



Consiglio regionale della Calabria

DOSSIER

PARERE su Deliberazione di Giunta n. 274 del 1/7/2019 recante:
"Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle
tariffe (Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, art. 6; Piano Regionale di
Trasporti, Misura 3.7)."

DATI DELL'ITER

NUMERO DEL REGISTRO DEI PROVVEDIMENTI	
DATA DI PRESENTAZIONE ALLA SEGRETERIA DELL'ASSEMBLEA	2/7/2019
DATA DI ASSEGNAZIONE ALLA COMMISSIONE	3/7/2019
COMUNICAZIONE IN CONSIGLIO	
SEDE	
PARERE PREVISTO	IV Comm.
NUMERO ARTICOLI	

ultimo aggiornamento: 10/07/2019

Testo del Provvedimento

Parere n 52-10[^] - Testo pag. 3

Normativa nazionale

D.L. 24 aprile 2017, n. 50 pag. 77

Legge 14 novembre 1995, n. 481 pag. 82

Normativa regionale

Regione Calabria - L.R. 31 dicembre 2015, n. 35 pag. 90

N.ro 52/10**4^a COMM. CONSILIARE**

REGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE

Deliberazione n. 274 della seduta del - 1 LUG. 2019

Oggetto: Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe (Legge Regionale 31 dicembre 2015, n. 35, art. 6; Piano Regionale dei Trasporti, Misura 3.7).

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: _____ (timbro e firma)

Il Dirigente Generale

Dott. Ing. Domenico Pallaria

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. 3 pagine compreso il frontespizio e di n. 2 allegati.

Si conferma la compatibilità finanziaria del presente provvedimento.

Il Dirigente Generale del Dipartimento Bilancio

_____ timbro e firma **IL DIRIGENTE GENERALE**
(Dott. Filippo De Cello)

Consiglio Regionale della Calabria
PROTOCOLLO GENERALE

Prot. n. 19.636 del 02.08.2019
Classificazione... 01.15.01

LA GIUNTA REGIONALE

PREMESSO:

- che, al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi di copertura dei costi con i ricavi da traffico, l'articolo 27, comma 8-quinquies, del Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 prevede che siano modificati "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";
- che in maniera analoga l'articolo 6 della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, prevede "la determinazione delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale [...] 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";
- che entrambe le fonti normative, quella regionale direttamente e quella statale per il tramite delle misure adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (specificamente è applicabile la misura 19 della delibera n. 49/2015), rinviano al metodo del price-cap di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481 per l'aggiornamento delle tariffe;
- che il Piano Regionale dei Trasporti, alla Misura 3.7 prevede indicazioni in materia di politiche tariffarie e integrazione tariffaria, in linea con i criteri di premialità che erano stati previsti dal legislatore statale per la ripartizione del fondo nazionale del trasporto pubblico locale, che prevedano l'incremento del rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi e l'incremento dei passeggeri.

RITENUTO:

- che sulla base delle previsioni normative sopra richiamate e delle indicazioni del Piano regionale dei trasporti è necessaria una revisione del sistema tariffario, inclusa la previsione di estese forme di integrazione tariffaria e l'individuazione di indicatori di qualità effettiva del servizio erogato da utilizzare per applicare il metodo del price-cap;
- che tale revisione deve contemperare le diverse finalità, in particolare quelle di efficienza del sistema del trasporto pubblico e quelle sociali;
- che i livelli tariffari europei, molto eterogenei fra loro e riferiti a contesti in cui sono significativamente differenti la regolamentazione del sistema del trasporto pubblico, la quantità e qualità dell'offerta, la presenza di sistemi di mobilità alternativi, non rende equo un confronto che si dovesse basare sui soli importi delle tariffe, che invece sono più ragionevolmente comparabili a livello italiano, che può costituire un riferimento importante.

