeggeri e Merci della Calabria*

*2. Il settore dei trasporti e della logistica in
Calabria*

3. Prospettive future ed obiettivi di Piano

**4. Proposte di obiettivi, azioni e misure per il
sistema di mobilità della Calabria**

Appendici

Dicembre 2016

Dicembre 2016

Dicembre 2016

Dicembre 2016

4. Proposte di obiettivi, azioni e misure per il sistema di mobilità della Calabria

Obiettivo 1: Formazione, ricerca, informazione e innovazione

Azione 1: Misure per incentivare la formazione, la ricerca di base e applicata, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica

1.1 Formazione scolastica

Misure per la promozione della formazione per la scuola primaria e secondaria, nei campi dei trasporti e della logistica, mediante specializzazione dei processi didattici rispetto alle tematiche che interconnettono la storia e la geografia della Calabria con il sistema mare, a partire dalle relazioni più importanti: magna grecia con archeologia marittima, letteratura e saggistica; dai bizantini ai normanni con percorsi culturali estensione della via francigena e itinerari religiosi; il mediterraneo oggi con letteratura dei paesi mediterranei, condizioni di vita e di lavoro, migrazioni e processi di sviluppo locale, programmi di cooperazione.

Attivazione di processi di alternanza scuola-lavoro in tutti i settori di interazione con: l'ingegneria dei trasporti e della logistica, del mare, dei porti, dei retro porti; l'economia del mare; l'ingegneria e l'economia delle aree industriali collegate.

Visite per le scuole di ogni ordine e grado agli impianti portuali.

Visite per le scuole di ogni ordine e grado al sistema dei musei finalizzate, sia all'archeologia subacquea, sia a quanto riconducibile all'economia ed ingegneria del mare, alle connessioni della Calabria con il sistema mare: magna grecia con archeologia marittima, letteratura e saggistica; dai bizantini ai normanni con percorsi culturali estensione della via francigena e itinerari religiosi; il mediterraneo oggi con letteratura dei paesi mediterranei, condizioni di vita e di lavoro, migrazioni e processi di sviluppo locale, programmi di cooperazione.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 10 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

1.2 Formazione universitaria

Promozione della formazione universitaria nei corsi di studio dei vari livelli. I corsi di studio devono essere specifici di trasporti e/o logistica, incardinati nelle aree

dell'ingegneria e dell'economia.

La collaborazione deve avvenire con università e centri di ricerca aventi qualificazione di eccellenza nei settori di riferimento per le tematiche oggetto del presente piano secondo i criteri adottati dal Miur e dall'Anvur, ovvero secondo gli indici internazionali WoS e Scopus, con:

- attivazione di lauree e lauree magistrali, in ingegneria e/o economia dei trasporti e della logistica e delle attività connesse;
- attivazione di master universitari in ingegneria e/o economia, di primo e secondo livello, nei settori dei trasporti e della logistica, del mare e dei porti, per l'inserimento nel mondo del lavoro e per la riqualificazione delle conoscenze già acquisite;
- supporto a dottorati di ricerca nel settore dei trasporti e della logistica anche con riferimento agli ITS.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 1 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

1.3 Formazione permanente e rafforzamento capacità istituzionale

Promozione e finanziamento di programmi di formazione finalizzati al raggiungimento di obiettivi di massima competenza, da parte del personale dell'ente Regione e degli enti locali, dell'AP (o della istituenda AdSP), delle aziende di trasporto, delle aziende di logistica, nelle aree tecniche, economiche ed amministrative di riferimento per il PRT, anche in relazione alle più recenti tecnologie dell'informazione. I programmi devono essere svolti con Dipartimenti universitari (o con docenti e ricercatori provenienti da differenti dipartimenti universitari) aventi qualificazione di eccellenza riconosciuta da organismi nazionali Miur - Anvur (VQR 2004-2010, posizione verde o blu o VQR 2011-2014 con posizione nel primo quarto della classifica nazionale) e/o sulla base degli indici internazionali WoS e Scopus, con:

- attivazione di master finalizzati al personale in ruolo in enti pubblici e/o privati, da finanziare mediante le risorse previste dall'Obiettivo Tematico 11, PRA, del POR/FESR 2014-2020;
- attivazione di crediti professionalizzanti concordati con gli ordini professionali.

1.4 Sviluppo della Ricerca

Promozione della ricerca di base e della ricerca applicata nei settori dei trasporti e/o della logistica e nei settori direttamente connessi collaborando con università e centri di ricerca aventi qualificazione di eccellenza nei settori di riferimento per le tematiche oggetto del presente piano secondo i criteri adottati dal Miur ed implementati dall'Anvur (VQR 2004-2010, posizione verde o blu ed eventualmente VQR 2011-2014 quando disponibile), e secondo gli indici internazionali WoS e Scopus con sviluppo di Ricerca finalizzata a specifiche esigenze della Regione, con Progetti di Ricerca di Rilevante Interesse coordinati dalla Regione.

Sviluppo di ricerca finalizzata a incrementare conoscenze nel settore trasporti e logistica, connesse alle realtà industriali del settore presenti in Calabria.

Attivazione di percorsi a tripla elica, che coinvolgano le Amministrazioni pubbliche, le Università ed i centri di ricerca, le industrie, sviluppando, attraverso le opportune sinergie, innovazioni di prodotto e di processo.

Supporto ai gruppi di ricerca delle università e dei centri di ricerca calabresi per la partecipazione ai programmi europei (Horizon) sia da coordinatori che da partecipanti, nell'ambito di specifiche sinergie con Università e Centri di Ricerca di riferimento nazionale ed internazionale.

Finanziamento di progetti di ricerca: che abbiano avuto giudizio positivo in Horizon o PRIN_MIUR e che non siano stati finanziati per limiti di risorse UE o nazionali; da cui possa essere estrapolata la parte relativa alla Calabria; che facciano capo ad Università, Enti di Ricerca, aziende pubbliche e/o private con almeno una sede in Calabria al momento dell'attribuzione del finanziamento regionale.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 1 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

1.5 Strategia per lo sviluppo omogeneo interno regionale dell'informatica e della telematica in linea con l'architettura nazionale e UE

Incentivazione di un approccio omogeneo nel settore dell'informatizzazione:

- della logistica, anche in relazione alla Piattaforma Logistica Nazionale;
- del trasporto pubblico locale;
- del trasporto collettivo nelle nuove forme (a chiamata, shared,...);
- del trasporto individuale.

Tutti i progetti sviluppati in Calabria, ed in particolare quelli che si sviluppano con il supporto della Regione Calabria, devono essere integrati e pienamente definiti

Piano Regionale dei Trasporti - Piano Direttore

nell'ambito dell'Architettura europea Karen e di quella italiana Artist nelle versioni più avanzate rilasciate e disponibili.

Promozione dell'integrazione con i sistemi nazionali ed europei per:

- sistemi di informazione e navigazione del veicolo (In Vehicle Navigation Systems - IVNS)
 - Sistemi di gestione del traffico e della mobilità (Advanced Traffic Management Systems - ATMS)
 - Sistemi di informazione avanzata all'utenza (Advanced Traveller Information Systems - ATIS)
 - Sistemi di controllo avanzato del veicolo (Advanced Vehicle Control Systems - AVCS)
- sistemi per il trasporto pubblico (Advanced Public Transport Systems - APTS)
- sistemi per il trasporto merci (Commercial Vehicle Operations - CVO)
- sistemi di gestione delle emergenze (Emergency Management Systems - EMS).

1.6 Strategie per lo sviluppo omogeneo con i sistemi esterni dell'informatica e della telematica ITS

Integrazione con le principali piattaforme nazionali: PLN (Piattaforma Logistica Nazionale); VTS (Vessel Traffic System) attraverso i sistemi PMIS (Port Management Information System) e MASM (Maritime Security Management); PIL (Piattaforma Integrata per la Logistica); AIDA con i riferimenti a MMA ed MMP; Piattaforma Panama di ANAS; Piattaforma Telematica dell'Albo dell'Autotrasporto.

Attivazione di una Piattaforma Logistica Regionale che declini le funzioni della PLN rispondendo alle particolari esigenze regionali.

Sviluppo dei sistemi ITS nell'ambito dell'accordo di partenariato 2014-2020 con riferimento agli obiettivi tematici 4 (transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio) e 7 (promozione dei sistemi di trasporti sostenibili ed eliminare le strozzature di rete).

Promozione di una smart mobility regionale, in stretto collegamento con quella nazionale, con misure specifiche relative a: sviluppo smart dei principali nodi di trasporto; aree urbane come nodi della rete (urban community system); integrazione del sistema portuale; applicazioni dei servizi di Galileo; supporto all'estensione di ERTMS; individuazione di indicatori di prestazione per specificare i singoli livelli di servizio di ognuna delle attività su cui basare i piani di settore; implementazione di tecnologie ITS per la sicurezza stradale.

Promozione tra gli automobilisti della diffusione di sistemi cooperativi ITS basati sulle

connessioni fornite dalla telefonia cellulare per incentivare la guida sicura (SAFE-DRIVE) ed il contenimento dei consumi energetici (ECO-DRIVE).

Promozione di campagne per il non uso dei telefoni cellulari alla guida, anche in connessione con le analisi dei dati nazionali incidenti ACI-ISTAT per il 2015.

1.7 Internazionalizzazione della Formazione

Promozione di programmi formativi (Erasmus plus, ecc.) su temi PRT per l'acquisizione di conoscenze e competenze di studenti calabresi in altre Università o in altri centri di ricerca o in società pubbliche o private, italiane o straniere.

Promozione di programmi formativi su temi PRT per il trasferimento di conoscenze e competenze di studenti italiani, provenienti da altre Regioni, o stranieri provenienti da altri Paesi con particolare priorità agli studenti dei Paesi appartenenti alla Union per la Méditerranée.

Attivazione di un Campus del Mediterraneo interuniversitario su temi PRT per studenti stranieri con particolare riferimento a quelli provenienti dall'Area del Mediterraneo, in coordinamento con il centro di ricerche di cui all'azione 6, in una struttura di priorità regionale (es. ex CIAPI di Reggio).

Attivazione di programmi estivi formativi specifici su temi PRT nelle Università calabresi, con l'utilizzo delle strutture universitarie residenziali.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

1.8 Strategia Specializzazione

La Smart Specialisation Strategy (S3) è uno degli strumenti previsti dalla Strategia Europa 2020 e costituisce condizionalità ex-ante per l'accesso ai fondi di finanziamento FESR della programmazione comunitaria 2014-2020 dedicati alla ricerca e innovazione, pur avendo impatti sull'intera programmazione dei fondi SIE. La S3 Calabria include la logistica fra le otto aree di innovazione. Per la sua caratteristica fondante la logistica si relaziona sia come soggetto fornitore che come soggetto fruitore, con le altre aree S3, e diviene, insieme con i trasporti uno degli elementi principali della evoluzione della S3, come verificato dal processo di confronto attivato con le realtà locali. Da questo processo emergono segnali importanti: da una parte quelli che sostengono l'integrazione lungo le filiere manifatturiere, con particolare rilievo per quella agroalimentare e per le esperienze più avanzate di quella metalmeccanica, e dall'altra la centralità dell'area di Gioia Tauro,

anche al fine di sostenere altre opportunità di innovazione sul territorio regionale.

La S3 Calabria permette l'attivazione di un ampio ventaglio di strumenti per l'innovazione e per l'innalzamento della conoscenza interna ed esterna, attraverso l'avvio di una piattaforma tematica regionale, progetti di ricerca e innovazione, attrazione di operatori, formazione nelle aziende e di figure specialistiche, al fine di un trasferimento del know – how, a supporto anche delle p.m.i.

Ciò permette di identificare strategie di specializzazione territoriale che puntino alla sinergia delle aree di innovazione della S3 in una zona territoriale ben definita: il caso test che si persegue nel Piano dei Trasporti è quello del territorio del porto e del retroporto di Gioia Tauro, anche in relazione all'obiettivo 6.

1.9 Sviluppo dell'innovazione di prodotto e di processo nei trasporti e nella logistica e dell'innovazione nell'integrazione

Incentivazione dell'innovazione di prodotto con particolare attenzione all'ingegnerizzazione dei prototipi.

Incentivazione dell'innovazione di processo con trasformazione in processi lean manufacturing, estendibili a larg (lean agile resilient green), ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, dei tradizionali processi, e quindi con una riprogettazione e implementazione delle supply chain interne.

Incentivazione della contaminazione tra ricerca teorica, applicata e produzione, con gli obiettivi da una parte di trasformare la ricerca in realtà prototipali e quindi in produzioni e dall'altra di inserire nelle ricerche i processi e i prodotti con costi significativi per trasporto e logistica, che quindi possono beneficiare nel valore finale di forti innovazioni. Ciò con particolare riferimento all'agroindustria e alla metalmeccanica avanzata, in tutti i suoi segmenti, dal transport manufacturing, alla metalmeccanica di supporto all'agroalimentare, all'energetica.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1 e 3 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

1.10 Sviluppo delle scienze umanistiche

Sviluppo delle scienze umanistiche in relazione ai trasporti, alla logistica, all'economia e alla ingegneria del mare, all'archeologia subacquea, predisponendo un sistema di interventi che permetta di sviluppare e diffondere la conoscenza nel settore. Nell'ambito del sistema coordinato devono essere promosse adeguate iniziative in

differenti campi, dapprima in forma pilota, del tipo: cfu nei settori del diritto dei trasporti, della storia dei trasporti e della logistica, .. ; integrazioni di percorsi museali tra i musei della Calabria sul tema dell'archeologia subacquea -dalle tipologie di rilievo a quelle di recupero e restauro - e dell'economia ed ingegneria del mare relativa alla magna grecia -dai porti, alle navi, ai commerci-; fiera/festival/giornata del libro trasporti in senso ampio dalla storia ai viaggi.

Sviluppo di riflessioni sull'identità culturale, a partire dalla natura della popolazione calabrese, con mescolanze e sovrapposizioni di differenti traiettorie culturali, da greci di Calabria e popoli italici in poi, e dal rapporto con il territorio, allo stesso tempo marittimo e montano, che, nella sua diversità, deve essere inteso come elemento dialettico di costruttivo confronto e di arricchimento.

Obiettivo 2: Aree Urbane

Azione 2: Misure per il potenziamento infrastrutturale e dei servizi nelle aree urbane

2.1 Trasporto Pubblico in sede protetta

Misure per il trasporto delle persone, con potenziamento e rilancio del trasporto pubblico locale, tramite strategie gestionali, istituzionali e infrastrutturali:

- gestionali, con pianificazione integrata dei sistemi di TPL, innovazione dei sistemi di governance incentivando l'integrazione vettoriale, modale e tariffaria, urbana e suburbana, con riferimento anche al recente avviso pubblico per l'affidamento dei servizi di TPL ed ai vincoli imposti dal MEF e dal MIT;
- istituzionali, con avanzamento quadro normativo, a valle della legge di riordino dei servizi attuali, progetto industriale per efficientamento, determinazione attualizzata dei costi standard, revisione dei contenuti contrattuali;
- infrastrutturali, con (1) immissione di nuove tecnologie, di tipo ITS, per innalzare l'utilità per gli utenti e per efficientare i sistemi aziendali anche con la regolarità di funzionamento, (2) monitoraggio continuo degli investimenti previsti ed in corso di realizzazione, (3) implementazione prioritaria di sistemi vincolati (metrotramvia), secondo le più recenti tecnologie, con servizi di tipo urbano - suburbano, laddove integrabili alle reti ferroviarie esistenti, al fine di limitare i trasbordi e le rotture di carico in area urbana e suburbana, in sede riservata, adeguati alle realtà di medie dimensioni, favorendo lo sviluppo del sistema regionale su ferro; (4) implementazione di sistemi in sede riservata e/o protetta di nuova generazione di ridotto impatto infrastrutturale, adeguati alle realtà di medie dimensioni, internalizzando le migliori esperienze europee dal BHLS (Bus with High Level of Service) ai sistemi ancor più innovativi, secondo le più recenti tecnologie, con servizi di tipo urbano - suburbano; (5) analisi e studi di fattibilità di raccordi ferroviari con le dorsali ferroviarie attuali ed in corso di progettazione; (6) potenziamento, integrazione e sostituzione dei mezzi pubblici.

Le misure devono essere finalizzate alla crescita in valore assoluto dell'offerta di servizi e della domanda ed alla crescita percentuale rispetto ai servizi in sede promiscua.

2.2 Trasporto Pubblico in sede promiscua

Misure per il trasporto delle persone, con potenziamento e rilancio del trasporto pubblico locale, tramite strategie gestionali, istituzionali e infrastrutturali:

- gestionali, con pianificazione integrata dei sistemi di TPL, innovazione dei sistemi di governance incentivando l'integrazione vettoriale, modale e tariffaria, urbana e suburbana;
- istituzionali, con avanzamento quadro normativo, a valle della legge di riordino dei servizi attuali, anche in riferimento ai servizi di trasporto a chiamata, di car sharing, progetto industriale per efficientamento, determinazione attualizzata dei costi standard, revisione dei contenuti contrattuali;
- infrastrutturali, con (1) immissione di nuove tecnologie, di tipo ITS, per innalzare l'utilità per gli utenti e per efficientare i sistemi aziendali anche con la regolarità di funzionamento, (2) monitoraggio continuo degli investimenti previsti ed in corso di realizzazione, implementazione di sistemi di prioritarizzazione per i mezzi pubblici nelle reti urbane anche tramite progetti pilota; potenziamento, integrazione e sostituzione dei mezzi pubblici.

2.3 Trasporto individuale motorizzato

Misure per il trasporto privato delle persone, con l'integrazione di modi e servizi, al fine di modificare le percentuali modali, con disincentivazione delle auto private singolo utente, con:

- strategie delle differenti classi in relazione alla sicurezza stradale, con approccio "zero vittime" al 2050;
- supporto allo sviluppo di uso collettivo delle auto, con azioni relative alla condivisione dell'autovettura nel tempo (es. auto non di proprietà) e nello spazio (car pooling, auto di proprietà);
- attenzione specifica ai percorsi casa-scuola, in termini di quantità e qualità, con azioni relative alla condivisione;
- attenzione specifica ai percorsi ed ai nodi per i cittadini diversamente abili, anche in riferimento ai parcheggi.

2.4 Trasporto individuale non motorizzato e zone controllate

Sviluppare azioni integrate per l'attivazione e l'ampliamento delle aree pedonali, delle zone a traffico limitato (controllo della domanda), delle zone 30 (controllo dell'offerta), delle green zone (Action Plan on Urban Mobility) e delle low emission

Piano Regionale dei Trasporti - Piano Direttore

zones (Sustainable Urban Transport Plans), per favorire una rigenerazione ambientale e sociale della strada, soprattutto in ambito urbano.

Sostenere e proteggere i modi non motorizzati, e quindi piedi e bicicletta:

- per il modo piedi devono essere identificati differenti gradi di protezione, con attenzione specifica alle aree in prossimità degli edifici scolastici; nelle aree urbane devono essere realizzate reti pedonali senza interruzioni, provocate da autovetture e bus, incrementando la sicurezza e l'attrattività;
- per il modo bici devono essere identificati le differenti infrastrutture ciclabili (piste, corsie riservate e promiscue, itinerari turistici); deve essere supportato anche a scala urbana per le lunghe percorrenze, sia definendo e realizzando itinerari prioritari protetti, sia con misure di incentivo all'acquisto e/o la messa a disposizione delle biciclette;
- per il modo piedi ed il modo bici devono essere sviluppate piste e singoli percorsi pedonali e singole piste ciclabili, e, a tendere, sistemi di percorsi pedonali e di piste ciclabili, prestando particolare attenzione alla sicurezza; queste azioni sono da integrare direttamente con il TPL.

Prestare attenzione specifica ai percorsi ed ai nodi per i cittadini diversamente abili, sia nelle reti per il trasporto privato con attenzione ai parcheggi, sia nelle reti pedonali con attenzione alle caratteristiche del percorso che a quelle dei nodi, anche in termini di percorribilità e orientamento nello spazio.

Implementare specifici progetti pilota per i diversi segmenti di mobilità: pedoni, ciclisti, diversamente abili, bambini ed anziani, alunni e studenti, turisti e visitatori occasionali. Destinatari dei progetti pilota: Comuni, Città Metropolitane, Unioni e Fusioni di Comuni, specifici Enti.

La Regione si impegna a sostenere tutti gli interventi che si ispirano o si relazionano alle azioni individuate nell'Action Plan on Urban Mobility (Brussels, COM(2009), 490/5), sia promuovendo la diffusione dell'informazione sia con adeguati sostegni di incentivo alla partecipazione a tutti i bandi europei.

2.5 City logistics

Misure per la logistica urbana:

- regolamentazione dell'offerta:
 - regolamentazione degli orari di accesso,
 - regolamentazione degli accessi in riferimento alle dimensioni dei veicoli merci,

- regolamentazione dell'uso delle corsie preferenziali del trasporto pubblico locale,
- regolamentazione degli accessi delle aree più centrali con la predisposizione di un sistema di NDA (nearby delivery area - aree logistiche di prossimità),
- integrazione con il trasporto intermodale di lunga percorrenza per la raccolta/distribuzione delle merci urbane, con l'eventuale predisposizione di CDU (Centri Distribuzione Urbana);
- gestione della domanda
 - supporto alle politiche urbane finalizzate alla promozione di modelli innovativi basati sulla cooperazione tra gli attori coinvolti, e allo sviluppo di partnership locali pubbliche e private tra i vari attori,
 - razionalizzazione della distribuzione, con la massimizzazione dei carichi per veicolo e la minimizzazione dei veicoli complessivi;
- interventi infrastrutturali
 - potenziamento della distribuzione con l'uso di piazzole di sosta (a tendere in prenotazione),
 - predisposizione di CDU e NDA,
 - predisposizione di Pick-up Point a supporto dei nuovi modelli di acquisto on-line (e-commerce);
- impiego di ICT e ITS
 - supporto alle migliori pratiche che facciano uso di ITS per la gestione del traffico merci in area urbana;
- impiego di veicoli ecompatibili ed innovative:
 - potenziamento delle flotte di veicoli ad impatto zero,
 - regolamentazione degli accessi in riferimento alle caratteristiche prestazionali ambientali dei veicoli merci;
- interventi id collaborazione pubblico-privato;
- analisi e controllo di tutte le componenti della logistica urbana con attenzione alla logistica reverse in tutti i segmenti: dalle restituzioni alle altre fasi di recupero.

La Regione si impegna a sostenere tutti gli interventi che si ispirano e si relazionano alle azioni individuate nell'Action Plan on Urban Mobility (Brussels, COM(2009), 490/5) ed in particolare all'azione 19 - Urban Freight Transport, sia promuovendo la diffusione dell'informazione sia con adeguati sostegni di incentivo alla partecipazione a tutti i

bandi europei, sia con contributi specifici integrativi per i comuni che vincono bandi nazionali o europei integrativi, considerando le priorità ottenibili con gli interventi previsti dal POR per l'efficientamento energetico.

2.6 Misure per l'integrazione dei piani urbani, per la gerarchia delle reti e l'integrazione degli interventi

Misure per l'integrazione dei piani urbani tattici e strategici con i piani urbanistici e con i piani di sviluppo economico (piani commerciali, ...) *consentendo un continuo e reciproco adeguamento in un rapporto degerarchizzato anche se sempre rispettoso delle competenze istituzionali. Il criterio di cooperazione che è alla base dei rapporti Stato-Regioni e Regioni-Enti infraregionali è bene che sia esteso anche ai rapporti "orizzontali" tra settori "disciplinari" diversi, primi fra tutti l'assetto territoriale e lo sviluppo economico. Tra le attività di tali settori deve sussistere un analogo complesso di regole che superi i rigidi schemi gerarchici e renda praticabile un dialogo propositivo che conduca, per successive approssimazioni, all'assunzione di scelte coordinate. Si rafforza così l'interdipendenza tra sistema di trasporto e sistema socio-territoriale con il vantaggio di godere di tutte le sinergie che a questo coordinamento si accompagnano. La coerenza interna di questo processo a più autori, deve essere assicurata dal governo regionale che, con le proprie strutture tecniche e possibilmente, con un proprio Ufficio di Piano, deve analizzare tutti i documenti, verificandone la correttezza metodologica e la rispondenza alle linee generali contenute nel PRT (Fonte: PGTL, 2001).*

Nel lungo periodo si devono promuovere assetti territoriali congrui con il modo collettivo, combattere lo sprawl, per ridurre la necessità e la lunghezza degli spostamenti; deve essere valorizzato il transit oriented development ed il transit oriented design.

A partire dalle migliori esperienze italiane ed europee di intervento nella mobilità dei centri urbani è necessario:

- aggiornare strumenti quali le direttive per i PUT (GU 77 del 24/6/95), garantendo dapprima i pedoni, poi i ciclisti ed i mezzi pubblici, quindi la sosta ed infine la circolazione dei veicoli privati, mediante progetti pilota e sostegno alla gerarchizzazione delle reti;
- applicare le linee guida per i PSSU, emanate dal Ministero dei lavori pubblici;
- applicare le linee guida per le intersezioni stradali urbane;
- applicare le linee guida per gli ITS, in termini di ATIS, ..., anche in relazione all'azione 1;

- definire, approvare e implementare, a scala strategica, i PUM (Piani Urbani Mobilità) in relazione alla normativa ed alle best practice italiane, sviluppando pianificazione ed implementazione secondo la normativa e le indicazioni UE per i PUMS (Piani Urbani Mobilità Sostenibile), all'interno di cui devono trovare coordinamento tutte le misure indicate.

Tutti i piani che sono correlati con il Piano Regionale dei Trasporti devono prevedere una gerarchia delle reti che pone in posizione prioritaria la rete pedonale e, invertendo la gerarchia tradizionale, in ultimo la rete di trasporto privato, come di seguito:

1. Rete pedonale;
2. Rete ciclabile;
3. Rete di trasporto collettivo in sede riservata;
4. Rete di trasporto collettivo in sede promiscua;
5. Rete di trasporto privato.

La Regione si impegna a sostenere tutti gli interventi che si ispirano e si relazionano alle azioni individuate nel piano di azione sulla mobilità urbana (Action Plan on Urban, COM(2009), 490/5), sia promuovendo la diffusione dell'informazione sia con adeguati sostegni di incentivo alla partecipazione a tutti i bandi europei.

Per i Comuni che godono di finanziamenti per aree sovra-comunali (sistemi integrati per le aree urbane e sistemi integrati per le aree interne), è prevista l'elaborazione e l'adozione di strumenti per la pianificazione e la gestione della mobilità condivisi e integrati.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 4 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

2.7 Smart City

Promozione di strategie tese all'ottimizzazione e all'innovazione dei servizi, per realizzare città efficienti, inclusive, moderne e sostenibili, mediante l'impiego diffuso delle nuove tecnologie della comunicazione, della mobilità, dell'ambiente e dell'efficienza energetica.

Le strategie devono essere coerenti con quanto previsto dal SUTP (2007), che sintetizza le migliori soluzioni adottate in materia di trasporto urbano sostenibile in ambito europeo, e con l'APUM (2009), che propone azioni a breve e medio termine in materia di mobilità urbana.

La Regione potrà promuovere interventi coordinati e integrati a livello sociale, ambientale ed economico volti alla valorizzazione del capitale umano, alla riduzione

degli impatti ambientali e alla risoluzione delle emergenze ambientali ritenute prioritarie con i correlati benefici economici nelle città, al fine di migliorare la qualità della vita e soddisfare le esigenze di cittadini, imprese e istituzioni.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 4 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

2.8 Città Metropolitana

Applicazione coordinata con la città metropolitana di Reggio Calabria delle Misure previste dalla L. 56/2014 (e delle successive modifiche ed integrazioni) per le Città Metropolitane.

Sviluppo di quanto previsto dalla D.G.R. n. 403 del 13.10.2015 e dalla sua versione finale del Consiglio Regionale concernente "Approvazione accordo con la provincia di Reggio Calabria sul trasferimento delle funzioni ed approvazione del disegno di legge", di cui alla P.L. n.99/10 in materia di Città Metropolitana: *"... Nel rispetto del principio di leale collaborazione tra Enti, la Regione Calabria intende valorizzare la costituita Città Metropolitana di Reggio Calabria e, a tal fine, insieme al Comune ed alla Provincia di Reggio Calabria, concorda che le funzioni che in base alla L.R. n.14/2015 dovrebbero essere riassunti dalla Regione Calabria, restino in capo all'Ente..."*.

2.9 Area dello Stretto

Misure per la governance dell'Area dello Stretto.

Misure per lo sviluppo nel breve del TPL in relazione alle disposizioni previste ed applicate in altre regioni che si interfacciano tramite laghi, con l'estensione di quanto previsto per i servizi lacuali al braccio di mare, al fine di favorire l'utilizzo del trasporto collettivo rispetto a quello privato, nel rispetto della sostenibilità.

Misure per la messa a punto di un sistema ITS per l'attraversamento dello Stretto per i veicoli passeggeri e merci con attivazione di un progetto pilota. Lo stesso sistema, ancorché integrato, deve essere specificamente sviluppato per il traffico merci prevedendo l'interazione tra i veicoli la centrale operativa e le compagnie di navigazione che offrono servizi sullo Stretto, analogamente dovrà essere realizzato uno specifico studio per estendere le possibilità di attraversamento Calabria-Sicilia considerando altri porti delle due Regioni oltre quelli attualmente utilizzati.

Verifica delle opere infrastrutturali realizzate nell'ambito del "Decreto Stretto" e dei successivi aggiornamenti ed analisi delle opere non realizzate, di quelle non previste ma necessarie ed atte a definire un assetto valido a scala tattica. A tal fine deve essere

progettata una soluzione di sistema a valere nel contesto senza attraversamento stabile.

Interazione con il governo nazionale in merito allo sviluppo della decisionalità strategica relativa all'attraversamento, considerando esplicitamente tutti gli impatti sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Misure per lo sviluppo delle interazioni tra il sistema economico dei porti core di Gioia Tauro e di Augusta, insieme a misure specifiche per il sostegno allo sviluppo delle interazioni tra le relative città metropolitane di Reggio Calabria, Messina e Catania, con lo studio di specifiche soluzioni per lo sviluppo di un TPL terra-mare.

2.10 Unioni di Comuni e Fusioni di Comuni

Applicazione coordinata con le Unioni di Comuni delle misure previste dalla L. 56/2014 (e delle successive modifiche ed integrazioni) per le Unioni di Comuni.

Le misure devono essere sviluppate per le Unioni attive.

Le misure possono essere sviluppate su richiesta precisa dei Comuni facenti parte di Unioni in corso di attivazione.

Le misure possono essere altresì sviluppate per le conurbazioni di Comuni che pur senza proposta di Unione in corso ne facciano esplicita richiesta con delibera degli organi esecutivi dei singoli comuni.

Applicazione coordinata con le Fusioni di Comuni delle misure previste dalla L. 56/2014 (e delle successive modifiche ed integrazioni) per le Fusioni di Comuni.

Le misure possono essere sviluppate su richiesta precisa dei Comuni facenti parte di Fusioni in corso di attivazione.

Le misure possono essere altresì sviluppate per le conurbazioni di Comuni che pur senza proposta di Fusione in corso ne facciano esplicita richiesta con delibera degli organi esecutivi dei singoli comuni.

Obiettivo 3: Servizi di mobilità passeggeri a scala regionale

Azione 3: Misure per la programmazione, l'efficienza, l'efficacia e l'aumento della competitività dei servizi regionali delle varie tipologie

3.1 Sistema dei trasporti regionale

Misure per l'integrazione delle funzioni economico-territoriali, presenti in forma diffusa sul territorio regionale attraverso l'uso prevalente del trasporto collettivo.

Realizzare efficaci collegamenti tra i centri urbani, le aree a vocazione industriale ed agricola, le aree a valenza paesistica, i nodi della rete di trasporto con valenza sovraregionale, tali da consentire elevati livelli di accessibilità a tutto il territorio regionale.

A livello regionale il ruolo portante deve essere assegnato al trasporto su ferro, nella prospettiva della realizzazione di una "metropolitana regionale", in grado di connettere i principali nodi della regione con tempi di percorrenza e frequenze adeguate, realizzando una sorta di grande 8. Le aree urbane a nord (Cosenza/Rende), a sud (Reggio Calabria) e le intersezioni (Lamezia Terme, Catanzaro) del grande 8 ed i sistemi urbani di Vibo Valentia e Crotone costituiscono i nodi di I e II livello previsti dall'art. 8 della L.R. n. 35/2015.

Realizzazione di una *Metropolitana regionale del mare*, un sistema di collegamenti marittimi a supporto dell'offerta turistica legata alla fruizione del patrimonio naturalistico-ambientale e storico-culturale del territorio regionale.

3.2 Sistema di trasporto ferroviario

Il sistema di trasporto ferroviario si basa sull'infrastruttura del grande 8 di cui al punto 3.1, sulla quale devono essere eliminati tutti i punti di criticità (rallentamenti dovuti alla geometria, mancanza di possibilità di incrocio, mancanza di sottopassi pedonali e sottovia, inadeguata capacità delle stazioni, insicurezza dei tracciati, impossibilità di realizzare instradamenti diretti ecc.). Ad esso si aggiungono le altre linee della rete nazionale e le linee della rete regionale a scartamento ridotto.

Avviare una analisi sistematica del ruolo di tutti i tracciati ferroviari sottoutilizzati o dismessi, verificando, in relazione agli obiettivi di sostenibilità, specifiche azioni di recupero con mantenimento, potenziamento e rilancio, trasformazione, ciò anche rispetto alle collocazioni territoriali ed all'organizzazione in sistemi omogenei di trasporto al servizio di territori omogenei, come ad esempio la Piana di Gioia Tauro. A

tal scopo verranno particolarmente studiate e messe in pratica azioni di riqualificazione che conducano alla valorizzazione di sistemi di mobilità a basso impatto ambientale e funzionali al turismo e che portino alla valorizzazione dei sistemi economici, culturali locali, anche in relazione alla misura 4.8.

Rinnovo del materiale rotabile ferroviario che, innanzitutto dovrà presentare caratteristiche generali di qualità e comfort di viaggio idonee alla tipologia di servizio svolto, e una capacità di posti a sedere tale da consentire di evitare il ricorso complementare al trasporto su gomma sugli stessi itinerari e da rendere economicamente sostenibile l'esercizio ferroviario. Esso inoltre dovrà possedere caratteristiche dinamiche e prestazionali, atte a garantire velocità di marcia elevate anche nei tronchi della rete regionale che presentano livelli elevati di tortuosità. In tal modo potrà essere garantito subito un incremento di qualità nei tempi e nelle frequenze con la sola immissione di nuovo materiale rotabile, nelle more delle realizzazioni infrastrutturali, con particolare riferimento ai tratti di linea con maggiori limitazioni.

Rinnovo e recupero del materiale rotabile ferroviario storico, dei diversi scartamenti, per l'esercizio turistico delle linee storiche e dei percorsi turistici sulle linee attuali.

3.3 Sistema di trasporto su gomma

Il trasporto su gomma, opportunamente integrato con il trasporto ferroviario, manterrà un ruolo insostituibile, sia per le estese zone della regione non servite o servibili (sia in relazione all'offerta che in relazione alla domanda) dal trasporto ferroviario, sia per la adduzione ai nodi del trasporto ferroviario.

Il trasporto su gomma dovrà essere sviluppato sia attraverso servizi tradizionali, sia attraverso servizi innovativi, come ad esempio i servizi di trasporto a chiamata, soprattutto in relazione al collegamento delle aree interne a domanda debole e delle aree vallive a elevata valenza paesaggistica.

I servizi di tipo innovativo, attualmente non presenti nel territorio regionale, vengono normati con specifiche delibere di giunta regionale che ne permettano l'attivazione nelle diverse realtà, proponendosi quindi come casi test da valutare nei risultati ottenuti rispetto agli obiettivi prefissi.

3.4 Sistemi di trasporto non motorizzati

I sistemi di trasporto non motorizzati hanno una valenza sia come sistema di accesso/egresso al sistema del trasporto pubblico locale su ferro e su gomma, sia come

Piano Regionale dei Trasporti - Piano Direttore

autonomo sistema di trasporto, soprattutto con riferimento alla valenza turistica e all'accessibilità alle aree protette del territorio regionale.

Nella prima accezione tali sistemi devono essere potenziati attraverso la connessione della rete dei percorsi pedonali e ciclabili con le fermate del sistema di trasporto collettivo e soprattutto con i principali nodi. Devono essere promossi la possibilità del trasporto della bicicletta sui mezzi pubblici, ove possibile, e il bike sharing.

Nella seconda accezione tali percorsi devono essere messi a sistema, oltre che potenziati, con il fine della costituzione di una unica rete regionale della mobilità non motorizzata, in coerenza con quanto previsto dal QTR/P (rif. QTR/P mobilità lenta o dolce), allo scopo di *strutturare un sistema di percorsi, attraverso il recupero e la riqualificazione di sentieri escursionistici, di tratte ferroviarie dismesse (e non più riattivabili), di strade rurali minori e percorsi storici, di realizzare piste ciclabili, ippovie ed itinerari di lunga percorrenza, da integrare con gli ambiti della Rete Polivalente e i principali nodi della mobilità regionale e locale. Per la strutturazione a sistema della rete regionale della mobilità dolce sono individuati i seguenti progetti specifici:*

- *Itinerario ciclabile regionale;*
- *Rete sentieristica regionale;*
- *Metropolitana regionale del mare;*
- *Strade-paesaggio.*

Il sistema regionale della mobilità non motorizzata comprensivo degli itinerari religiosi deve essere connesso in ciascuna delle reti componenti alle relative reti nazionali e internazionali.

La rete regionale ciclabile deve essere pienamente integrata con la rete europea e con la rete nazionale nelle parti che interessano la Calabria. La base di riferimento per lo sviluppo della rete ciclabile regionale è rappresentato dalla Ciclovia della Magna Grecia.

Il sistema regionale della mobilità non motorizzata deve essere pienamente integrato con la rete dei porti, intesi come porte di accesso al territorio vicino per la fruizione dei beni culturali ed ambientali.

Lo sviluppo di progetti specifici per la singola rete o per l'interazione tra le reti può essere organizzato sulla base di piani e programmi stralcio.

3.5 Nodi principali di interscambio

I nodi principali di accesso/egresso al trasporto passeggeri di scala nazionale (aeroporti previsti nel Piano nazionale, porti delle reti *Core* e *Comprehensive*, stazioni ferroviarie

dove effettua la fermata un numero significativo di treni nazionali, indicativamente pari a 5 coppie) devono essere attrezzati come nodi di interscambio.

I nodi principali individuati nella rete del trasporto pubblico locale devono essere attrezzati per l'interscambio modale, sia fra i modi collettivi di trasporto, sia fra i modi individuali e i modi collettivi per consentire all'utenza di effettuare lo spostamento con entrambe le modalità. Essi inoltre devono preferibilmente essere attrezzati con servizi di diverso tipo per diventare un polo di attrazione.

In particolare deve essere promosso il ruolo del nodo stazione come riferimento per il sistema territoriale, in cui si offrono servizi al viaggiatore ed all'esterno, così da catalizzare una elevata frequentazione. Le stazioni, che costituiscono l'interfaccia tra il trasporto su ferro e le altre modalità di trasporto, motorizzate (modi individuali e collettivi) e non (piedi, bici), dovranno presentare elevati livelli di accessibilità e favorire l'interscambio modale (percorsi pedonali e ciclabili sicuri, terminal per i bus, parcheggi di interscambio). Creare le condizioni per rimuovere la marginalità territoriale delle stazioni, attraverso programmi di riqualificazione urbanistica. La sicurezza dei viaggiatori dovrà essere assicurata con le migliori pratiche. La qualità dei servizi dovrà costituire un indicatore per i contributi, evitando le inutili sovrapposizioni.

La localizzazione dei parcheggi di scambio e delle autostazioni deve essere prevista in adiacenza alle stazioni ferroviarie, con un percorso pedonale facilmente identificabile e protetto. In considerazione del fatto che le stazioni sono spesso localizzate nelle zone centrali delle aree urbane, ne deve essere garantita una agevole accessibilità mediante corsie preferenziali e devono essere stabilite regola tariffarie per i parcheggi di scambio che ne favoriscano l'uso combinato con il trasporto pubblico locale e ne penalizzino l'uso come parcheggio di destinazione.

3.6 Integrazione delle politiche regionali e urbane per il TPL

Le politiche delle aree urbane, con particolare riferimento alle politiche sull'uso del territorio e sulla viabilità, hanno un impatto rilevante sui servizi di trasporto pubblico locale, non solo urbani ma anche extraurbani.

Devono essere favorite le politiche che consentono l'incremento della velocità commerciale, principalmente attraverso l'utilizzo di corsie riservate e semafori intelligenti. Devono essere altresì favorite le corrette localizzazioni delle autostazioni, attraverso il giusto trade off fra accessibilità dalla rete extraurbana e prossimità ai poli attrattori, dotandole di adeguati parcheggi di scambio. Devono essere promosse le politiche di disincentivo del trasporto individuale motorizzato.

Dove la concentrazione della domanda non consente un facile raggiungimento dell'equilibrio economico, vanno sperimentati e utilizzati i servizi di tipo innovativo, attualmente non presenti nel territorio regionale. Essi possono essere regolati in un primo periodo transitorio con specifiche delibere di giunta regionale (in conformità all'art. 23 della Legge regionale n. 35/2015) che ne permettano l'attivazione nelle diverse realtà, proponendosi quindi come casi test da valutare nei risultati ottenuti rispetto agli obiettivi prefissi.

3.7 Politiche tariffarie e integrazione tariffaria

L'individuazione delle tariffe ottimali per i servizi di trasporto pubblico locale deve tenere conto dell'obiettivo di massimizzare il rapporto fra ricavi tariffari e costi del servizio e, nello stesso tempo, dell'obiettivo di massimizzare il numero di passeggeri che si serve dei servizi di trasporto pubblico locale, in conformità a quanto previsto dal legislatore nazionale. Riequilibrare il costo degli abbonamenti e dei biglietti nei casi in cui l'eccessivo costo della prima tipologia è a svantaggio della fidelizzazione dell'utenza.

Integrazione tariffaria e realizzazione di sistemi ITS strettamente correlati a supporto della bigliettazione, sia per le soluzioni di smart ticketing a vantaggio dell'utenza sia per la possibilità di un monitoraggio esaustivo dei flussi di traffico.

Nell'ambito delle previsioni dell'articolo 7 della Legge regionale n. 35/2015, dovranno essere attuate idonee misure di agevolazione tariffaria con la doppia finalità sociale e di incentivo all'uso del trasporto collettivo.

3.8 Sistemi informativi e informazione all'utenza

Messa in funzione di un sistema informativo unico regionale sul trasporto pubblico locale, che funzioni da journey planner con informazioni in tempo reale sui servizi. Tale sistema deve essere integrato con soluzioni di smart ticketing e con la gestione dei reclami dell'utenza. Il sistema deve fornire informazioni all'utenza anche in merito ai servizi di trasporto nazionali e urbani. Il sistema informativo deve essere sviluppato sulla base di quanto previsto nell'azione 1.

L'informazione all'utenza dovrà inoltre essere erogata anche con altri canali (web, social, stampa) ed essere accompagnata da azioni di marketing che, attraverso una corretta informazione delle possibilità offerte all'utenza, rendano note e quindi veramente efficaci le iniziative intraprese.

Misure per il supporto alla ricerca ed alla relativa sperimentazione per i sistemi

informativi che forniscano informazione all'utenza. Il supporto viene fornito ai gruppi di eccellenza definiti secondo i criteri di cui alla misura 1.4.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli obiettivi tematici 1 e 3 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

3.9 Governance del sistema del trasporto pubblico locale e partecipazione dell'utenza

Per la gestione delle politiche regionali, anche in relazione a quanto previsto dagli articoli 11 e 13 della Legge regionale n. 35/2015, è necessario rafforzare il sistema di governance regionale. Dovranno essere assicurate adeguate e qualificate risorse umane (e finanziarie) all'Autorità Regionale dei Trasporti, all'Agenzia Reti e Mobilità, all'Osservatorio della Mobilità.

Il processo di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto collettivo dovrà basarsi su un monitoraggio capillare e tempestivo dello stesso sistema, grazie anche al sistema informativo, in maniera da individuare le strategie di azione migliori e di avere un rapido feedback per ogni azione intrapresa, per poter modificare le strategie adottate. Nello stesso tempo gli aspetti amministrativi devono essere curati nel migliore dei modi sia per garantire l'effettivo controllo del sistema, attraverso le opportune leve contrattuali, sia per garantire la possibilità di concreta attuazione delle azioni strategiche disegnate, senza che vi sia un freno burocratico alle stesse.

L'individuazione delle strategie del trasporto pubblico locale deve prevedere lo stretto coinvolgimento dell'utenza, fermo restando che il potere decisionale in un sistema complesso come quello del trasporto collettivo deve restare in capo al decisore pubblico, attraverso l'approccio partecipativo del living lab.

3.10 Sistema dei parchi regionali, delle riserve, delle aree marine protette, delle aree vallive e delle aree lacuali

Misure per la messa a sistema dei parchi regionali, delle riserve e delle aree marine protette, dei siti Rete Natura 2000, delle altre aree protette, delle aree vallive e lacuali a elevata valenza paesaggistica, a partire da azioni di controllo e di indirizzo verso un processo corretto di aggregazione e coesione e dal miglioramento delle infrastrutture, della mobilità e dei servizi, al fine di favorire l'accessibilità esterna per consentire la fruibilità del patrimonio e lo sviluppo turistico.

La costituzione di una rete dei beni culturali della regione deve garantire forme di integrazione fra i diversi tematismi (natura, patrimonio architettonico, tradizioni

Piano Regionale dei Trasporti - Piano Direttore

culturali, enogastronomia), che concorrono assieme a promuovere riflessioni sull'identità della storia e della cultura della Calabria.

Misure per l'attivazione di servizi di trasporto collettivo dedicati per la fruizione del sistema di parchi regionali, delle riserve, delle aree marine protette, dei siti Rete Natura 2000, delle altre aree protette, delle aree vallive e lacuali.

Sono consentiti i servizi di trasporto collettivo nelle aree lacuali, fermo restando il rispetto delle norme vigenti.

Messa in sicurezza delle infrastrutture di accesso e di collegamento al sistema dei parchi regionali, delle riserve, delle aree marine protette, dei siti Rete Natura 2000, delle altre aree protette e delle aree vallive.

Realizzazione di infrastrutture funicolari per l'accesso non invasivo, concordate con Enti Parchi, sul modello dei sistemi integrati alpini.

Particolare attenzione sarà data all'accesso per i cittadini diversamente abili, sia nelle reti per il trasporto privato con attenzione ai parcheggi, sia nelle reti del trasporto collettivo, sia nelle reti pedonali con attenzione alle caratteristiche del percorso e a quelle dei nodi.

Sviluppo e potenziamento della sentieristica, con la messa a sistema degli itinerari esistenti e la riqualificazione e l'ampliamento della rete di Sentiero Italia, con il coinvolgimento delle associazioni interessate (e.g. CAI - Club Alpino Italiano).

Misure per lo sviluppo della navigazione da diporto sulle aree lacuali.

Strutturazione di una rete di mobilità connessa al sistema della sentieristica secondo la gerarchia:

- Rete pedonale;
- Rete ciclabile;
- Rete del trasporto collettivo;
- Rete del trasporto privato.

Sviluppo di misure per l'abbattimento dei costi per il turismo sociale e scolastico.

Obiettivo 4: Servizi di mobilità passeggeri a scala nazionale ed internazionale

Azione 4: Misure per migliorare i servizi passeggeri nazionali ed internazionali e l'accessibilità esterna

4.1 Integrazione delle modalità per i servizi passeggeri extraregionali

Rilanciare il ruolo centrale dei servizi nazionali, internazionali ed intercontinentali per la Calabria, con l'obiettivo di realizzare una elevata accessibilità attiva e passiva del territorio, vincendo gli svantaggi connessi alla posizione geografica rispetto all'Italia, all'Europa ed allo stato attuale delle reti di trasporto. Sviluppo dei collegamenti passeggeri nazionali/internazionali, UE/internazionali, mediterranei/intercontinentali. I servizi passeggeri devono essere verificati in relazione alle differenti motivazioni della mobilità e pertanto devono essere espressi da differenti modalità in relazione alla scala territoriale di riferimento. L'obiettivo è la integrazione e la combinazione tra le diverse modalità di trasporto, e tra i diversi servizi nell'ambito dello stesso modo, per ottimizzare l'utilizzazione delle capacità potenziali di ciascuno.

Pervenire a specificazioni di piano di tipo modale (es. piano degli aeroporti) che consentano di regolamentare i fattori di crescita, considerando per ogni livello territoriale l'evolversi delle differenti alternative. È fondamentale creare le condizioni di contorno ai nodi di riferimento per i servizi promuovendo l'accessibilità secondo criteri di integrazione e di specializzazione.

4.2 Servizi passeggeri modalità ferrovia

La Calabria deve trarre vantaggio dalla progressiva realizzazione dell'Alta Velocità ferroviaria (che deve realizzarsi in Calabria con priorità e caratteristiche tecniche da definire in relazione agli obiettivi di potenziamento ed interconnessione dei grandi nodi internazionali, con i riferimenti di cui all'obiettivo 7) a partire dal potenziamento immediato dei servizi effettuati con materiale rotabile in grado di operare, con elevate prestazioni, sulla nuova rete e sulla rete storica della Calabria, e la relativa connessione con la rete della Metropolitana Regionale.

Obiettivo immediato è ottenere servizi di connessione dallo Stretto alla Capitale in 4 ore utilizzando la direttrice tirrenica, con il passante già realizzato di Afragola velocizzando e potenziando i servizi già presenti di classe Freccia.

Obiettivo è, inoltre, ottenere servizi di connessione che attraversano la Calabria, colleganti la Sicilia con la Capitale, in tempi dallo Stretto alla Capitale di 4 ore, quindi

con risorse infrastrutturali di linea inalterate a costo infrastrutturale di linea zero. Tali servizi devono essere concordati con la Regione Sicilia, e devono essere effettuati con materiale rotabile adeguato con carrozze veloci e locomotive debitamente attrezzate o con motori distribuiti su tutto il convoglio, con composizione e attrezzaggio (gancio automatico) tale da permettere la manovra di immissione nel traghetto in unica soluzione senza scomposizione e ricomposizione, considerando la lunghezza massima del treno in relazione alle lunghezze utili dei binari del traghetto. Questi servizi sarebbero di qualità simile alla classe Freccia.

Migliorare i servizi di collegamento ferroviario della Calabria con il resto del Paese, ed in particolare con le regioni del litorale Adriatico, rivedendo, velocizzando e ottimizzando le connessioni con la Puglia e con la Basilicata, e quindi con i servizi di qualità simile alla classe Freccia operanti lungo la direttrice adriatica.

Verificare lo stato di progettazione e realizzazione del cosiddetto “scenario alternativo” nello Stretto, e monitorare gli avanzamenti tecnico-finanziari per lo scenario strategico di attraversamento.

4.3 Servizi passeggeri modalità aereo

Il trasporto aereo appare insostituibile, nel breve periodo, per assicurare i collegamenti veloci dalla Calabria con il Nord del Paese, ed in generale con le aree del Paese per le quali il trasporto ferroviario non può garantire livelli di servizio accettabili.

Rilanciare, alla scala internazionale ed intercontinentale, la centralità del trasporto aereo, anche se il trasporto ferroviario potrà mantenere funzioni nei collegamenti con gli stati europei finitimi, anche in relazione alla crescita delle reti TEN-T ed alla realizzazione dell'Alta Velocità in Calabria.

Riprogettare i servizi aerei basati sulla regione, al fine di valorizzare i collegamenti diretti possibili, e migliorare l'accessibilità ai grandi hub internazionali, in particolare a quelli dei Paesi del Mediterraneo.

Verificare, nell'ambito della pianificazione aeroportuale, il coordinamento e la specializzazione degli scali regionali mediante servizi condivisi, in relazione alle diverse componenti della domanda, e/o di creazione di una società unificata di gestione dei 3 aeroporti di interesse nazionale Reggio Calabria, Crotone e Lamezia Terme, e/o di partnership con aeroporti siciliani.

Analizzare il sistema dei charter turistici, con particolare attenzione al collegamento con i nodi aeroportuali esistenti e con le aree a forte valenza turistica, ad oggi non collegate, come la Sibaritide e l'Area del Tirreno Nord della Calabria, baricentrata su Scalea.

4.4 Servizi passeggeri modalità strada

Considerare il ruolo del trasporto interregionale su gomma, che in Calabria ha acquisito una notevole importanza per alcuni segmenti di utenza, sia per le carenze del trasporto ferroviario, sia per la competitività delle tariffe offerte; tali servizi dovranno essere inseriti nel quadro di sistema e di integrazione tra le diverse modalità, anche prevedendo collegamenti diretti tra le aree della jonica ed i nodi principali ferroviari ed aeroportuali. Riguardo i collegamenti su gomma delle aree della jonica con gli aeroporti, sono previsti nel breve-medio periodo per gli aeroporti di Crotone e Reggio Calabria, e per l'aeroporto di Lamezia sino all'adeguamento della tratta ferroviaria Catanzaro Lido-Lamezia Centrale-Aeroporto.

4.5 Servizi passeggeri modalità mare

Avviare, alla scala euromediterranea, il trasporto marittimo passeggeri, che può assumere una funzione importante.

Bisogna considerare la prospettiva di tipo Ro-Pax nell'ambito delle autostrade del mare internazionali.

Considerare il segmento motivazionale turismo per il quale la navigazione costituisce ad un tempo mezzo e fine con le dotazioni attuali della crocieristica. In relazione alle potenzialità del turismo crocieristico vanno sviluppati adeguati investimenti per la ristrutturazione o la realizzazione di stazioni marittime nei porti di Reggio, Vibo, Crotone e Corigliano.

Promuovere la portualità della Calabria per l'ambito turistico, sia come scalo per le rotte crocieristiche, sia per i servizi di navigazione veloce di collegamento con le isole Eolie.

È necessario prevedere la possibilità di attuare servizi di minicrociere lungo le coste della Calabria; è opportuno che le minicrociere siano anche funzionali allo sviluppo del turismo archeologico via mare, attraverso la definizione di itinerari che consentano la fruizione dei parchi archeologici costieri.

4.6 Strutturazione degli hub strategici passeggeri

Sviluppo degli hub strategici passeggeri modalità aereo.

Identificazione delle opere necessarie a scala tattica per la realizzazione dell'hub passeggeri di Lamezia (Nodo Comprehensive TEN-T, Nodo Internazionale Piano Nazionale Aeroporti), con le integrazioni di tutte le modalità tramite: opere infrastrutturali, attivazioni di servizi specifici integrati per l'integrazione del

macronodo, attivazione di servizi coordinati per l'accessibilità intraregionale da/per il macronodo.

Identificazione delle opere necessarie a scala tattica per la realizzazione degli hub passeggeri di Reggio Calabria e Crotone (Nodi Nazionali Piano Nazionale Aeroporti), con le integrazioni di tutte le modalità tramite: opere infrastrutturali, attivazioni di servizi specifici integrati per l'integrazione del macronodo, attivazione di servizi coordinati per l'accessibilità intraregionale da/per il macronodo.

Gli hub devono essere attrezzati per l'interscambio modale, sia fra i modi di trasporto collettivi, sia fra i modi individuali e i modi collettivi per consentire all'utenza di effettuare lo spostamento con entrambe le modalità; particolare attenzione deve essere rivolta alla razionalizzazione degli hub per consentire il superamento delle barriere architettoniche attraverso un piano complessivo di riqualificazione; deve essere previsto il potenziamento degli strumenti per l'informazione all'utenza e il miglioramento del decoro degli spazi di accesso e di attesa. Gli hub devono essere omogeneizzati in termini di nodi di interscambio secondo quanto previsto nell'azione 3.

4.7 Integrazione delle politiche regionali e nazionali per il trasporto passeggeri

Le politiche regionali devono essere integrate con quelle nazionali per il trasporto passeggeri.

Sulla base dei servizi ferroviari veloci - treno 4 ore - sulla direttrice tirrenica, deve essere organizzato il sistema complessivo ferro-gomma di tutta la Calabria, per consentire l'accesso ai servizi veloci da tutte le aree joniche, dalla Valle del Crati e dalla Sila, dalle Serre e dal Pollino.

Devono essere favorite le politiche che consentono l'incremento della velocità commerciale, poiché l'incremento di tale parametro ha un decisivo impatto positivo sia sulle scelte dell'utenza sia sul costo del servizio. Devono essere altresì favorite le corrette localizzazioni delle autostazioni, attraverso il giusto trade off fra accessibilità dalla rete extraurbana e prossimità ai poli attrattori, dotandole di adeguati parcheggi di scambio.

Deve essere facilitata l'intermodalità sulle stazioni ferroviarie della regione, destinate a trasformarsi sempre più in luoghi di interscambio dei viaggiatori fra i collegamenti ferroviari a lunga e media distanza e quelli regionali, mentre sul fronte città dovranno essere aperti all'intermodalità non solo con il TPL su gomma urbano e interurbano, ma anche con le altre modalità di accesso al territorio: sistema dei taxi e degli NCC, bike e car sharing, car pooling, ciclabilità privata, parcheggi di interscambio.

4.8 Accessibilità esterna ed interna per turismo, cultura, formazione e ambiente (in relazione anche all'obiettivo 3)

Considerare con attenzione il ruolo del Turismo, della Alta Formazione (Universitaria e successiva), dei Beni Culturali e Ambientali, analizzando il ruolo dell'interconnessione tra accessibilità esterna ed interna. Turismo e Beni culturali ed ambientali rappresentano nella Regione Calabria non solo un fattore propulsivo dello sviluppo economico ma anche un chiaro elemento di immagine, per riaffermare l'identità nei confronti della crescente concorrenza di altri Paesi europei.

Richiamare lo stretto legame che unisce il turismo alla mobilità in senso generale, con politiche di mobilità atte a valorizzare il grande patrimonio artistico e paesistico della Calabria.

Il PRT, in una visione di lungo periodo, indica questa linea strategica da sviluppare contemporaneamente in tutti i Dipartimenti interessati a turismo, alta formazione, cultura e ambiente, definendo verifiche temporalmente sistematiche.

Introduzione di servizi di trasporto a supporto del patrimonio idrotermale calabrese.

Introduzione di servizi di trasporto a supporto degli itinerari turistici agricoli ed enogastronomici.

Introduzione di servizi di trasporto per lo sviluppo del turismo nei bacini lacustri e nelle dighe.

Introduzione di servizi di trasporto per lo sviluppo del turismo ferroviario, a partire dal recupero delle ferrovie storiche, e del turismo archeologico via mare.

Introduzione di servizi di trasporto a supporto del turismo golfistico e velico.

I servizi di trasporto per turismo, cultura, formazione e ambiente sono definiti e organizzati secondo un approccio a sistema e sono pienamente integrati con la rete dei porti, intesi come porte di accesso al territorio vicino per la fruizione dei beni culturali ed ambientali.

I diversi segmenti di domanda devono trovare disponibili, adeguati e compatibili segmenti di offerta.

4.9 Accessibilità esterna ed interna a supporto degli itinerari religiosi (in relazione anche agli obiettivi 3 e 7)

Introduzione di servizi di trasporto a supporto degli itinerari religiosi, considerando anche quanto previsto nelle proposte di leggi regionali. Le misure devono essere sviluppate con il pieno coinvolgimento degli enti locali e della Conferenza Episcopale Calabria, Ortodossa, Greco - Albanese e Greco - Bizantina, per l'inserimento del patrimonio regionale in un sistema turistico allargato nazionale.

Piano Regionale dei Trasporti - Piano Direttore

Individuazione di adeguate e specifiche risorse per presentare e far conoscere il patrimonio religioso materiale ed immateriale a livello interregionale, nazionale ed internazionale. In quest'ambito il tema dell'accessibilità -nel pieno rispetto della sostenibilità- diviene centrale ed il rapporto tra accessibilità interna (intra-regionale) ed esterna costituisce un continuum non separabile.

Realizzazione della piena evidenziazione e fruizione degli itinerari religiosi a partire dai segmenti calabresi della via francigena, nonché tutti i percorsi dei pellegrini verso i luoghi della Calabria, e verso i porti di accesso alle vie per la terra santa.

4.10 Start up di servizi passeggeri aerei e ferroviari

Misure per l'analisi dei servizi aerei e ferroviari che possono essere di particolare interesse per l'accessibilità della Calabria, in ingresso ed in uscita, e che non sono nelle immediate condizioni per la valida competizione nel mercato. Per tali servizi potenziali possono essere verificate adeguate indagini di mercato sulla domanda e sui costi dell'offerta per verificarne il sostegno all'avvio.

Analisi dei servizi attualmente presenti nei servizi universali afferenti la Calabria, per verificare il migliore utilizzo economico delle risorse finanziarie impiegate.

Obiettivo 5: Sistema logistico e sistema portuale

Azione 5: Misure per promuovere lo sviluppo economico della Calabria e la crescita del PIL, connesse al sistema logistico e al sistema portuale

5.1 Integrazione nelle reti Europee

Integrazione di archi e nodi della rete europea core con gli archi ed i nodi della rete europea comprehensive, definizione dei nodi della rete regionale multimodale: marittimi, ferroviari, stradali; integrazione di tutti i nodi della rete logistica regionale. Sviluppo dei servizi di trasporto merci nazionali/internazionali, UE/internazionali, mediterranei/intercontinentali.

Definizione di progetti sulle reti stradali e ferroviarie per aumentare l'integrazione di tutti i nodi logistici della rete regionale, in linea con le attività sviluppate nel PSNPL, misura 5.2. I progetti devono essere sviluppati sulla base di rapporti o studi di fattibilità tecnico-economica su proposta degli enti gestori dei nodi e inseriti nella programmazione regionale, nazionale, o europea in relazione al nodo di livello gerarchico più importante.

5.2 Strutturazione della rete logistica esterna generale

Specificazione del piano di azione per la logistica esterna. Il piano deve considerare la situazione attuale con le piattaforme di varie tipologie e dimensioni, pubbliche, private o miste.

Per i nodi di caratteristiche atte a poter essere inseriti nelle reti europee core e comprehensive vanno attivate misure per lo sviluppo di specifici rapporti o studi di fattibilità da cui emerga il valore aggiunto territoriale che il singolo nodo produrrà rispetto alle attività economiche già insediate. Vanno esplicitamente considerate le potenzialità del sistema portuale, del sistema ferroviario, del sistema aeroportuale e delle loro interconnessioni.

Predisposizione della progettazione e quindi realizzazione delle opere infrastrutturali relative ai nodi logistici sulla base dei risultati dei rapporti o degli studi di fattibilità, specificando i termini della gestione ed i tempi di vita utile economica.

Specificazione del piano di settore per la logistica reverse, sia per gli agglomerati industriali sia per le aree urbane. Il piano può essere sviluppato nell'ambito del piano per la logistica esterna generale o avere una sua specifica elaborazione in linea comunque con quello per la logistica generale.

Piano Regionale dei Trasporti - Piano Direttore

Nell'ambito dei nodi attivati o da attivare per la logistica generale (non compresi nella rete europea TEN-T) o per i settori specifici, o per la city logistics vanno attivate misure per lo sviluppo di specifici studi di fattibilità da cui emerga il valore aggiunto territoriale che il singolo nodo può produrre qualora vengano realizzate opere o prodotti servizi relativi alla reverse.

Predisposizione della progettazione e quindi realizzazione delle opere infrastrutturali relative ai nodi logistici sulla base dei risultati degli studi di fattibilità, specificando i termini della gestione (privata) ed i tempi di vita utile economica.

Applicazione della strategia intelligente (3S), collegando la strategia per la logistica da una parte con quella dell'ICT; sviluppare in particolare l'interazione nel campo della reverse.

Nell'avvio del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti, gli invarianti infrastrutturali a supporto della logistica sono definiti all'interno delle aree ex ASI oggi Corap. Vengono considerati anche interventi stradali o ferroviari interni ai macronodi. È necessario realizzare nel breve tempo:

- gli interventi di ammodernamento e manutenzione straordinaria delle infrastrutture esistenti;
- gli interventi per i collegamenti tra le aree Corap (ex ASI) ed i nodi di trasporto principali ferroviari, portuali, aeroportuali;
- gli interventi di potenziamento dei nodi ferroviari al fine di supportare l'intermodalità nei nodi Corap (ex ASI) o nelle aree limitrofe.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

5.3 Strutturazione della rete logistica per l'agroalimentare

Specificazione del piano di azione per la logistica esterna agroalimentare. Il piano può essere sviluppato nell'ambito del piano per la logistica esterna generale o avere una sua specifica elaborazione in linea comunque con quello per la logistica generale.

Il piano deve considerare la situazione attuale con le piattaforme di varie tipologie e dimensioni, pubbliche, private o miste, deve considerare i processi produttivi delle produzioni delle filiere portanti: vite, ulivo, agrume, ortaggio. Attenzione specifica deve essere data al settore zootecnico ed alle produzioni connesse.

Il piano deve considerare le potenzialità dell'agroalimentare relative a differenti segmenti territoriali di produzione e a differenti segmenti territoriali di mercato. Bisogna considerare le potenzialità del nodo di Gioia Tauro cui facciano capo le

potenzialità del mercato internazionale, a partire dalle migliori produzioni già presenti nella regione conosciute nei più importanti mercati internazionali, come quello del tonno. Nel nodo internazionale devono essere considerate le possibili estensioni per il supporto alla realizzazione di un nodo agroalimentare complementare o competitivo con i grandi nodi europei attivi nel northern range. Bisogna considerare le potenzialità di nodi di livello nazionale del lametino e della Sibaritide cui facciano capo le produzioni regionali o interregionali del sud Italia per la distribuzione di livello nazionale. Bisogna considerare le potenzialità di nodi di livello regionale cui facciano capo le produzioni regionali o interregionali per la distribuzione regionale o interregionale.

Per i nodi presenti nei territori particolarmente vocati alle produzioni di alto pregio vanno attivate misure per lo sviluppo di specifici studi di fattibilità da cui emerga il valore aggiunto territoriale che il singolo nodo produrrà rispetto alle attività agricole già insediate, considerando le potenzialità e/o le necessità di immagazzinamento e di organizzazione della distribuzione.

Sviluppo integrato con le misure del PSR 2014-2020.

Misure per la predisposizione delle progettazioni e per la realizzazione delle opere infrastrutturali relative ai nodi logistici sulla base dei risultati dei rapporti o degli studi di fattibilità, specificando i termini della gestione (privata) ed i tempi di vita utile economica.

Applicazione della strategia intelligente (3S), collegando la strategia per la logistica da una parte con quella dell'ICT e dall'altra con quella dell'agroalimentare.

Nell'avvio del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti, le invarianti a supporto della logistica sono definite all'interno delle aree ex ASI oggi Corap. Vengono considerati anche interventi stradali o ferroviari interni ai macronodi.

5.4 Strutturazione della rete logistica per la metalmeccanica

Specificazione del piano di azione per la logistica esterna della metalmeccanica. Il piano può essere sviluppato nell'ambito del piano per la logistica esterna generale o avere una sua specifica elaborazione in linea comunque con quello per la logistica generale.

Il piano deve considerare la situazione attuale con le piattaforme aziendali di varie tipologie e dimensioni, deve considerare i processi produttivi delle produzioni dei settori insediati in Calabria considerando la dimensione degli impianti produttivi.

Deve essere considerata la presenza dei grandi gruppi di livello internazionale con le proprie caratteristiche interrelate alla logistica interna propria dei singoli stabilimenti

e quindi le connessioni di logistica esterna connesse ai cicli produttivi propri. Evidenziando le necessità per il miglioramento delle fasi esterne e sviluppando le specifiche misure collegate.

Deve essere considerata la presenza delle PMI del settore con le proprie caratteristiche di logistica interna e quindi con le necessità di supporto alla logistica esterna. Vanno analizzate le esigenze delle produzioni realizzate a supporto di altre produzioni finali. Vanno analizzate le esigenze delle produzioni finali che devono raggiungere i mercati nazionali. Va particolarmente supportata la componente metalmeccanica per le esigenze delle produzioni agricole di base e di quelle finali che devono raggiungere i mercati internazionali, in questo caso vanno predisposte misure specifiche per lo start up delle presenze nei mercati internazionali, sia quelli emergenti del BRICS, sia quelli consolidati europei ed americani, sia quelli mediterranei ed africani di primario interesse.

Per i nodi presenti nei territori vocati alle PMI vanno attivate misure per lo sviluppo di specifici studi di fattibilità da cui emerga il valore aggiunto territoriale che il singolo nodo produrrà rispetto alle PMI già insediate, considerando le potenzialità e/o le necessità di immagazzinamento e di organizzazione della distribuzione.

Misure per la predisposizione delle progettazioni e per la realizzazione delle opere infrastrutturali relative ai nodi logistici sulla base dei risultati dei rapporti o degli studi di fattibilità, specificando i termini della gestione (privata) ed i tempi di vita utile economica.

Misure per l'applicazione della strategia intelligente (3S), collegando la strategia per la logistica da una parte con quella dell'ICT e dall'altra con quella della metalmeccanica. Nell'avvio del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti, le invarianti a supporto della logistica sono definite all'interno delle aree ex ASI oggi Corap. Vengono considerati anche interventi stradali o ferroviari interni ai macronodi.

5.5 Supporto alla logistica crocieristica ed alla logistica di manutenzione dei settori navali ed aerei ed alla logistica delle produzioni ferroviarie, nodi logistici marittimi, aerei e ferroviari

Misure per lo sviluppo di specifici rapporti o studi di fattibilità relativi alla logistica crocieristica, alla logistica di manutenzione dei settori navali ed aerei, ed alla logistica a supporto delle produzioni ferroviarie, nei nodi logistici marittimi, aerei e ferroviari.

Le misure devono considerare, tra l'altro, i settori del carenaggio, dell'alaggio, del rimessaggio per il settore marittimo, della manutenzione ordinaria e straordinaria per il settore aereo, delle produzioni e delle manutenzioni nel settore ferroviario. Gli studi

ove possibile temporalmente, vanno connessi al piano di settore della logistica generale. Gli studi possono essere di iniziativa o pubblica o privata. Dallo studio deve emergere il valore aggiunto potenziale che la specifica attività di logistica crocieristica o logistica di manutenzione dei settori navali ed aerei e delle produzioni ferroviarie può produrre.

Misure per la predisposizione delle progettazioni e per la realizzazione delle opere materiali relative ai nodi logistici sulla base dei risultati dei rapporti o degli studi di fattibilità, specificando i termini della gestione (privata) ed i tempi di vita utile economica.

I progetti relativi ad opere già esistenti di cui si chiede il potenziamento strutturale e funzionale sono da considerarsi nell'ambito delle invarianti.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

5.6 Informatizzazione della catena logistica

Misure per l'integrazione dei sistemi operanti nella rete regionale logistica di tutti i servizi informatici sulla base dei requisiti della architettura europea Karen e/o della nazionale ARTIST con estensione, ove possibile, all'approccio TRANSMODEL, incrementando le successive versioni dei sistemi informatici verso i requisiti KAREN-ARTIST/TRANSMODEL; in linea con le attività PSNPL 6.1 e con quanto indicato nell'azione 1.

Misure per la realizzazione di un'architettura modulare cooperativa che permetta di integrare tutti i servizi di trasporto merci e logistica relativi ai modi stradale, ferroviario, aereo, marittimo e (quinto modo) intermodale, alla gestione dei nodi dei vari livelli, con l'obiettivo iniziale di disporre di una base dati comune, che si sviluppi verso un network di servizi integrati e verso il monitoraggio dei sistemi per la valutazione degli effetti degli interventi (delle varie classi) sui trasporti, sulla logistica, sulla sicurezza e sull'ambiente, in linea con le attività PSNPL 6.1.

Misure per l'implementazione di nuovi sistemi e coordinamento degli attuali per il monitoraggio delle merci pericolose e dei rifiuti speciali, in linea con le attività PSNPL 6.1.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

5.7 Supporto allo sviluppo delle attività economiche del settore, snellimento e promozione

Promozione di Accordi di filiera tra nodi del sistema regionale, gestori di piattaforme logistiche e di servizi di collegamento, in linea con le attività PSNPL 4.2

Estensione dello sportello unico da attivarsi nel Sistema Gioia Tauro agli altri porti dotati di aree industriali retroportuali. Riproposizione dello sportello unico (one stop shopping) per le attività economiche sulla base della convergenza dei processi amministrativi relativi all'avvio delle attività economiche e degli aspetti dei servizi direttamente connessi; revisione dei tempi per gli atti dei procedimenti con riduzione del tempo complessivo sulla base della sequenza base definita.

Promozione del marketing strategico del sistema dei trasporti e della logistica della Calabria, in relazione anche allo sviluppo della promozione per il sistema core di Gioia Tauro.

Promozione di azioni di scouting per l'insediamento di iniziative economiche nelle aree portuali, nelle aree aeroportuali e nelle aree logistiche direttamente connesse.

Promozione e sviluppo di iniziative relative alla semplificazione burocratica, in modo coordinato all'azione 9.

Sviluppo di processi di tipo "no-paper" per tutto il sistema logistico regionale, in modo coordinato con l'obiettivo 1 e con l'azione 9;

Sviluppo di iniziative relative allo snellimento sia di prodotto che di processo, in modo coordinato all'azione 9, con le specificazioni lean attivabili alla scala dei flussi esterni, in relazione all'obiettivo 9, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

5.8 Strutturazione della rete dei porti turistici e pescherecci non inseriti nell'Autorità Portuale o di Sistema

Specificazione del piano di azione per i porti turistici e pescherecci non inseriti nell'Autorità Portuale o di Sistema e comunque non con traffici di interesse commerciale nazionale, per i porti non invariati. Il piano deve considerare la situazione attuale con i porti di varie tipologie e dimensioni, con società di gestione pubbliche, private o miste.

Per i nodi vanno ripresi gli specifici studi di fattibilità disponibili da cui emerga il valore aggiunto territoriale che il singolo nodo produrrà rispetto alle attività economiche già

insediate. Vanno esplicitamente considerate le potenzialità del sistema portuale, al servizio delle specifiche attività economiche, ed al servizio dei territori interessati.

Misure per la predisposizione delle progettazioni e per la realizzazione delle opere infrastrutturali relative ai porti turistici e pescherecci non inseriti nell'Autorità di Sistema e non invarianti, sulla base dei risultati degli studi di fattibilità, specificando i termini della gestione ed i tempi di vita utile economica.

I porti regionali turistici invarianti ed eseguibili devono avere il duplice ruolo di supporto agli itinerari turistici marittimi e di connettori con la rete ciclabile e con la rete degli itinerari pedonali.

La definizione delle priorità di finanziamento per i porti invarianti si basa sull'apporto di capitale privato per posto barca.

5.9 Sviluppo della attività portuali ed integrazione nelle reti euro mediterranee, nodi logistici marittimi, integrazione e sviluppo dell'Autorità Portuale o di Sistema

Misure per la promozione dei collegamenti via mare con accesso ai nodi marittimi della rete logistica regionale, e quindi agli altri nodi logistici, per i traffici da e per i porti del Mediterraneo attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti integrati di filiera che vedano coinvolti un raggruppamento di autotrasportatori, armatori, filiere produttive, AP (o nuova AdSP), Università/Centri di ricerca, promuovendo in particolare le azioni sinergiche con altre fonti di finanziamento nazionale o comunitario, in linea con le attività sviluppate nel PSNPL 3.4.

Misure per la promozione dello sviluppo dei traffici RO-RO e delle Autostrade del Mare (nazionali, internazionali UE, internazionali Euromed) attraverso l'aggregazione e l'incentivazione della domanda di trasporto merci, anche attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti di logistica integrata di area e di reti a carattere sub-regionale, in linea con le attività sviluppate nel PSNPL 3.5

Misure per la promozione dello sviluppo dei traffici LO-LO singoli o integrati con il RO-RO (internazionali UE, internazionali EUROMED), anche attraverso l'elaborazione ed il finanziamento di progetti di logistica integrata di area e di rete a carattere sub-regionale, in linea con le attività sviluppate nel PSNPL 3.5 e con le attività economiche della Calabria.

Misure per il potenziamento dell'Autorità Portuale o dell'istituenda Autorità di Sistema Portuale nelle fasi di sviluppo della pianificazione e della programmazione, supportando le integrazioni tra l'AP (o AdSP) e l'ente regionale che gestisce le aree industriali, con presenza logistica, strettamente interconnesse con le aree portuali

inserite nell'AP.

Supporto alla messa a punto, approvazione ed implementazione dei piani regolatori portuali, nei porti inseriti nell'AP, con riferimento all'integrazione delle attività da sviluppare nei porti con quelle dei territori direttamente connessi.

Misure per il supporto alla integrazione dei porti di Reggio Calabria e Vibo Valentia, nell'AP (o AdSP), in relazione al potenziamento del sistema complessivo, ed al valore aggiunto per i singoli porti e per i territori direttamente integrati.

5.10 Green Ports: Sostenibilità e Autonomia energetica dei porti

Sviluppo di specifiche azioni per la politica ambientale in tutti i porti della Calabria a scala strategica e a scala operativa.

Le misure devono articolarsi in misure per la sostenibilità energetica, misure per l'autosufficienza energetica e misure per l'installazione di sistemi di produzione di energia da fonte rinnovabile da destinare all'autoconsumo associati a interventi di efficientamento energetico dando priorità all'utilizzo di tecnologie ad alta efficienza.

La sostenibilità deve riguardare i consumi e le produzioni; entrambi devono essere riorganizzati in modo da garantire la sostenibilità economica, ambientale e sociale tramite: efficienza energetica (riduzione consumi attuali, aumento controllato di quelli futuri), utilizzo di energia da fonti rinnovabili, sviluppo reti intelligenti per la distribuzione.

L'autosufficienza energetica deve riguardare l'equilibrio tra energia consumata ed energia prodotta; per quanto riguarda la consumata le misure devono essere specifiche delle fasi tattiche e strategiche, riguardanti rispettivamente le aree a terra e i mezzi navali.

Devono essere sviluppate specifiche attività per la produzione, all'interno delle aree portuali, di energia da fonti rinnovabili, a partire dalle migliori sperimentazioni già operate in Calabria, ed in particolare: produzione di energia elettrica dalle onde marine mediante cassoni per le dighe di nuova generazione; generatori eolici ad asse verticale, ad elevata efficienza e basso impatto acustico, dotati di sistemi innovativi di riduzione delle perdite meccaniche; fotovoltaico di nuova generazione, con sistemi distribuiti di massimizzazione dell'efficienza di conversione; impianti di accumulo di energia elettrica di grande capacità con sistemi di gestione intelligente della distribuzione dell'energia e dei carichi elettrici. Verificando contestualmente i vincoli urbanistici e paesaggistici eventualmente esistenti.

Devono essere sviluppate specifiche attività per la distribuzione dell'energia sperimentando ed implementando nei porti della Calabria smart grid di classe micro,

ben distinte dalle smart grid di distribuzione urbana, regionale e nazionale, al fine di ottimizzare l'uso dell'energia prodotta e ridurre al minimo quella acquisita.

Le misure devono riguardare sia i soggetti privati che i soggetti pubblici, a partire dall'Autorità portuale ove presente, e dalle aree demaniali in concessione, con specifici vincoli per quelle da dare in concessione.

Le misure indicate vengono implementate in forma strutturata in progetti pilota relativi alla realtà portuale della Calabria in equilibrio per fabbisogni energetici attuali (ottimizzati) e previsti con quelli producibili da fonti rinnovabili insediabili nella stessa realtà. L'obiettivo è ottenere nel breve un GREEN PORT autonomo e sostenibile.

A scala operativa devono essere implementate adeguate misure in tutti i porti appartenenti o non all'AP (AdSP) per la riduzione degli impatti ambientali. Le misure sono di varie classi, a partire da quelle attivabili a tempo zero, per la riduzione delle emissioni e della congestione dei flussi veicolari afferenti l'attraversamento dello Stretto, mediante una possibile omogeneizzazione dei plotoni.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 4 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

Obiettivo 6: Sistema Gioia Tauro

Azione 6: Misure per lo sviluppo del Sistema dell'area di Gioia Tauro nei contesti euromediterraneo e intercontinentale

6.1 Macronodo Economico, Zona Franca, Zona Economica Speciale, Zona Territoriale Speciale

Promozione della Zona Franca ad oggi non pienamente utilizzata. Verifica della estendibilità della Zona Franca a parti dell'attuale Area Corap ex ASIREG. Misure specifiche per la promozione della Zona Franca Doganale con la valorizzazione degli insediamenti, verificando tutte le concessioni nella Zona Franca analizzando l'utilizzo economico nelle aziende concessionarie delle caratteristiche amministrative e finanziarie proprie dell'area.

Istituzione di una Zona Speciale che integri le Aree del Porto a quelle del Retroporto, con una normativa specifica di Zona Economica Speciale o, in alternativa, di Zona Territoriale Speciale.

Istituzione della Zona Economica Speciale, con le misure sulla fiscalità, sulla governance unitaria e sulla promozione internazionale, secondo la D.G.R. n. 294, 11/08/2015 e la Delibera del Consiglio Regionale n. 52 del 25/09/2015. Al fine di sostenere la competitività dell'area e delle imprese ivi insediate, nonché i processi di innovazione dell'offerta di beni e servizi della ZES nel suo complesso, la Regione Calabria, nel rispetto delle disposizioni in materia di aiuti di stato applicabili, istituisce ulteriori forme di incentivazione a sostegno delle imprese insediate nella ZES. Le ulteriori forme di incentivazione sono valutate ex ante e proposte dal soggetto gestore secondo quanto indicato nella DGR predetta e nella valutazione finale della Commissione. Per la Zona Economica Speciale va attivata una procedura sperimentale di semplificazione amministrativa che coinvolga tutte le amministrazioni pubbliche interessate all'attivazione ed al controllo delle attività economiche, anche in relazione alla misura 6.4.

Specificazione regolamento attuativo urbanistico in relazione alla nuova legge urbanistica, art 23.

Istituzione di una Zona Territoriale Speciale (ZTS) sulla base di un Investimento Territoriale Integrato, secondo l'art. 36 del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013.

La promozione complessiva dell'area va sviluppata a livello unificato regionale, mediante una strategia di sviluppo integrata e intersettoriale, e devono essere

considerati adeguati canali comunicativi per la presentazione dell'offerta complessiva di servizi e infrastrutture nell'area. Deve essere verificata la possibilità di promuovere la Zona Franca, la ZES o la ZTS tramite organismi di livello nazionale o internazionale.

6.2 Macronodo Economico, Area logistica Integrata

Istituzione dell'Area Logistica Integrata, nel duplice ruolo di interlocutore di qualità del sistema e soggetto titolato alla promozione di interventi integrati di sviluppo, attuabili anche attraverso meccanismi di cofinanziamento sui fondi strutturali, per i quali la Regione in uno all'Autorità Portuale di Gioia Tauro (o la costituenda Autorità di Sistema Portuale) sia soggetto promotore capofila. In linea e in specificazione di quanto previsto nel PSNPL 4.1.

Definizione del sistema di governance dell'ALI Gioia Tauro, con l'integrazione dei soggetti attualmente titolati quali Regione, Autorità Portuale (o AdSP), CORAP, Enti Locali. Proposizione e sviluppo della integrazione delle aree portuali e di quelle retroportuali, anche sulla base dell'unificazione della governance.

6.3 Macronodo Economico, Supporto allo sviluppo delle attività produttive, Porto di quarta generazione

Attivazione di linee specifiche di intervento a supporto delle attività economiche nei settori dell'agroalimentare internazionale, del metalmeccanico, del manifatturiero e dell'energia, con particolare riferimento all'integrazione tra i settori ed agli specifici progetti che consentano vantaggi economici dalla realizzazione contemporanea integrata.

Sviluppo del potenziale delle A nazionali (Aerospazio, Agroindustria, Abbigliamento e Automotive), parzialmente presenti o da supportare.

Lo sviluppo deve riguardare sia la realizzazione di grandi progetti infrastrutturali da parte dei gruppi internazionali, sia la crescita delle PMI con potenziamento del raccordo economico territoriale.

Misure strategiche per lo sviluppo delle potenzialità di un porto di quarta generazione. I fattori core dei porti attuali (prima, seconda e terza) sono capital, labour e technical know-how. Misure straordinarie per lo sviluppo delle attività di un porto di quarta generazione della information sharing e degli effect on supply chain della presenza dei collegamenti internazionali. Sviluppo di un programma dedicato in linea con le indicazioni UNCTAD.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre ad ulteriori eventuali risorse disponibili.

6.4 Macronodo Economico, Semplificazione, Security, Snellimento e Scouting

Attivazione dello sportello unico (one stop shopping) per le attività economiche sulla base della convergenza dei processi amministrativi relativi all'avvio delle attività economiche e degli aspetti dei servizi direttamente connessi; revisione dei tempi per gli atti dei procedimenti con riduzione del tempo complessivo sulla base della sequenza base definita. Semplificazione delle procedure relative all'approvazione dei progetti infrastrutturali e/o all'insediamento di nuove attività, mediante: Specificazione del SURAP per l'area interessata, con possibile estensione alle aree industriali e artigianali della Piana; Valorizzazione della conferenza dei servizi; Trasformazione del parere di alcuni Enti da vincolante a consultivo; Valorizzazione, in determinati ambiti, del silenzio - assenso.

Integrazione con lo sviluppo nazionale dello sportello unico dei controlli facente capo all'agenzia delle Dogane con obiettivi quantitativi definiti, in linea con quanto previsto dal PSNPL 1.1

Semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti infrastrutturali mediante: valorizzazione dello strumento della conferenza dei servizi; applicazione per le opere comprese nei programmi approvati dall'AP (o dalla nuova AdSP) conformemente al PSNPL della procedura di VIA speciale, anticipandola alla fase della progettazione preliminare; fissazione di tempi certi per ciascuno degli atti del procedimento, in linea con PSNPL 1.2.

One stop shop: istituzione di un unico servizio (organo) preposto all'espletamento dei servizi portuali, che agirà in coordinamento con la AdSP.

Recepimento delle direttive di integrazione e semplificazione delle procedure da accordi internazionali.

Attivazione di attività di advising internazionale per il doppio processo di: scouting e di unificazione della presentazione delle potenzialità a fini di marketing territoriale

Misure per l'estensione dei servizi di security attivi nell'area portuale a tutta l'area retro portuale ASIREG, in modo da garantire agli operatori le stesse elevate caratteristiche in tutta l'area.

Misure per la trasformazione di tutti i processi interni all'area interessata dal porto e dal retroporto in processi di tipo lean, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili. I processi lean devono essere implementati nei rapporti tra le imprese e gli enti territoriali. Deve essere supportata la possibilità di trasformazioni lean di tutte le attività economiche, a partire da quelle portuali.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi

compatibili.

6.5 Macronodo Economico, Integrazione dei soggetti operativi

Definizione di Accordo o di Accordo di Programma Quadro rafforzato o di Accordo di Rete, sulla base dei risultati dell'APQ 2010, e delle indicazioni contenute negli Accordi Stato - Regione, delle misure del POR 2014-2020 e del PON 2014-2020.

Misure per l'integrazione istituzionale ed operativa delle azioni della ZES/ZTS con quelle della ALI, ed integrazione con le azioni Corap, e con le azioni AP (o AdSP). Definizione di una governance unica dei processi, con l'azione di monitoraggio definita a livello regionale. Attribuzione univoca della realizzazione delle singole opere infrastrutturali a singoli soggetti, con condivisione delle indicazioni, mediante l'uso - ove necessario- della Conferenza dei Servizi.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre ad ulteriori eventuali risorse disponibili.

6.6 Macronodo trasporti, Supporto allo sviluppo attività di trasporto marittimo

Sviluppo del Transhipment, con misure nazionali, regionali e locali per la riduzione delle tasse di ancoraggio e delle accise sui carburanti per le attività interne all'area portuale e con misure nazionali per la riduzione degli oneri sul costo del lavoro.

Attivazione di un PCS (Port Community System) che integri le attività economiche del porto, sulla base del PCS maggiormente diffuso, in linea con le indicazioni del MIT.

Estensione del PCS a tutta l'area del retroporto, e misure per l'estensione dei servizi unificati del PCS ad altre attività.

Promozione dei collegamenti marittimi lo-lo, anche attraverso la stipula di specifici protocolli.

Promozione dei collegamenti ro-ro di scala nazionale ed internazionale e connessione alla rete ferroviaria, prevedendo un collegamento diretto tra gli scivoli ed il gateway, con caratteristiche normative simili a quelle delle aree portuali.

Promozione delle autostrade del mare nazionali, europee nell'ambito delle TEN-T, e mediterranee nell'ambito delle TMN T.

Supporto all'attrazione dei traffici tradizionali intercontinentali con destinazione finale Calabria e Sud Italia.

Pieno e immediato utilizzo degli incentivi nazionali e/o UE per il trasporto combinato strada/mare (Ecobonus), ed eventuale attivazione di misure specifiche regionali, nel caso di mancanza di misure nazionali, o possibile partecipazione con incentivi regionali

a quelli nazionali e/o UE.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre ad ulteriori eventuali risorse disponibili.

6.7 Macronodo trasporti, Supporto allo sviluppo attività di trasporto ferroviario - Gateway - e di trasporto stradale

Attivazione di un gateway internazionale ferroviario in termini di infrastrutture. Termine di riferimento infrastrutturale è la lunghezza treno prevista per il corridoio infrastrutturale 5, con target attuale 750 metri, target 2025 a 1000 metri e sagoma PC80, e target 2035 a 1500 metri.

L'attivazione del gateway è un intervento invariante di piano.

Pieno e immediato utilizzo degli incentivi nazionali per il trasporto combinato strada/ferrovia (Ferrobonus), ed eventuale attivazione di misure specifiche regionali, nel caso di mancanza di misure nazionali o ad integrazione di quelle nazionali e/o UE

Misure per l'attivazione di un gateway internazionale ferroviario in termini di servizi. I termini di riferimento dei servizi devono essere concordati con il board del corridoio commerciale ScanMed (RFC 3):

- integrazione del sistema complessivo sulla base dei target strategici del RFC 3;
- coordinamento tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria e dell'Autorità portuale (AdSP);
- interfacciamento dei sistemi di prenotazione delle tracce internazionali offerte dal corridoio commerciale RFC 3;
- pianificazione delle tracce relative al gateway, su base strategica e a breve termine in linea con le indicazioni concordate dal RFC 3;
- integrazione del sistema di one stop shopping afferente alla governance unificata con il sistema one stop shopping del RFC 3, nei termini più ampi possibili.

Promozione di corridoi doganali e fast corridor verso i grandi nodi logistici nazionali con integrazione informativa dei diversi soggetti logistici coinvolti nel fast corridor (Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Autorità Portuale -nuova AdSP, UIRNET, Terminali Ferroviari, Spedizionieri, Agenti Marittimi e MTO, in linea con PSNPL 3.3.

Misure per la realizzazione integrata con l'interporto di un'area di supporto per l'autotrasporto con adeguati servizi di tipo autoportuale, con riferimento specifico a quelli non realizzati nell'ambito interportuale, del tipo postazioni di parcheggio e ricarica refer, officina meccanica, distributori carburanti, bar, ostello, etc.

6.8 Macronodo trasporti, Supporto allo sviluppo della integrazione delle attività di trasporto con interventi infrastrutturali di nodo

Estensione delle zone a mobilità speciale proprie dell'area portuale alle zone ASIREG, con separazione dei percorsi soggiacenti al codice della strada per quanto riguarda ingombri, sagome, immatricolazioni dei mezzi etc. Le misure devono prevedere la realizzazione di collegamenti diretti tra la zona di competenza dell'AP e il retroporto estendendo al massimo la viabilità speciale. Deve essere verificata la possibilità di prevedere una estensione anche amministrativa delle aree AP.

Interventi di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture stradali portuali e retroportuali.

Interventi di estensione dell'area coperta dalle tipologie di security portuale alle zone retroportuali, potenziamento delle infrastrutture di security, considerando le migliori innovazioni disponibili, a partire dalla copertura h24 mediante droni.

Interventi relativi al potenziamento del porto:

- sviluppo del banchinamento del cerchio di evoluzione sud, per il potenziale insediamento di altre attività di transhipment, con adeguati piazzali, o di nuovi scivoli ro-ro;
- dragaggi della zona Nord delle banchine;
- bacino di carenaggio;
- completamento delle opere inerenti la banchina ovest;
- attività industriali di supporto al transhipment, quali officine di manutenzione container;
- sviluppo di impianti di bunkeraggio e rifornimento di combustibile LNG nell'ambito della Direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Interventi relativi all'interazione con le reti terrestri:

- potenziamento del raccordo multimodale nord alle reti ferroviarie e autostradali TEN - T;
- realizzazione del raccordo multimodale sud (Gioia Tauro) alle reti ferroviarie e autostradali TEN-T.

Gli interventi indicati in questa misura costituiscono invarianti di piano.

6.9 Ricerca e applicazioni operative

Attivazione di un Centro di ricerche su trasporti e logistica. Le applicazioni operative principali riguardano il porto e il retroporto e la trasformazione in un porto di quarta generazione. Nel centro sono sviluppate inoltre le attività di ricerca in trasporti e logistica a supporto dei settori principali insediati: agroalimentare, logistica esterna, manifatturiero con particolare riferimento al metalmeccanico, energetico, ICT. Il centro si pone in linea con quanto previsto nell'azione 1 per la ricerca e la formazione.

Il Centro di ricerca deve coordinarsi con i segmenti riferiti all'agroalimentare di supporto al porto che possono nascere nell'ambito della Fondazione Terina e con il campus universitario per stranieri che può nascere nell'area ex Ciapi di Reggio.

Realizzazione di un Campus dell'Innovazione, a partire dalle migliori esperienze disponibili, per il recupero di aree degradate e rese nuovamente funzionali, in un approccio generale di sostenibilità nel sistema urbano.

Implementazione di linee di ricerca di base funzionali alle attività economiche del Sistema Gioia Tauro, in linea con quanto previsto e sviluppato per l'obiettivo 1, anche mediante accordi con Dipartimenti universitari nazionali aventi qualificazione di eccellenza riconosciuta da organismi nazionali Miur-Anvur (VQR 2004-2010 posizione verde o blu, e quando disponibile VQR 2011-2014 con primo quarto della graduatoria) o internazionale con eccellenze simili in relazione alle valutazioni dei rispettivi Paesi.

Promozione di start up e spin off connesse al Centro di ricerche, al sistema universitario della Calabria, ai poli del CNR presenti in Calabria, ed agli ulteriori enti pubblici e/o privati presenti nel territorio.

Formazione e riqualificazione per gli addetti presenti nell'area in relazione a nuovi insediamenti industriali e quindi a nuove figure professionali.

Potenziamento dei controlli fitosanitari sui prodotti vegetali, in linea con PSNPL 2.4, che possono essere sviluppati nell'ambito della collaborazione tra il Centro ricerche e la Fondazione Terina.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

6.10 Brand Sistema Gioia Tauro

Promozione di un brand legato al porto ed al retroporto di Gioia Tauro, con definizione dei nomi, caratteristiche collegate di memorizzazione, riconoscimento, traducibilità, riferimenti all'immagine complessiva dell'area e alle caratteristiche specifiche, distinzione rispetto ai porti concorrenti, e ove possibile e necessario registrabile

legalmente.

Le misure devono verificare la realizzazione di un valore aggiunto connesso al brand qualora possa generarsi, per le caratteristiche specifiche dei prodotti e dei processi dell'area.

Progettazione di un'architettura specifica di brand.

Diffusione del brand tramite canali comunicativi di vario tipo e con prodotti di vario tipo: concerti, gare sportive, installazioni, fiere, mostre, etc..

Attivazione della conoscenza e dell'informazione verso l'esterno, riguardo all'attività giornaliera del porto e del retroporto in linea con i maggiori porti italiani ed europei tramite giornali o web. L'attività può essere affidata ad uno dei soggetti principali attivi nell'area: Regione direttamente oppure tramite ZES/ZTS, ALI, AP (o AdSP). Nella fase di attivazione sperimentale, il servizio di informazione verso l'esterno se sviluppato direttamente dalla Regione, può essere predisposto congiuntamente al circuito comunicativo di cui alla misura 10.6.

Obiettivo 7: Offerta infrastrutturale nodale e lineare

Azione 7: Misure per il potenziamento infrastrutturale del sistema dei trasporti e della logistica

7.1 Infrastrutture di interesse UE Piano TEN-T, e di interesse nazionale nodale Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica, Piano Nazionale Aeroporti

Le Infrastrutture previste nel Piano europeo TEN-T (PTENT-T), nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), Piano Nazionale Aeroporti (PNA), sono infrastrutture invarianti per il Piano Regionale Trasporti della Calabria a partire dal Piano Direttore.

Avanzamento delle fasi di progettazione e realizzazione delle infrastrutture definite nell'ambito delle reti europee TEN-T di livello core e di livello comprehensive, e delle infrastrutture previste nel PSNPL e nel PNA. Monitoraggio, da parte della Regione tramite l'istituenda Unità Organizzativa Autonoma "Piano Regionale dei Trasporti", dello sviluppo del corridoio europeo TEN-T 5 sia in relazione ai successivi avanzamenti da parte degli specifici Piani di Azione curati dal Corridor Forum, sia in relazione all'azione che le aziende di stato, che operano per la realizzazione delle infrastrutture lineari stradali (ANAS) e ferroviarie (RFI), e comunque le aziende a partecipazione pubblica interessate devono portare avanti nei loro programmi per la realizzazione del Piano europeo e dei piani nazionali di tutte le modalità comprehensive di strade e ferrovie.

Misure per sviluppare una forte presenza della Regione nei tavoli delle scelte sopranazionali del governo dei grandi flussi di merci e persone (Reti TEN-T e TMN-T, Autostrade del Mare, Rail Freight Corridor, Forum di Corridoio, ecc.), eventualmente supportando la delegazione di Bruxelles con personale specifico addetto. È fondamentale agganciare i processi di sviluppo dei nodi e delle reti su scala nazionale e internazionale, mettendo a coerenza quanto previsto dai processi regionali, al fine di pervenire nel breve a condizioni di accessibilità equilibrate e coerenti con le esigenze di mobilità.

Interlocuzione con la Commissione UE ed il Ministero dei Trasporti al fine dell'inserimento della Statale Jonica 106, tratto sud da Catanzaro Lido sino al ricongiungimento con l'A3, nella rete europea TEN-T comprehensive, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.

Occorre considerare le potenzialità della strategia EUSAIR.

Interlocuzione con la Commissione UE al fine dell'inserimento della linea ferroviaria

Jonica nella rete europea TEN-T comprehensive, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.

Interlocuzione con la Commissione UE al fine dell'upgraded a modulo 1000 e sagoma PC80 della tratta ferroviaria Paola - Cosenza - Sibari, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.

Monitoraggio relativo alla 106: della realizzazione del macrolotto 3 fornito di finanziamento, dei macrolotti successivi già forniti di progettazione definitiva; della progettazione definitiva del collegamento A3-106 da Villa San Giovanni a Reggio, a Melito.

Realizzazione di un rapporto di fattibilità per la linea ferroviaria Salerno - Battipaglia - Reggio Calabria con caratteristiche di tipo AV e specifiche tecniche di tipo lean, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, specificazione delle caratteristiche tecniche in relazione ai costi medi di realizzazione negli altri paesi europei di AV sia per l'infrastruttura che per il materiale rotabile, introducendo ipotesi di realizzazione alternativa sulla direttrice tirrenica, sulla direttrice ionica e su quella mediana della Calabria. Interlocuzione con la Commissione UE e con il Governo Nazionale sulla base del Rapporto di Fattibilità.

Realizzazione dello studio di fattibilità della linea AV, in relazione anche alle caratteristiche tecniche specificate nel rapporto di fattibilità. Realizzazione del progetto della linea AV in relazione allo studio di fattibilità.

Interlocuzione con la Commissione UE al fine dell'inserimento del nodo aeroportuale di Lamezia nella rete TEN T core, in relazione alle indicazioni del Piano nazionale aeroporti. Predisposizione dello studio di fattibilità, e dell'eventuale progetto per le opere relative all'interconnessione diretta dell'aerostazione di Lamezia con la nuova stazione ferroviaria sottostante all'aerostazione, realizzando il nuovo tracciato ferroviario con ridisegno del macronodo di Lamezia nelle varie direttrici.

È utile sviluppare il tema del Piano Euro Mediterraneo dei Trasporti (PTMN-T).

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.2 Infrastrutture lineari di interesse nazionale

Le infrastrutture lineari di interesse nazionale definite nel PGTL e appartenenti allo SNIT (PGTL_SNIT) o nel Piano RFI (PRFI), o nel Piano ANAS (PANAS), sono infrastrutture invarianti del Piano Regionale Trasporti della Calabria.

Le infrastrutture non esplicitamente citate nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, relative alla risoluzione dei problemi di ultimo miglio per

Piano Regionale dei Trasporti - Piano Direttore

l'interconnessione di infrastrutture invarianti, sono anche esse infrastrutture invarianti per il Piano dei Trasporti della Calabria.

Avanzamento delle fasi di studio di fattibilità, progettazione e realizzazione delle infrastrutture di interesse nazionale inserite nei Piani PGTL_SNIT, PRFI, PANAS e delle infrastrutture non esplicitamente inserite nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, relative alla risoluzione dei problemi di ultimo miglio per l'interconnessione di infrastrutture invarianti.

Avanzamento nelle fasi di progettazione delle infrastrutture invarianti, in relazione agli stati di avanzamento attuali delle fasi di progettazione e del livello di finanziamento disponibile e/o necessario.

Monitoraggio, da parte della Regione tramite il settore competente o l'Unità Organizzativa Autonoma "Piano Regionale dei Trasporti", dello sviluppo delle infrastrutture invarianti di interesse nazionale, sia in relazione ai successivi avanzamenti da parte del MIT, sia in relazione all'azione che le aziende di stato, che operano per la realizzazione delle infrastrutture lineari stradali (ANAS) e ferroviarie (RFI), e comunque le aziende a partecipazione pubblica devono portare avanti nei loro programmi per tutte le modalità di trasporto e per la logistica.

Costituiscono inoltre invarianti ferroviari i seguenti interventi:

- potenziamento della Lamezia - Catanzaro, con raccordo all'aeroporto di Lamezia;
- innalzamento del rango della ferrovia Jonica, portando tutto almeno a C, con salvaguardia e potenziamento degli incroci e rigenerazione del patrimonio dismesso e/o in disuso e/o in abbandono, per fini collettivi sociali e/o come nodi di interscambio tra i vari sistemi green.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.3 Programma manutenzione straordinaria, completamento infrastrutture e ultimo miglio

Supporto ad un programma di manutenzione straordinaria delle infrastrutture di trasporto inserite nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS.

Supporto a programmi di messa in sicurezza rispetto ai rischi idro-geologici delle infrastrutture di trasporto inserite nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS.

Supporto ad un programma di completamento delle opere stradali, cosiddette incompiute, per le quali gli ulteriori investimenti -a finire- non superino il valore del

10% dell'investimento sino ad oggi effettuato con i costi attualizzati.

Misure per gli interventi infrastrutturali di ultimo miglio che consentano l'interconnessione delle reti di differenti livello o modo, nonché l'accesso ai punti nodali delle reti, che abbiano precise caratteristiche di origine e/o destinazione degli spostamenti, o siano strategici per l'interscambio modale.

Monitoraggio da parte della Regione tramite l'istituenda Unità Organizzativa Autonoma "Piano Regionale dei Trasporti" dello sviluppo del piano di manutenzione straordinaria delle infrastrutture di trasporto, del completamento delle opere stradali e degli interventi di ultimo miglio: sia in relazione ai successivi avanzamenti da parte del MIT, sia in relazione all'azione che le aziende di stato, che operano per la realizzazione delle infrastrutture lineari, devono portare avanti nei loro programmi di manutenzione.

Misure per la riduzione dell'intrusione visiva, a partire dalla eliminazione delle barriere frangivento (o fonoassorbenti) opache in presenza di aree a valenza paesaggistica.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.4 Infrastrutture lineari di interesse regionale

Le infrastrutture di interesse regionale non previste nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, sono inserite nel piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica.

Predisposizione del piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica e dei suoi successivi aggiornamenti, con indicazione delle fasce di priorità delle opere.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti nel settore dei trasporti e della logistica, con priorità assegnata alle opere di manutenzione straordinaria ed alle opere di valorizzazione delle infrastrutture esistenti. Nella selezione delle opere di nuova realizzazione è condizione necessaria considerare tutti i segmenti di trasporto rilevanti, sulla base di studi di fattibilità tecnico-economica (ai sensi del D.Lgs 228/2011) e secondo la rispondenza alle strategie definite nel Piano Regionale Trasporti sulla base di analisi multicriterio e di progettazione di tipo lean predisponendo, ove necessario, una specifica project review, estendibile a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili.

7.5 Infrastrutture lineari di interesse urbano e locale

Le infrastrutture di interesse sovracomunale non previste nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, sono inserite nel piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

Predisposizione del piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica e dei suoi successivi aggiornamenti, in relazione alle nuove aggregazioni amministrative attivate o in corso di attivazione, con indicazione delle fasce di priorità delle opere.

Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti nel settore dei trasporti e della logistica, con priorità assegnata alle opere di manutenzione straordinaria ed alle opere di valorizzazione delle infrastrutture esistenti. Nella selezione delle opere di nuova realizzazione è condizione necessaria considerare tutti i segmenti di trasporto rilevanti, sulla base di studi di fattibilità tecnico-economica (ai sensi del D.Lgs 228/2011) e secondo la rispondenza alle strategie definite nel Piano Regionale Trasporti sulla base di analisi multicriterio e di progettazione di tipo lean, estendibile a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, predisponendo, ove necessario, una specifica project review.

Costituiscono infrastrutture invarianti per la mobilità locale: il sistema metropolitano di Cosenza - Rende (a sistema con RFI nel nodo di Settimo - Montalto e con Ferrovie della Calabria, FdC, nei nodi di Cosenza Vaglio Lise e Cosenza Centro); il sistema ferroviario FdC Cosenza-Catanzaro (a sistema con Tram-Treno nei nodi di Rogliano, Cosenza Centro, Cosenza Vaglio Lise); il sistema metropolitano di Catanzaro Lido - Lamezia, con estensione sino all'aeroporto di Lamezia (a sistema con ferrovia aeroporto Lamezia Catanzaro Lido e con FdC nei nodi di Germaneto e Catanzaro Lido); la metropolitana sostenibile di Reggio Calabria (a sistema con RFI nei nodi di Reggio Calabria Lido, Reggio Calabria Centrale, Aeroporto); il potenziamento del sistema di controllo treni, degli incroci e dei fabbricati viaggiatori esistenti al fine di attivare un servizio metropolitano nell'area della Locride; il potenziamento del sistema di controllo treni, degli incroci e dei fabbricati viaggiatori esistenti al fine di attivare un servizio metropolitano nell'area della Sibaritide; il potenziamento del sistema di controllo treni, degli incroci e dei fabbricati viaggiatori esistenti al fine di attivare un servizio metropolitano nell'area del Crotonese.

Le infrastrutture di interesse sovracomunale lineari non finanziate nelle programmazioni delle Province, dalla data di adozione del PRT, sono da verificare

nell'ambito del Piano di settore.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.6 Infrastrutture nodali di interesse nazionale e regionale

Le infrastrutture nodali di interesse nazionale e regionale non previste nei Piani PTEN-T, PSNPL, PNA, PGTL_SNIT, PRFI, PANAS, sono inserite nel piano di settore delle infrastrutture nodali. Sono da considerare le infrastrutture per i porti e per le aviosuperfici.

Costituiscono interventi invarianti tutti gli adeguamenti strutturali e funzionali dei porti di Palmi, Crotone, Corigliano, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Vibo Valentia.

Predisposizione dei piani di settore delle infrastrutture nodali, porti, aeroporti e avio superfici, con indicazione delle fasce di priorità delle opere, considerando: le specificità delle realtà esistenti nel settore portuale, a partire dalle attività peculiari per la pesca e il turismo; e le specificità e delle aviosuperfici esistenti, a partire dalle attività peculiari per il turismo, la sicurezza ed il soccorso, con l'obiettivo di potenziare l'accessibilità esterna nell'ambito delle disposizioni ENAC, con particolare riferimento all'area Nord della Calabria, sia alto tirreno che alto jonio.

Nell'avvio del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti, le invarianti a supporto della logistica sono definite nelle aree portuali, a ridosso delle principali stazioni merci e all'interno delle aree ex ASI oggi Corap. Vengono considerati anche interventi stradali o ferroviari interni ai macronodi.

Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti nel settore delle infrastrutture nodali, con priorità assegnata alle opere di manutenzione straordinaria ed alle opere di valorizzazione delle infrastrutture esistenti.

Nella selezione di nodi, porti e aeroporti, di nuova realizzazione è condizione necessaria considerare le attività economiche peculiari potenziali, sulla base di studi di fattibilità tecnico-economica (ai sensi del D.Lgs 228/2011) e secondo la rispondenza alle strategie definite nel Piano Regionale Trasporti sulla base di analisi multicriterio e di progettazione di tipo lean, estendibile a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, predisponendo, ove necessario, una specifica project review.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.7 Ferrovie della Calabria

Le infrastrutture di Ferrovie della Calabria o in gestione, di cui all'Art. 8 del D.lgs n. 422/97, sono inserite nel piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica. Le stesse Ferrovie della Calabria, in attuazione del disposto di cui all'Art 13 della Legge Regionale n. 35 del 31/12/2015, a breve opereranno una scissione del ramo d'azienda afferente la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale che confluirà in una Agenzia regionale reti e mobilità, che oltre a gestire e mantenere la rete ferroviaria di cui trattasi assumerà ordinariamente anche le altre infrastrutture di trasporto di proprietà regionale. La stessa Agenzia svolgerà anche le funzioni di centrale unica di acquisto del materiale rotabile ferroviario ed automobilistico e di soggetto attuatore degli investimenti infrastrutturali di trasporto regionali, e su delega di Art. Cal, le funzioni di cui all'Art. 13 comma 22 lettere a), b) e c) della L.R. n. 35/2015.

Il Piano di settore delle infrastrutture di trasporto e logistica ed i suoi successivi aggiornamenti, anche afferenti l'implementazione del compendio in esito all'attuazione della sopracitata norma, prevede una specificazione degli interventi relativi ai differenti archi della rete, ed alla loro destinazione attuale e finale, con specificazione anche degli interventi relativi ai differenti nodi della rete con particolare attenzione a quegli interventi che facilitino l'intermodalità ovvero l'interconnessione con la rete ferroviaria di proprietà di RFI, nonché con i sistemi in sede riservata in corso di realizzazione nelle aree urbane di Cosenza e di Catanzaro.

I criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico per gli investimenti nella rete Ferrovie della Calabria, prevedono assegnazione di fondi alle opere di manutenzione straordinaria ed alle opere di valorizzazione delle infrastrutture esistenti. Nella selezione delle opere di nuova realizzazione è condizione necessaria considerare tutti i segmenti di trasporto potenziali, nonché le modalità alternative e l'inserimento nei circuiti nazionali degli itinerari pedonali e ciclabili e/o delle ferrovie storiche, sulla base di studi di fattibilità tecnico-economica (ai sensi del DL 228/2011) e secondo la rispondenza alle strategie definite nel Piano Regionale Trasporti sulla base di analisi multicriterio e di progettazione di tipo lean, estendibile a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, predisponendo, ove necessario, una specifica project review.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.8 Sistemi di trasporto in sede riservata a scala locale

Infrastrutture in sede riservata a scala locale con riferimento a:

- infrastrutture in sede riservata o propria, di tipo tradizionale o innovativo per il TPL (tram, funivia, ...) nelle aree urbane, o nelle nuove unioni o fusioni di comuni, anche in relazione al collegamento tra la Stazione di Crotone, l'Aeroporto ed il Centro di Crotone, ed al collegamento tra Vibo Valentia e Vibo Valentia Marina;
- infrastrutture in sede propria (funivia, seggiovia, ..) per l'accessibilità ai parchi naturali, ai borghi storici e per l'integrazione dei percorsi turistici e religiosi, i criteri di selezione devono considerare oltre che gli obiettivi economici e finanziari, esplicitamente e con peso rilevante quelli di sostenibilità sociale con particolare riferimento alla difesa del territorio, all'inclusione sociale, al presidio, alla vigilanza, alla sicurezza, all'accessibilità.

Realizzazione dei rapporti o degli studi di fattibilità delle infrastrutture in sede riservata a scala locale sulla base dei piani degli enti interessati e della loro congruenza con il PRT.

Avanzamento nelle fasi di progettazione delle infrastrutture nell'ambito di progettazioni di tipo lean, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, in relazione agli stati di avanzamento attuali delle fasi di progettazione e del livello di finanziamento disponibile e/o necessario.

Avanzamento delle fasi di realizzazione delle infrastrutture, in relazione agli stati di avanzamento attuali delle fasi di realizzazione e del livello di finanziamento disponibile e/o necessario.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.9 Sistemi per il trasporto pedonale e ciclabile

Sistemi di infrastrutture per il trasporto pedonale e ciclabile a scala sovracomunale e regionale con riferimento a:

- infrastrutture per la mobilità pedonale e/o ciclabile per i tratti degli itinerari internazionali che integrano la Calabria lungo tutto l'itinerario costiero tirrenico e jonico;
- infrastrutture per la mobilità pedonale e/o ciclabile in sede propria e/o promiscua, previste nei documenti di programmazione degli investimenti: POR, PON, FSC, PAC, PSR;

Piano Regionale dei Trasporti - Piano Direttore

- infrastrutture per la mobilità ciclabile, per i collegamenti extraurbani e regionali, per l'accessibilità ai parchi naturali, ai borghi storici e per l'integrazione dei percorsi turistici e religiosi, i criteri di selezione devono considerare oltre che gli obiettivi economici e finanziari, esplicitamente e con peso rilevante quelli di sostenibilità sociale con particolare riferimento alla difesa del territorio, all'inclusione sociale, al presidio, alla vigilanza, alla sicurezza, all'accessibilità.

Le infrastrutture per il trasporto pedonale e ciclabile di interesse regionale e/o nazionale sono inserite nel piano di azione con indicazione delle fasce di priorità delle opere.

Predisposizione dei rapporti o degli studi di fattibilità nell'ambito del connesso piano di settore regionale, delle infrastrutture per il trasporto pedonale e ciclabile, nonché nei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e nei Piani Generali Urbani del Traffico ove coincidenti con le infrastrutture di interesse sovracomunale e regionale.

Avanzamento nelle fasi di progettazione delle infrastrutture definite nei PUMS e nei PGTU sulla base di una verifica del piano di azione, e nell'ambito di progettazioni di tipo lean, estendibili a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, in relazione agli stati di avanzamento attuali delle fasi di progettazione e del livello di finanziamento disponibile e/o necessario.

Avanzamento delle fasi di realizzazione delle infrastrutture in relazione agli stati di avanzamento attuali delle fasi di realizzazione e del livello di finanziamento disponibile e/o necessario.

In fase di prima applicazione del PRT, si fa riferimento a quanto riportato nell'Appendice IX.

7.10 Osservatorio per il monitoraggio dei costi e dei tempi di realizzazione delle infrastrutture

Costituzione di un osservatorio per il monitoraggio dei costi e dei tempi di realizzazione degli investimenti, nell'ambito dell'istituenda Unità Organizzativa Autonoma "Piano Regionale dei Trasporti", anche ai fini di consentire il confronto dei costi e dei tempi tra le diverse opere, e per promuovere la soluzione dei problemi locali e la diffusione delle migliori pratiche progettuali e realizzative, con la promozione di un approccio progettuale lean, estendibile a larg, ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili, che ottimizzi l'utilizzazione delle risorse pubbliche, anche in un contesto di project review.

Il modello di riferimento, assunto come base per dare risposte alle esigenze strategiche

di mobilità, è costituito dal Sistema Regionale Integrato dei Trasporti. Il modello SRIT va verificato nelle sue connessioni con le reti nazionali e locali e con le grandi direttrici internazionali.

Obiettivo 8: Sostenibilità, snellimento e semplificazione

Azione 8 Misure per la sostenibilità, la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi nel settore regionale dei trasporti e della logistica

8.1 Promozione della sostenibilità ambientale dello sviluppo con misure relative all'utilizzo delle diverse tipologie di veicoli, coordinate con quelle delle specifiche altre azioni, e con quelle della sostenibilità economica e sociale.

Misure per il disaccoppiamento di incremento di Pil coniugato all'incremento di mobilità, in linea con le indicazioni UE a scala regionale.

Misure per il pieno utilizzo dei veicoli merci con la promozione di specifiche premialità a scala regionale, per l'incremento sistematico del fattore di carico a scala regionale.

Misure per ottimizzare le catene logistiche esterne complessive incrementando tutti i fattori di carico e riducendo le percorrenze a scala regionale.

Misure per l'utilizzo di veicoli di classe energetica avanzata (motori termici) rispetto a quelle vincolanti correnti a scala regionale.

Misure per l'orientamento della mobilità passeggeri verso i modi sostenibili.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 4 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

8.2 Promozione della sostenibilità ambientale dello sviluppo con misure specifiche per l'utilizzo zero di combustibili fossili, e sostegno all'utilizzo di energia da fonti rinnovabile e per l'uso di veicoli elettrici, variamente articolate e attivate, al fine di un pieno impegno per l'equilibrio generazionale con incremento dell'utilità delle nuove generazioni

- Elaborazione di un piano di azione per la mobilità elettrica in Calabria, sulla base delle migliori best practice regionali italiane ed europee, a partire dal D.L. 83/2012, "Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica" e di quanto riportato nell'Appendice IX.
- Misure per incentivare l'utilizzo di carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili con caratteristiche di green ed energy efficient, in relazione alla normativa comunitaria sugli aiuti di Stato.
- Misure per il sostegno dell'energia prodotta da fonti rinnovabili sia dalle famiglie, sia dalle piccole imprese, con riferimento all'uso comprovato di veicoli elettrici in relazione all'energia prodotta.

- Misure specifiche per la sostenibilità in ambito urbano a favore dei comuni non soggetti alla adozione di PGTU (e.g. car sharing elettrico, bus elettrici, bicicletta a pedalata assistita...).

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 4 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre ad ulteriori eventuali risorse disponibili.

8.3 Promozione della sostenibilità economica dello sviluppo con misure coordinate con quelle specifiche di altre azioni, e con quelle della sostenibilità sociale ed ambientale considerando l'equità territoriale.

Misure per ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando l'uso di modi di trasporto più efficienti, con obiettivi specifici relativi al miglioramento dei prodotti e dei processi.

Misure per migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato.

Istituzione di un Fondo Regionale GREEN Region di cofinanziamento di iniziative coerenti con le misure del PRT previste per la sostenibilità, da assegnare sulla base di criteri di priorità e premialità con assegnazione di finanziamento di interventi coerenti con quanto definito nelle misure relative alla sostenibilità ambientale e sociale, tenendo conto dei seguenti driver: Potenziale di sviluppo territoriale; Incremento dell'occupazione territoriale; Coerenza con linee di sviluppo strategico italiane; Situazione territoriale rispetto a standard (es. dare una priorità maggiore a zone meno sviluppate); Sostenibilità economico-finanziaria dell'intervento; Inserimento dell'intervento all'interno di un piano pluriennale di sviluppo.

Misure per identificare potenziali punti di convergenza con iniziative di finanziamento poste in essere a livello comunitario (ad esempio programmi quali Horizon 2020 o LIFE 2014-2020), con il duplice obiettivo di: velocizzare il processo di reperimento delle risorse e implementazione dei piani di investimento; costruire metodologie di valutazione dei progetti di intervento sulle aree portuali attraverso una attività di benchmarking delle esperienze e dei programmi già esistenti.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 4 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

8.4 Promozione della sostenibilità sociale dello sviluppo con misure coordinate con quelle delle specifiche altre azioni, e con quelle della sostenibilità ambientale ed economica, considerando l'equità territoriale e generazionale a partire dall'inclusione sociale.

Sviluppo della sicurezza, in relazione anche a quanto previsto nell'azione 9.

Verifica e la riduzione del rischio dovuto alla vulnerabilità delle reti, in relazione anche a quanto previsto nell'azione 9.

Incremento della qualità del lavoro nell'ambito dei sistemi di trasporto privati e pubblici, di tutte le modalità, con estensione del sistema di gestione della sicurezza e della salute previsto dal Testo Unico in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro (D.Lgs 81/2008 e s.m.i.) e delle indicazioni previste dalla specificazione internazionale, ad adesione volontaria, BS OHSAS 18001:2007.

Misure per favorire l'inclusione sociale e l'accesso all'offerta di attività pubbliche e private di tutte le fasce sociali, promuovendo sia la decentralizzazione delle attività sia forme di copertura di tutti i territori e di tutte le fasce orarie per garantire la piena e non discriminata accessibilità.

Sviluppo della partecipazione in relazione anche a quanto previsto nell'azione 10.

8.5 Semplificazione delle procedure di approvazione dei progetti di interventi previsti all'interno del Piano Regionale dei Trasporti

Misure da regolamentare a scala regionale per i progetti di interventi previsti all'interno del PRT:

- Ulteriore valorizzazione dello strumento della Conferenza dei Servizi;
- Trasformazione dell'intervento di talune Amministrazioni da vincolante a consultivo, nel rispetto della normativa nazionale di settore;
- Valorizzazione dello strumento del silenzio - assenso, nel rispetto della normativa nazionale di settore;
- Fissazione di tempi certi per ciascuno degli atti del procedimento.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

8.6 Recepimento delle direttive di integrazione e semplificazione delle procedure da accordi internazionali (Single Window) e nazionali ed estensione delle procedure di semplificazione sviluppate a livello regionale ai settori di interesse del PRT, SUAP (Sportello Unico per le Attività Produttive)

Implementazione diretta e/o specificata e/o regionalizzata degli interventi emanati a livello nazionale in relazione all'azione 1 del PSNPL "Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui porti di interesse nazionale".

Estensione delle misure agli altri porti commerciali ed industriali della Calabria

Estensione delle procedure semplificate (SUAP) attivate nell'area del porto e del retroporto di Gioia Tauro a tutti i porti ed ai connessi retroporti della Calabria con riferimento allo Sportello unico, in relazione alla definizione dei requisiti per la registrazione di un'impresa, per la concessione e/o vendita dei lotti/aree per le imprese, ed estensione a tutti i nodi delle reti logistiche generale, agroalimentare, metalmeccanica e a tutti i nodi di interscambio passeggeri.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

8.7 Promozione di un'Agenda per la semplificazione per i Trasporti e la Logistica 2016-2018

Promozione di un'Agenda regionale per la semplificazione in relazione all'Agenda nazionale per la semplificazione, che mette al centro l'innovazione e la trasparenza.

L'Agenda regionale, in linea con quella nazionale deve prevedere un controllo stringente sul rispetto delle scadenze e degli impegni assunti, i cui risultati siano resi pubblici periodicamente mediante un rapporto di monitoraggio.

Il monitoraggio dell'Agenda consiste nella rilevazione periodica dello stato di avanzamento di ciascuna delle azioni programmate (attività realizzate, cause degli eventuali scostamenti rispetto alle previsioni, ecc.).

L'Agenda, in linea con quella nazionale, deve prevedere che le associazioni dei cittadini, utenti e consumatori e le associazioni imprenditoriali partecipino al monitoraggio con segnalazioni e suggerimenti sulle eventuali criticità emerse in fase di attuazione.

Al monitoraggio possono inoltre contribuire singoli cittadini e imprese con commenti, segnalazioni di criticità complicazioni burocratiche o, viceversa, di buone pratiche in relazione agli interventi in corso, suggerimenti di nuove proposte di semplificazione.

(Fonte: Agenda per la semplificazione 2015 - 2017)

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 2 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

8.8 Introduzione dello snellimento dei servizi nei settori dell'apparato regionale che si interfacciano con settori produttivi aperti alla concorrenza internazionale.

Misure per l'introduzione dello snellimento, con l'introduzione di strutture organizzative che fanno riferimento al lean thinking.

Le misure sono mutate dalla lean production del manifatturiero, con le evoluzioni ottenute con il lean service, o come a volte definito, lean office, e sono estendibili ai principi larg (lean agile resilient green), ove le caratteristiche tecnico legislative siano più percorribili.

I settori nei quali viene introdotto il lean service sono quelli di riferimento del piano regionale dei trasporti, il lean service viene dapprima sperimentato ed implementato nei settori del Dipartimento Regionale che si interfacciano con settori produttivi aperti alla concorrenza internazionale, nello specifico il sistema portuale, il sistema logistico regionale ed il sistema economico complessivo di Gioia Tauro.

I settori interessati da questa organizzazione sono inoltre quelli del Corap, che vengono specificamente riorganizzati e destinati a supportare le funzioni connesse al sistema logistico ed al sistema Gioia Tauro.

I settori in questione della Regione e del Corap evolvono la loro organizzazione ed il loro modello produttivo finalizzando ai prodotti ed ai processi tramite una lettura innovativa da pensiero snello, a partire dalla identificazione del valore che il soggetto (pubblico o privato) che deve fruire del servizio è disposto a pagare; sino alla identificazione del flusso del valore sempre tirato dal soggetto stesso, analizzando in dettaglio tutti i muda dei vari tipi presenti nelle organizzazioni attuali.

8.9 Estensione della promozione delle strutture portuali e retroportuali verso i potenziali investitori internazionali

Estensione delle misure di promozione attivate nell'area del porto e del retroporto di Gioia Tauro a tutti i porti ed ai connessi retroporti della Calabria promuovendo l'adeguata trasferibilità, con un'identità omogenea, tenendo conto delle singole specializzazioni, delle differenti realtà portuali.

Estensione delle misure a tutti i nodi delle reti logistiche generale, agroalimentare,

metalmeccanica.

Estensione a tutti i nodi di interscambio definiti nelle azioni 3 e 4.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

8.10 Snellimento e semplificazione tramite l'uso di tecnologie informatiche e telematiche per tutti i processi amministrativi inseriti nel PRT

Sviluppo della telematica, in relazione anche a quanto previsto nell'azione 1.

Definizione di processi paper less in tutti i settori connessi al PRT.

Incremento dell'uso di internet con la previsione specifica dell'introduzione di miglioramenti che provengono dagli utenti sia personale strutturato che in collaborazione occasionale con la Regione.

Introduzione in ambiti specifici localizzati, della sperimentazione di internet delle cose (internet of things) sviluppando specifici protocolli, device, e quanto altro sperimentabile in un processo sistematico di innovazione/sperimentazione/diffusione.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 2, 3 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

Obiettivo 9: Sicurezza e legalità

Azione 9: Misure per l'incremento della legalità e della sicurezza intesa come safety e security

9.1 Misure per ridurre la discrezionalità negli appalti di opere pubbliche e forniture -ante gare-.

Misure per l'applicazione, sulla scorta del DGUE, di un bando di gara tipo, per tutte le amministrazioni, senza clausole specifiche e particolari per le singole opere, con l'obiettivo di favorire la più ampia partecipazione, fermo restando gli obblighi di legge. Favorire il principio di rotazione nell'individuazione dei diversi soggetti coinvolti nelle attività di realizzazione degli interventi pubblici (attività di progettazione, esecuzione, collaudo, di supporto e responsabilità del procedimento).

Pubblicazione di tutte le gare di infrastrutture e servizi, riconducibili in qualsiasi forma al PRT, oltre che nelle dovute forme di legge, anche sul sito della Regione in una sezione appositamente dedicata.

Individuazione dei componenti delle commissioni aggiudicatrici per l'affidamento delle opere, sino al perfezionamento delle relative procedure ANAC, attraverso sorteggio pubblico all'interno dell'elenco di candidature idonee, selezionate con avviso pubblico regionale, nel rispetto delle norme di legge in materia. Le spese connesse con la nomina dei commissari potranno gravare sulle spese generali previste all'interno delle somme a disposizione dei quadri economici di progetto.

La Regione si impegna a istituire un'azione di monitoraggio specifica per le infrastrutture più rilevanti, finalizzata a rendere disponibile in formato aperto (open data) ogni informazione utile a garantire trasparenza e partecipazione sui processi di attuazione attraverso un portale dedicato.

9.2 Misure per facilitare l'azione di monitoraggio da parte delle forze dell'ordine delle relazioni economiche (protocolli di legalità) -post gare-.

La Regione si impegna a promuovere, richiedendo il concorso delle altre Autorità competenti, l'attivazione sistematica di protocolli di legalità in tutte le realizzazioni di opere (infrastrutture materiali e servizi) inerenti il sistema dei trasporti e della logistica, articolati, in linea di massima, almeno nelle seguenti sezioni: 1 verifiche antimafia; 2 Sicurezza nei cantieri e misure di prevenzione contro i tentativi di condizionamento criminale; 3 tracciabilità dei flussi finanziari; 4 esercizio e gestione dei contratti, anche per quanto riguarda i contratti di lavoro subordinato ed autonomo;

5 norme finali.

9.3 Misure per il coordinamento (ex ante, in itinere, ex post) e per gli investitori internazionali

La Regione si impegna a promuovere misure per il coordinamento sistematico con i Ministeri interessati e con le Prefetture, al fine di predisporre una specifica intesa operativa, a partire dalla definizione delle Opere, per il miglior controllo di tutte le fasi realizzative.

Attivazione di misure specifiche atte a garantire meccanismi automatici di risoluzione di contratti con fornitori e imprese locali (accordi privatistici e codici etici aziendali), destinate a chi decide di localizzare importanti investimenti, al fine di evidenziare ex-ante le modalità di interruzione dell'effetto "contagio" nella piena trasparenza delle azioni intraprese.

9.4 Misure per la sicurezza locale

Sostegno ai territori e alle attività economiche in relazione alla difesa ed all'accrescimento della legalità con misure relative a: contratti locali di sicurezza con sostegno economico alle imprese, recupero di beni confiscati, sostegno agli amministratori locali. Ai fini della presente misura deve essere attivata idonea intesa con i Ministeri interessati e con le Prefetture.

9.5 Misure per migliorare il reperimento ed il flusso di informazioni e di intelligence (qualificazione dell'azione territoriale degli apparati)

Sostegno all'attivazione di misure ordinarie e straordinarie attivate dai competenti organi dello Stato per il reperimento di informazioni, sia in forma sistematica che in forma campionaria, a scala strategica. Le informazioni possono essere sia finalizzate a specifici settori economici sia a definiti ambiti territoriali.

Nello sviluppo delle azioni per il reperimento delle informazioni, devono essere acquisiti i sistemi e le apparecchiature più avanzati: da sistemi di monitoraggio di aree territoriali basati sull'utilizzo dei droni, agli scanner per le unità di carico e di trasporto, ai sistemi di videosorveglianza più avanzati, e a quanto le più avanzate tecnologie possono permettere.

Il coordinamento della realizzazione delle misure connesse alla legalità ed alla security (in termini di occurrence) deve essere concentrato, per quanto riguarda la Regione Calabria, in uno specifico settore del Dipartimento della Presidenza intitolato alla legalità e alla sicurezza. Il flusso di informazioni con origine o destinazione la Regione

viene così ad essere unificato.

9.6 Riduzione rischi connessi alla safety ed alla security nelle infrastrutture di trasporto

Predisposizione piano riduzione dei rischi connessi alla safety relativi alle infrastrutture, considerando:

- le differenti componenti dirette di rischio: accadimento, vulnerabilità, esposizione; con particolare attenzione alla riduzione dell'esposizione che può permettere di ridurre il rischio in tempi e costi contenuti;
- le differenti tipologie di rischio connesse con le condizioni territoriali della Calabria rispetto ai rischi di tipo antropico (chimico, nucleare, industriale, trasporti), e di tipo naturale: a) la riduzione del rischio è da considerare a condizioni di accadimento e vulnerabilità date mentre l'analisi e la progettazione deve essere rivolta all'esposizione; b) le differenti tipologie di accadimento con rafforzamento delle misure di prevenzione, controllo, dissuasione, e repressione, anche attraverso l'uso di nuove tecnologie;
- le differenti scale territoriali: dai contesti urbani che devono implementare nei piani locali le migliori pratiche, ai comparti urbani e ai singoli edifici pubblici, a partire dalle scuole, i cui piani di evacuazione devono essere direttamente correlati a quelli urbani;
- le possibilità di accessibilità alternativa tramite le principali direttrici longitudinali;
- le componenti di vulnerabilità indiretta dei sistemi stradali urbani, in relazione alla vulnerabilità dell'edificato nelle aree urbanizzate per i vari eventi naturali ed antropici, e in generale al rischio di tipo idrogeologico e sismico in tutto il territorio;
- le componenti di vulnerabilità complessiva della rete stradale in relazione alla carenza di tracciati alternativi;
- le differenti ricadute del rischio da quello individuale (derivante da molteplici eventi), a quello collettivo.

Devono essere supportati i piani urbani, le specifiche componenti, riguardanti il rischio sismico, a partire dalle migliori esperienze nazionali e regionali.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 5 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

9.7 Riduzione rischi connessi alla security nelle infrastrutture portuali

Predisposizione Piano Riduzione dei Rischi nei Porti in coerenza con quanto previsto dal CISM (Comitato Internazionale per la Sicurezza Marittima nei Porti), che ha il compito di elaborare un programma nazionale contro gli atti terroristici rivolti al settore Marittimo e di stabilire il livello di sicurezza secondo quanto fissato dall'IMO (International Maritime Organization).

Il Piano deve considerare oltre le indicazioni previste dal CISM le combinazioni di maggiori probabilità di occurrence per vulnerabilità e per esposizione nelle condizioni “as is”, prospettando gli interventi per la condizione “to be”, identificando le priorità di intervento sulla base del costo del tempo di realizzazione e della riduzione connessa di rischio.

9.8 Riduzione rischi connessi alla safety ed alla security negli edifici pubblici con particolare riferimento alla mobilità e quindi alla riduzione dell'esposizione mediante evacuazione.

Predisposizione Piano riduzione dei rischi mediante evacuazione, considerando:

- le differenti componenti dirette di rischio accadimento, vulnerabilità, esposizione; con particolare attenzione alla riduzione dell'esposizione che può permettere di ridurre il rischio in tempi e costi contenuti
- le differenti tipologie di rischio connesse con le condizioni del singolo edificio rispetto ai rischi di tipo antropico e naturale.
- le differenti tipologie di accadimento con rafforzamento delle misure di prevenzione, controllo, dissuasione, e repressione, anche attraverso l'uso di nuove tecnologie.

Nella predisposizione dei piani di evacuazione possono essere utilizzate in prima istanza le normative di tipo IMO per quanto applicabili, identificando quindi i colli di bottiglia sui quali intervenire per aumentare i flussi di evacuazione, e idonei modelli di simulazione, ancorché semplificati che permettano di pervenire a indicatori di riferimento sia nella condizione “as is”, sia in quella “to be” a valle di interventi edilizi di immediata realizzabilità, finalizzati appunto all'evacuazione.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 5 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

9.9 Sicurezza stradale

Misure per il rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale a livello, regionale, provinciale e comunale, mediante interventi di ingegneria e di governance con obiettivo di piano *“incidenti zero”*. Queste misure sono da integrare con le misure specifiche previste nel piano relativamente agli impatti ambientali.

Misure per avviare i controlli della sicurezza stradale sui progetti, delle ispezioni di sicurezza sulle infrastrutture esistenti e per l'attuazione del processo di classificazione della sicurezza della rete stradale, e promuovere la formazione e la attività degli *“esperti della sicurezza stradale”*, anche ai sensi del DM 35/2011 o con specifica ulteriore disciplina emanata dalla Regione.

Promozione dell'utilizzazione dei catasti viari per la effettuazione delle analisi di sicurezza. Queste misure devono prevedere l'introduzione, il collegamento ed il sostegno delle misure europee delle varie classi di *“Road Safety”*.

Le misure di governance devono essere poste in essere a partire dalle migliori conoscenze e competenze messe a punto nel territorio della Regione Calabria dai vari enti, dai comuni alle province ai dipartimenti universitari.

In via prioritaria occorre dare massima efficacia agli interventi per migliorare la sicurezza stradale, attraverso quattro azioni prioritarie definite a livello internazionale 4e, education, enforcement, engineering, endorsement:

- sviluppo di una nuova cultura della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale nei processi educativi negli ambiti scolastici;
- rafforzamento delle misure di prevenzione, controllo, dissuasione e repressione, anche attraverso l'uso di nuove tecnologie;
- rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale a livello, regionale, provinciale e comunale, mediante interventi di ingegneria;
- valorizzazione di una cultura della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale nei processi formativi ed informativi dei cittadini, anche mediante esempi positivi.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1, 5 e 11 del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

9.10 Sicurezza nel lavoro

Valutazione della sicurezza guardando ai cittadini sia come utenti dei servizi, sia come lavoratori che operano nei singoli settori, con la verifica delle connessioni tra sicurezza

e condizioni di lavoro, secondo quanto previsto dal D.Lgs 81/2008 e s.m.i. e dalla specificazione internazionale volontaria BS OHSAS 18001:2007.

Il PRT, nel suo processo di implementazione, deve agevolare la individuazione di linee di sviluppo della sicurezza sia attraverso l'introduzione di nuove tecnologie, sia attraverso la verifica delle modalità di organizzazione del lavoro. Verificando e sottolineando che la sicurezza non è da intendersi come un costo, ma come una risorsa e un'opportunità di crescita per tutto il sistema economico.

Obiettivo 10: Coordinamento pianificazione monitoraggio e condivisione

Azione 10: Misure per la pianificazione, il monitoraggio, la partecipazione e le risorse del sistema regionale dei trasporti e della logistica

10.1 Processo Generale di Piano

Sviluppo del processo di pianificazione, a partire dal Piano Regionale dei Trasporti nel documento fondante che è il Piano Direttore (in seguito in questa sezione solo Piano Direttore), secondo un modello di sviluppo in serie/parallelo di piani (nei vari stadi), che richiede un continuo movimento di feed-back al variare degli scenari e in relazione alle risposte del sistema dei trasporti e della logistica ed al variare delle possibilità di predisposizione dei piani di settore /o attuativi.

Articolazione di un Piano-Processo, differente dalla lettura che blocca in un documento unico la pianificazione, come anche richiamato nei documenti FESR 2009 e FAS 2009 in cui si specifica che il quadro degli interventi deve essere definito dal Piano Direttore e deve trovare attuazione nei Piani Attuativi e/o di Settore e negli altri documenti del Piano-Processo.

In questo quadro il Piano Direttore (questo documento) rappresenta il documento di riferimento per tutto il processo ed è il documento che soddisfa la condizionalità ex ante richiesta dal POR, dal PON e da tutti i piani ed i programmi di livello UE e nazionale.

Coordinamento delle fasi di pianificazione, progettazione, realizzazione, gestione, monitoraggio relative a opere infrastrutturali e/o servizi, a partire dall'elaborazione del documento preliminare alla progettazione e del programma di finanziamento.

10.2 Piano Direttore Regionale Strategico dei Trasporti

Il Piano Direttore è il documento di base per tutta la pianificazione dei trasporti della Regione Calabria.

Questo documento definisce e individua le infrastrutture e gli interventi invariati per la Calabria e le infrastrutture e gli interventi eseguibili.

Si definiscono infrastrutture invariati per il Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti della Calabria le infrastrutture finalizzate al recupero di efficienza del sistema trasportistico di base ed al perseguimento dei target europei, con l'obiettivo di dare funzionalità operativa a infrastrutture riguardanti la Calabria.

Si definiscono interventi infrastrutturali invarianti le opere infrastrutturali che già si possono prefigurare e che sono caratterizzate da azioni obbligate che comunque andrebbero intraprese, in quanto finalizzate al recupero di efficienza del sistema trasportistico di base, con l'obiettivo di dare funzionalità operativa a interventi già avviati riguardanti un comparto territoriale ben definito. Tra gli interventi infrastrutturali invarianti sono individuati i progetti (interventi) realistici e maturi, di cui al criterio di condizionalità ex ante previsto per l'obiettivo tematico 7 (POR Calabria, 2014 - 2020). I progetti (interventi) infrastrutturali invarianti non realistici e maturi costituiscono l'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali invarianti programmatici.

Si definiscono infrastrutture eseguibili per il Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti della Calabria le infrastrutture finalizzate al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema trasportistico della Calabria.

Si definiscono interventi infrastrutturali eseguibili le opere infrastrutturali che già si possono prefigurare in quanto finalizzate al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema trasportistico della Calabria.

Nell'ambito degli interventi eseguibili da realizzare ex novo, le priorità di realizzazione sono definite in congruenza con quanto previsto dal D.Lgs 228/2011.

Tra gli interventi infrastrutturali eseguibili sono individuati i progetti (interventi) realistici e maturi, di cui al criterio di condizionalità ex ante previsto per l'obiettivo tematico 7 (POR Calabria, 2014 - 2020). I progetti (interventi) infrastrutturali eseguibili non realistici e maturi costituiscono l'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali eseguibili programmatici.

Annualmente, la Regione Calabria può aggiornare l'elenco dei progetti (interventi) invarianti realistici e maturi secondo le seguenti modalità:

A - i progetti (interventi) invarianti programmatici possono confluire nell'insieme dei progetti (interventi) invarianti realistici e maturi attraverso:

A1 - una D.G.R., se dotati di autonomia finanziaria propria e di competenza statale ed europea;

A2 - una D.G.R., corredata di allegato tecnico, in cui si dimostri la coerenza con gli obiettivi del PRT ed il soddisfacimento dei target definiti nel PRT, attraverso il sistema di monitoraggio, di cui all'appendice VII, con valori migliori rispetto a tutti gli altri interventi già inclusi nell'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali invarianti realistici e maturi e nell'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali invarianti programmatici;

Piano Regionale dei Trasporti - Piano Direttore

B - i progetti (interventi) eseguibili, realistici e maturi o programmatici, possono confluire nell'insieme dei progetti (interventi) invarianti soltanto attraverso la predisposizione di un piano di settore, in cui si dimostri la coerenza con gli obiettivi del PRT ed il soddisfacimento dei target definiti nel PRT, attraverso il sistema di monitoraggio, di cui all'appendice VII, con valori migliori, con verifica in tutto il sistema, rispetto a tutti gli altri interventi già inclusi nell'insieme dei progetti (interventi) infrastrutturali invarianti.

In fase di prima applicazione del PRT, la Regione Calabria individua i quadri dei progetti (interventi) invarianti realistici e maturi definiti nell'Appendice IX, che risultano coerenti con gli obiettivi del PRT, contribuiscono al perseguimento dei target del PRT, sono immediatamente attuabili, dotati di tabella di marcia e quadro di bilancio con risorse disponibili per essere realizzati entro il 2023, soddisfano i requisiti giuridici per una valutazione ambientale e strategica.

Il Piano Direttore riceve indicazioni (in input) da piani di scala nazionale ed europea.

Il Piano Direttore fornisce indicazioni (in output) per i successivi documenti di pianificazione e/o di progettazione di scala regionale e locale. I contenuti dei successivi documenti della pianificazione regionale dei trasporti debbono essere coordinati con quelli della pianificazione nazionale. Il coordinamento deve avvenire sia rispetto ai piani attuativi (piani nazionali della rete stradale, della rete su ferro, dei porti, degli aeroporti, degli interporti) sia rispetto a studi di fattibilità e al relativo sottosistema modale nel quale l'intervento oggetto dello studio va ad innestarsi.

Coordinamento della pianificazione regionale, tra il settore dei trasporti e settori paralleli.

Promuovere in particolare il coordinamento tra la pianificazione territoriale e la pianificazione dei trasporti, finalizzato alla realizzazione di assetti territoriali (Transit Oriented Development) e progetti urbani (Transit Oriented Design) congrui con l'utilizzazione del trasporto collettivo, contrastando la dispersione degli insediamenti.

Coordinamento tra pianificazione regionale e sub regionale: i contenuti dei successivi documenti della pianificazione locale dei trasporti debbono essere coordinati con quelli della pianificazione regionale, nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs 422/97, della normativa in materia di città metropolitana, di unioni e fusioni di comuni.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 11, PRA, del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

10.3 Prodotti del Processo dal Piano Direttore

A partire dal Piano Direttore, i prodotti ottenibili dal processo regionale di piano sono costituiti da:

- Piani attuativi e/o programmi di attuazione e/o piani di settore, di sviluppo, di azione e modali, che possono essere articolati in due fasi, con una prima fase, immediatamente esecutiva, può essere costituita dal Programma e/o Piano, che costituisce uno specifico programma e/o piano di attuazione, inteso come stralcio del Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti contenente gli interventi invariati di piano, di carattere esecutivo, che del Piano Direttore conserva anche la validità dei processi di valutazione ambientale. I piani attuativi e/o programmi di attuazione e/o piani di settore e i programmi di intervento possono essere predisposti a partire dall'adozione della Proposta Preliminare di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti con deliberazione della Giunta Regionale;
- Rapporti di fattibilità, definiti come documenti che considerano gli aspetti fondanti di un intervento singolo complesso o di un insieme organico di interventi particolarmente complessi che interessano la Calabria, ma che fanno capo alla decisionalità del Governo Nazionale e/o della Commissione Europea, e intesi come documenti propedeutici alla predisposizione dello Studio o del Progetto di Fattibilità, da produrre in uno al Governo e/o alla Commissione Europea. I Rapporti di fattibilità possono essere predisposti a partire dall'adozione della Proposta Preliminare di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti con deliberazione della Giunta Regionale;
- Studi di fattibilità, relativi a un singolo intervento o ad un insieme organico e coordinato di interventi, già presenti nel PRT, siano essi di tipo istituzionale, infrastrutturale o gestionale, che prevedono la valutazione di fattibilità, tecnica, amministrativa, economica, commerciale, finanziaria ed ambientale, fornendo indicazioni preliminari per le fasi successive di progettazione. Gli studi di fattibilità possono essere predisposti a partire dall'adozione della Proposta Preliminare di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti con deliberazione della Giunta Regionale;
- Progetti di Fattibilità, documenti previsti dall'aggiornamento del nuovo Codice degli Appalti (2016) e dall'Allegato Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica (2016), che di fatto divengono il primo livello progettuale, sostituendo studio di fattibilità e progetto preliminare. I progetti di fattibilità possono

Piano Regionale dei Trasporti - Piano Direttore

essere predisposti a partire dall'adozione della Proposta Preliminare di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti con deliberazione della Giunta Regionale;

- Studi pilota e interventi connessi, ovvero sperimentazioni di ipotesi progettuali innovative, nel campo dei trasporti e della logistica, per specifici contesti territoriali e determinate categorie di utenza, destinati a testare la validità delle ipotesi progettuali proposte. Tra gli studi pilota ed interventi connessi da avviare contestualmente allo sviluppo del processo di pianificazione, sulla base della Proposta Preliminare di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti, adottata con deliberazione della Giunta Regionale, in uno al Rapporto Preliminare Ambientale per come previsto dal regolamento VAS R.R. n. 3/2008, sono previsti i seguenti studi: *Percorsi Scolastici Sostenibili; Realizzazione interventi miglioramento tempi di evacuazione; Eliminare punti di massima incidentalità; Implementazioni di sistemi a domanda in aree a bassa densità.*
- Linee guida per la redazione ed implementazione di piani ad altra scala territoriale sub-regionale, o di progetti pilota e/o studi di fattibilità. Si prevede inoltre il recepimento di Linee Guida esistenti a livello europeo, nazionale, locale e/o *derivanti dal settore della ricerca e della ricerca applicata. Il sito della Regione Calabria* contiene riferimenti e link puntuali alle Linee Guida esistenti o di nuova e successiva emanazione, di riferimento per lo sviluppo del processo di pianificazione in Calabria. Le linee guida possono essere predisposte o recepite a partire dall'adozione, da parte della Giunta Regionale, della Proposta Definitiva di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti con deliberazione della Giunta Regionale;
- Progetti, nei necessari livelli di definizione, e realizzazione per le opere individuate come invarianti (progetti realistici e maturi) nel Piano Direttore.
- Delibere di Giunta Regionale di implementazione di misure specifiche individuate nel Piano Direttore e predisposte a partire dall'adozione della Proposta Preliminare di Piano (Direttore) Regionale dei Trasporti con deliberazione della Giunta Regionale.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse degli Obiettivi Tematici 1 e 11, PRA, del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

10.4 Monitoraggio del Piano

Implementazione di un sistema per il monitoraggio e la pianificazione del sistema della mobilità connesso, ove possibile, con il sistema di monitoraggio nazionale del MIT.

Il monitoraggio sarà costituito da due servizi separati:

- Un servizio, di cui all'azione 3, operante nell'ambito dell'Area Funzionale Trasporti finalizzato al monitoraggio operativo dei dati e dei servizi di trasporto regionale, a supporto dell'attività di pianificazione e programmazione dei servizi di TPL finanziati dalla Regione, che alimenta i processi di:
 - verifica e certificazione dei servizi, in accordo con le disposizioni nazionali;
 - analisi dell'efficacia dei servizi sulla base di analisi della domanda di trasporto;
- Un servizio finalizzato al monitoraggio strategico del processo di pianificazione e del sistema di trasporto e logistico regionale in relazione agli obiettivi del Piano Direttore, operante nell'ambito dello specifico settore o dell'istituenda UOA Piano Regionale Trasporti, Pianificazione Regionale dei Trasporti, Area Funzionale Logistica Portualità, finalizzato a dotare la Regione di una competenza stabile ed aggiornata nel tempo, che possa sia supportare, verificare e validare le previsioni di domanda alla base dei singoli investimenti infrastrutturali di competenza, sia monitorare con funzione di osservatorio l'evoluzione del mercato di settore. Sono previste misure per il monitoraggio strategico ex ante, in itinere, ex post.

Il Piano di Monitoraggio generale del PRT è a carico della Regione Calabria.

Il monitoraggio degli interventi invariati realistici e maturi (di cui all'Appendice IX ed alla definizioni riportate nell'azione 10) è a gravare sulle relative risorse finanziarie, in quanto anche finalizzato alla determinazione del contributo derivante dai singoli progetti al raggiungimento dei target del PRT.

10.5 Sistema Informativo

Realizzazione di un sistema informativo regionale a supporto del decisore, costituito da un insieme articolato e strutturato di dati e modelli, funzionali alla pianificazione e al monitoraggio del sistema dei trasporti e della logistica, che confluiscono in un Sistema di Supporto alle Decisioni (DSS). I modelli presenti all'interno del sistema devono essere comparabili sia con il SIMPT del MIT e con le successive evoluzioni, sia con gli analoghi strumenti utilizzati dalla competente Direzione UE, sia con quelli utilizzati dalle

Piano Regionale dei Trasporti - Piano Direttore

istituzione Euromed e UfM, al fine di poter fornire un continuo supporto quantitativo alle politiche regionali per l'accessibilità verso l'Italia, l'UE, il Mediterraneo ed il resto del mondo, nonché con eventuali altri sistemi informativi in ambito regionale, tra cui il SITO.

Le misure devono permettere di ottenere un Sistema Informativo unitario a scala regionale al fine di garantire:

- la coerenza interna al processo di pianificazione dei trasporti e della logistica della Regione;
- la coerenza interna ai più generali processi di pianificazione e programmazione territoriale della Regione, considerata la possibilità di strutturare uno scambio di informazioni reciproche tra i vari Dipartimenti regionali;
- la coerenza esterna tra i processi di pianificazione dei trasporti e del territorio a scala regionale e quelli a scala sub-regionale (città metropolitana, intercomunale e comunale), in previsione di forme codificate di condivisione delle banche dati disponibili che consentano un agevole scambio di informazioni tra l'ente Regione ed altri soggetti istituzionali (Città metropolitana, Unioni, Fusioni e singoli comuni).

Il sistema informativo della Regione deve permettere inoltre di condividere l'informazione e strutturare i flussi informativi con altri soggetti non istituzionali (ad esempio, associazioni di categoria, utenti dei servizi) e aziendali (ad esempio, le società ferroviarie), favorendo la massima fruibilità dei dati, garantendo le condizioni di interoperabilità tra i diversi ambiti.

Il Sistema Informativo Regionale è lo strumento in uso al servizio di monitoraggio strategico presso lo specifico settore o l'UOA.

10.6 Partecipazione: Public Engagement, Public Involvement, Istruttoria Pubblica

Attivazione di un processo di partecipazione dei cittadini (sindacati, associazioni datoriali, gruppi di partecipazione sociale, ambientale ed economica) con: rappresentanze dei lavoratori (es. sindacati), associazioni di ogni natura (datoriali, culturali, ambientali, economiche industriali, territoriali, ...), associazioni di cittadini diversamente abili, dipartimenti universitari e centri di ricerca che siano interessati direttamente o indirettamente al settore dei trasporti e della logistica o alla pianificazione urbana e territoriale o comunque ai settori produttivi interagenti con il piano.

Misure adeguate per promuovere le forme di partecipazione. Il Processo di partecipazione viene sviluppato in linea con le più nuove forme partecipative

sperimentate a livello nazionale ed internazionale: dal debat public, al public engagement ed involvement. La partecipazione così intesa deve coinvolgere tutti i portatori di interessi legittimi (stakeholder) nella analisi delle necessità e dei valori. L'obiettivo è attivare un processo trasparente di confronto con gli stakeholder, alla fine del quale vengano comunque assunte le decisioni senza dar corso a opzioni di tipo NIMBY o, al contrario, SotU. Le misure devono ispirarsi alle migliori esperienze italiane ed internazionali.

Predisposizione di un riferimento nella Regione durante il processo di piano tramite email, social, web, che consenta di supportare il processo di pianificazione con la partecipazione durante il suo sviluppo, in linea con quanto già nel PSNPL.

Predisposizione di un circuito comunicativo in relazione al web nelle sue varie forme, che avrà la funzione di avviare e mantenere, in fase di implementazione, nonché in occasione della revisione del Piano, un canale di collaborazione diretta con tutti i soggetti coinvolti nel processo di pianificazione, anche al fine di garantire la partecipazione ed il dialogo e promuovendo logiche di inclusione sociale, condivisione delle informazioni, sorveglianza sui processi e scambio di buone prassi.

10.7 Partecipazione istituzionale

Istituzione di un Forum del Partenariato Logistico e Portuale Regionale, che avrà la funzione di avviare e mantenere un canale di collaborazione diretta con i soggetti coinvolti nel sistema della logistica regionale, anche al fine di garantire sorveglianza sui processi e scambio di buone prassi e il raccordo con il Forum del partenariato logistico e portuale previsto dal PSNPL.

Istituzione di un Comitato della Mobilità, con 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, in relazione a quanto specificato nell'obiettivo 3 e nella L.R. 35/2015.

Istituzione dell'Osservatorio della Mobilità, al fine di migliorare l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con le funzioni di raccordo con la Giunta Regionale ed il Comitato della Mobilità e di aggiornamento e integrazione di quanto facente capo al servizio di monitoraggio operativo in relazione a quanto specificato nell'obiettivo 3 e nella L.R. 35/2015.

10.8 Valutazione

Il ruolo della valutazione è centrale nel processo di piano in tutte le fasi, ed è necessario sostituire i tradizionali processi di spesa, in cui la valutazione ex post si riduce alla valutazione della spesa effettuata (output) rispetto a quella prevista, con la valutazione dei risultati ottenuti in termini di flussi di passeggeri e merci (outcome) e di perseguimento degli obiettivi definiti (goal) e della vision complessiva.

L'articolazione della Valutazione segue due ambiti, il primo riguarda la Valutazione Normata, il secondo riguarda la Valutazione Specifica inserita nei successivi documenti di pianificazione.

Nel caso del piano direttore, la normativa vigente prevede l'effettuazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS), che accompagna l'intero processo di pianificazione, articolandosi, in maniera parallela allo sviluppo del PRT, in una fase preliminare, in una definitiva, sino all'approvazione finale dei documenti (PRT e Rapporto Ambientale).

Per la Valutazione Specifica delle attività (comunque intese, dai piani ai progetti) devono essere implementate misure adeguate -anche non normate- che traggano diretto spunto dalle ricerche e dalle sperimentazioni più avanzate, a partire dai più moderni metodi di Analisi Benefici-Costi, e di Analisi Multi-Criteri da specificare con i metodi più adeguati.

Misure specifiche devono essere implementate con adeguate metodologie di valutazione e confronto per gli interventi sui sistemi di trasporto. Le misure di valutazione devono riguardare gli interventi con identificazione degli effetti rilevanti ai tre livelli di output, outcome e goal seguendo il Logical Framework Approach. Per la Valutazione Specifica misure dirette della Regione riguardano l'adozione di Linee Guida predisposte da altri Enti e mutuabili in tutto o in parte, o la predisposizione di nuove.

Misure specifiche devono essere implementate per il monitoraggio degli indicatori previsti dal piano con la produzione di report semestrali o annuali in relazione allo specifico indicatore.

10.9 Risorse e partecipazione negoziale

Definizione dei criteri di selezione e priorità delle proposte di finanziamento pubblico degli investimenti nel sistema dei trasporti e della logistica. Introduzione di un sistema quantitativo che, attraverso la definizione di criteri equi e trasparenti, contribuisca a creare un sistema bilanciato con riferimento all'allocazione delle risorse economiche generate all'interno del sistema dei trasporti e della logistica.

Ricognizione delle risorse disponibili e/o in corso di spesa, con riferimento ai

programmi di interesse regionale, nazionale ed europeo. Il tema delle risorse deve essere affrontato ponendo, tra gli obiettivi, l'efficientamento del sistema stesso, promuovendone per quanto possibile la liberalizzazione. Le risorse disponibili alla scala regionale fanno riferimento ai programmi nazionali ordinari, ai programmi straordinari europei (POR, PON, PSR, PAC), a quelli nazionali (FSC), ad eventuali fondi europei di altra natura (CEF,...), ai programmi degli enti di stato definiti dal MIT e dalle Commissioni parlamentari (RFI, ANAS, ENAC), alle leggi quadro (quali ad esempio legge quadro per le città metropolitane, L. 56/2014, leggi per le metropolitane, per l'ambiente urbano, per le piste ciclabili, per gli ITS,...) ai programmi concordati tra il Governo Statale ed il Governo Regionale (Patto per la Calabria, Intesa Generale Quadro). Le risorse sono calendarizzate sia negli impegni di spesa sia nella realizzazione delle opere nei rispettivi programmi.

In merito alle risorse necessarie per l'attuazione del PRT, alcune misure trovano diretta consequenzialità negli obiettivi tematici (OT) del POR/FESR 2014-2020. Le relazioni tra misure e OT del POR/FESR 2014-2020 sono specificate soltanto per alcune misure. Le ulteriori risorse per l'attuazione del PRT sono reperite nei fondi PAC regionali e nazionali, nei fondi FSC di nuova destinazione, nonché nelle ulteriori risorse disponibili a scala regionale, nazionale, comunitaria e internazionale, pubbliche e private. Gli interventi invarianti realistici e maturi sono immediatamente attuabili, dotati di copertura finanziaria e di tabella di marcia con data di massima per l'ultimazione lavori specificata in appendice IX e comunque prevista entro il 2023.

Misure per la predisposizione di programmi territoriali specifici, quali:

- Accordi di Programma Quadro (APQ), in attuazione di intese istituzionali di programma per la definizione di programmi esecutivi di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati. Nell'ambito del Piano direttore, gli interventi previsti negli APQ, oltre quelli previsti nei programmi prima richiamati, sono considerati invarianti. Per gli interventi eseguibili e per gli interventi invarianti programmatici vale comunque quanto riportato nella misura 10.2. Le azioni di piano comprendono le misure necessarie per rispettare gli impegni che la Regione ha assunto in sede di programmazione negoziata.
- Accordi per le risorse programmate: Specificazione delle risorse, quantificazione di tempi di realizzazione e costi in modo da programmare le opere infrastrutturali rilevanti in un preciso condiviso quadro di priorità e da programmare in modo condiviso le strutture quadro dei servizi. La condivisione della programmazione si deve esplicitare per integrazioni orizzontali tra gli

Piano Regionale dei Trasporti - Piano Direttore

Assessorati e i Dipartimenti Regionali e per integrazioni verticali con i Comuni, le differenti associazioni di Comuni, la Città Metropolitana, le Regioni limitrofe, i Ministeri e la Commissione UE con le rispettive DG. *Particolare attenzione deve essere data all'integrazione con i PISR (Progetto Integrato di Sviluppo Regionale), che come gli altri attori, ricevono dal piano indicazioni e contribuiscono al suo aggiornamento.*

Misure per lo sviluppo di strumenti di partenariato pubblico-pubblico quali:

- l'Accordo di programma sottoscritto fra più enti pubblici allo scopo di predisporre e attivare programmi e progetti che coinvolgono più enti (Legge 8 giugno 1990 n. 142 - art. 27);
- la Conferenza dei servizi introdotta per semplificare alcune procedure amministrative, rese sempre più complesse dal proliferare e dalla frammentazione dei diversi centri decisionali (Legge 7 agosto 1990 n. 241 - art. 14).

Misure per lo sviluppo di altre forme di programmazione negoziata quali: Patti territoriali, Contratti d'area, Contratti di programma, Accordi di Programma Quadro rafforzati.

Misure per lo sviluppo di forme di partenariato fra soggetti pubblici e soggetti privati, quale ad esempio lo strumento del *project financing* in quanto modello per il finanziamento e la realizzazione di opere pubbliche già previsto dalla Legge Merloni e successivamente reiterato in ulteriori dispositivi normativi fino alla pubblicazione del Codice degli appalti pubblici (57 legge 24 novembre 2000 n. 340, art. 21, 58; Legge 21 dicembre 2001, n. 443 - Legge Obiettivo; 37 Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163).

10.10 Unità Organizzativa Autonoma: Ufficio Regionale di Piano

Istituzione di un'Unità Organizzativa Autonoma (UOA) denominata: Ufficio Regionale di Piano dei trasporti e della logistica.

Le funzioni dell'UOA sono:

- monitoraggio tattico e strategico della domanda mediante rilievi effettuati con differenti tecnologie, recepimento dei rilievi effettuati da altri Enti (ANAS, ISTAT, Ferrovie, AdSP, ...) o altri uffici regionali;
- monitoraggio tattico e strategico ex ante, in itinere ed ex post dei traffici nei differenti settori modali e in tutte le forme di intermodalità, interfacciamento con il monitoraggio operativo dei servizi di TPL svolto dall'Area Funzionale Trasporti;

- produzione ed aggiornamento previsioni di domanda per segmento di utenza da modello;
- monitoraggio tattico e strategico ex ante, in itinere ed ex post dell'offerta di servizi nei differenti settori modali e in tutte le forme di intermodalità, interfacciamento con il monitoraggio operativo dei servizi di TPL svolto dall'Area Funzionale Trasporti promozione, approvazione e monitoraggio dei documenti di pianificazione attuativa e di settore di scala regionale;
- interfacciamento con la pianificazione di scala urbana, dai singoli comuni, alle unioni, alle fusioni, alla città metropolitana;
- approvazione, ai fini della compatibilità con il Piano Regionale dei Trasporti, dei provvedimenti relativi ad investimenti infrastrutturali che comportino finanziamenti regionali, statali, comunitari o internazionali;
- promozione, approvazione e monitoraggio dei provvedimenti di incentivazione dei traffici marittimi, ferroviari ed intermodali che comportino finanziamenti regionali;
- partecipazione agli organismi nazionali ed internazionali di pianificazione dei trasporti e della logistica.

Per l'attuazione della misura vengono utilizzate risorse dell'Obiettivo Tematico 11, PRA, del POR/FESR 2014-2020, oltre a risorse rinvenienti da altri assi o da altri programmi compatibili.

X LEGISLATURA
30^ Seduta
19 dicembre 2016

Deliberazione n. 157 (Estratto del processo verbale)

OGGETTO: Adozione della proposta di Piano regionale dei trasporti □ Piano Direttore e presa d'atto dei relativi documenti previsti dalla procedura di valutazione ambientale strategica/valutazione di incidenza.

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

Consiglieri assegnati 31

Consiglieri presenti 24, assenti 7

□ omissis □

Indi, il Presidente, nessuno avendo chiesto di intervenire per dichiarazione di voto, pone in votazione la proposta di provvedimento amministrativo con i relativi allegati, per come emendata, con richiesta di autorizzazione al coordinamento formale, e, deciso l'esito □ presenti e votanti 24, a favore 17, contrari 3, astenuti 4 - ne proclama il risultato:

"Il Consiglio approva"

□ omissis □

IL PRESIDENTE f.to: Irto

IL CONSIGLIERE - QUESTORE f.to: Graziano

IL SEGRETARIO f.to: Lauria

E' conforme all'originale.
Reggio Calabria, 20 dicembre 2016

IL DIRIGENTE
(Avv. Maria Stefania Lauria)

IL CONSIGLIO REGIONALE

VISTA la deliberazione della Giunta regionale n. 503 del 6 dicembre 2016 recante: ☐ Adozione della proposta di Piano regionale dei trasporti ☐ Piano Direttore e presa d'atto dei relativi documenti previsti dalla procedura di Valutazione ambientale strategica/Valutazione di incidenza ☐ composta da quattro Capitoli e dieci Appendici (Allegato A), nonché gli elaborati sviluppati nell'ambito della procedura di Valutazione ambientale strategica e Valutazione di incidenza (Allegato B), il Decreto contenente il parere motivato VAS e la Valutazione di incidenza (Allegato C) e la dichiarazione di sintesi redatta dall'Autorità procedente (Allegato D), che costituiscono parte integrante del Piano;

RICHIAMATE:

- la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- la Direttiva 2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale;
- la Direttiva 2003/35/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 maggio 2003 che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale;
- la Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatica;
- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante: ☐ Norme in materia ambientali ☐
- il Regolamento regionale n. 3 del 4 agosto 2008, recante: ☐ Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di Valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle Autorizzazioni Integrate Ambientali ☐

VISTE:

- la legge regionale 19 ottobre 2005, n. 25 (Statuto della Regione Calabria);
- la legge regionale 5 gennaio 2007, n. 3 (Disposizioni sulla partecipazione della Regione Calabria al processo normativo e comunitario e sulle procedure relative all'attuazione delle politiche comunitarie);
- la legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 (Norme per i servizi di trasporto pubblico locale);

PRESO ATTO del parere motivato VAS e Valutazione di Incidenza rilasciato dall'Autorità Competente;

CONSIDERATO CHE la Quarta Commissione Consiliare permanente ha licenziato il provvedimento in oggetto nella seduta del 13 dicembre 2016;

DELIBERA

di approvare il Piano regionale dei trasporti ☐ Piano Direttore e la presa d'atto dei relativi documenti previsti dalla procedura di valutazione ambientale strategica/valutazione di incidenza, unitamente a tutti gli allegati che costituiscono parte integrante della presente deliberazione.

F.to: IL CONSIGLIERE-QUESTORE
(Giuseppe Graziano)

F.to: IL PRESIDENTE
(Nicola Irto)

E' conforme all'originale.
Reggio Calabria, 20 dicembre 2016

IL DIRIGENTE
(Avv. Maria Stefania Lauria)