PRESO ATTO:

- che il competente Dipartimento ha redatto un documento contenente una proposta di "Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe", parte di una più articolata proposta complessiva che riguarda anche l'integrazione tariffaria e l'individuazione degli indicatori di qualità del servizio utili alla applicazione del metodo del price-cap;
- che il Comitato della Mobilità, nella seduta del 31 maggio 2019, ha espresso parere favorevole sul documento, con alcune prescrizioni;
- che il competente Dipartimento ha aggiornato il documento, adeguandolo alle prescrizioni formulate dal Comitato della Mobilità.

VALUTATO che per effetto del presente provvedimento, in ordine all'incidenza sul bilancio regionale, è prevedibile quanto segue:

- un incremento dei proventi da traffico dei servizi ferroviari (intorno al 10%), e quindi un maggiore trasferimento di risorse del Fondo nazionale trasporti, per effetto di quanto previsto dalla lettera a) del comma 2 dell'articolo 27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96;

- una minore compensazione con risorse pubbliche dei contratti di servizio ferroviari, a parità di costo;
 - una invarianza dei proventi da traffico dei servizi su gomma;
- e quindi complessivamente un'incidenza positiva sul bilancio regionale (in termini di maggiori entrate e minori spese) rispetto allo scenario in assenza di tale provvedimento.

TENUTO CONTO che, in ogni caso, dalle modifiche tariffarie di cui alla presente delibera non possono derivare nuovi o ulteriori oneri a carico del bilancio regionale, né dalle stesse discendere maggiori compensazioni in termini di corrispettivo.

VISTO l'allegato documento "*Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe*", adeguato alle prescrizioni formulate dal Comitato della Mobilità.

RITENUTO di approvare il sopra citato documento, per sottoporlo al parere della competente Commissione consiliare, per come previsto dall'articolo 6 della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35.

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 il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio annuale e/o pluriennale regionale.

SU PROPOSTA dell'Assessore alle Infrastrutture, a voti unanimi.

DELIBERA

1.- Di approvare l'allegata proposta di "*Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe*", al fine di trasmetterla al Consiglio regionale, per il parere di cui all'articolo 6 della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35.

2.- Di trasmettere la presente deliberazione al Consiglio regionale.

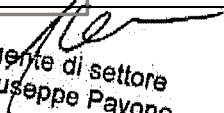
3.- Di disporre la pubblicazione in formato aperto del provvedimento sul BURC ai sensi della legge regionale 6 aprile 2011 n. 11 e la contestuale pubblicazione in formato aperto sul sito istituzionale della Regione, ai sensi del d.lgs. 14 marzo 2013 n. 33 e nel rispetto delle disposizioni di D. Lgs. 30 giugno 2003 n. 196, a cura del Dirigente Generale del Dipartimento proponente.

IL SEGRETARIO GENERALE

Il Segretario Generale
Avv. Etnio Antonio Apicella

IL PRESIDENTE

Il Presidente
Mario Oliviero


Il dirigente di settore
Ing. Giuseppe Pavone


Regione Calabria

allegato alla deliberazione
n° 274 del 01 LUG. 2019

***Revisione del sistema tariffario
del Trasporto Pubblico Locale***

Art. 6 della Legge Regionale 31 dicembre 2015, n. 35

IMPORTO DELLE TARIFFE

Versione 07/05/2019

Aggiornata in conformità al parere espresso dal Comitato della Mobilità in data 31/05/2019



Regione Calabria

**Assessorato
alle Infrastrutture**

**L'Assessore
*Prof. Roberto Musmanno***

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

**Dirigente Generale
*Ing. Domenico Pallaria***

**Settore n. 9
Trasporto Pubblico Locale**

**Dirigente del Settore
*Ing. Giuseppe Pavone***

Gruppo di lavoro

Ing. Giuseppe Pavone

Ing. Maria Carcea

CAPITOLO 1

Introduzione

Al termine del 2015 l'intera materia del trasporto pubblico locale in Calabria è stata oggetto di revisione, con l'approvazione della Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35, la nuova legge quadro che ha integralmente sostituito la precedente Legge regionale 7 agosto 1999, n. 23. Pertanto, alla stregua degli altri atti di indirizzo, programmazione e attuazione assunti negli ultimi anni in ossequio alle disposizioni della citata legge quadro, anche per la materia tariffaria è necessario procedere in tal senso.

La Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35 detta le disposizioni in materia all'articolo 6, rubricato "Tariffe", che per comodità di lettura si riporta integralmente di seguito:

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 31 dell'articolo 16 e, qualora non compatibili con quelli vigenti, entrano in vigore all'avvio dell'esecuzione dei nuovi contratti che le prevedono. L'integrazione tariffaria costituisce valido motivo per la revisione dei contratti di servizio.

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

La completa applicazione della normativa regionale impone una revisione del sistema tariffario, che si è ipotizzato di sviluppare in tre fasi:

- a) importo delle tariffe;
- b) integrazione tariffaria;
- c) indicatori di qualità effettiva del servizio erogato per l'applicazione del price-cap.

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

Sono inoltre aspetti connessi alla definizione del sistema tariffario le agevolazioni tariffarie (di cui all'articolo 7 della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35), le sanzioni all'utenza e i diritti di esazione a bordo (di cui all'articolo 18 della stessa Legge).

Il presente documento è relativo alla prima delle tre fasi sopra individuate, la fase a), ed è suddiviso nei seguenti capitoli:

2. Importi tariffari vigenti;
3. Obiettivi della revisione degli importi tariffari;
4. Proposta di revisione degli importi tariffari;
5. Analisi degli effetti della revisione degli importi tariffari.

Sembra opportuno precisare fin da subito che, benché l'integrazione tariffaria non sia oggetto del presente documento, la revisione tariffaria proposta è stata sviluppata parallelamente a ipotesi di estese forme di integrazione tariffaria, in coerenza con esse ed anzi con l'obiettivo di rendere più agevole ed equa per gli utenti e gli operatori tale integrazione.

Sommario

CAPITOLO 1	Introduzione.....	1.1
CAPITOLO 2	Importi tariffari vigenti	2.1
2.1.	Disposizioni applicabili per la determinazione delle tariffe	2.2
2.1.1.	Servizi su gomma extraurbani.....	2.2
2.1.2.	Servizi su gomma urbani.....	2.3
2.1.3.	Servizi ferroviari	2.4
2.1.4.	Disposizioni specifiche	2.5
2.2.	Importo delle tariffe vigenti	2.6
2.3.	Analisi comparata delle tariffe vigenti	2.8
CAPITOLO 3	Obiettivi della revisione degli importi tariffari	3.1
CAPITOLO 4	Proposta di revisione degli importi tariffari.....	4.1
4.1.	Servizi extraurbani.....	4.3
4.2.	Servizi urbani	4.8
4.3.	Collegamenti di interscambio modale	4.11
4.4.	Tariffe differenziate	4.12
4.4.1.	Incrementi delle tariffe per particolari caratteristiche o modalità di fruizione del servizio	4.12
4.4.2.	Riduzioni facoltative delle tariffe.....	4.12
4.5.	Entrata in vigore	4.14
CAPITOLO 5	Analisi degli effetti della revisione degli importi tariffari	5.1
5.1.	Confronto con gli importi tariffari vigenti.....	5.2
5.2.	Stima della variazione dei proventi tariffari.....	5.7
5.2.1.	Modelli per la stima della variazione dei proventi tariffari	5.7
5.2.2.	Dati per la stima della variazione dei proventi tariffari.....	5.10
5.2.3.	Risultati della stima della variazione dei proventi tariffari	5.14

CAPITOLO 2

Importi tariffari vigenti

Il presente capitolo descrive il sistema tariffario attuale, riassumendo le regole per la determinazione delle tariffe (paragrafo 2.1) e riportando gli importi delle tariffe attualmente vigenti per effetto di tali regole (paragrafo 2.2). Inoltre sono stati riportati in sintesi i risultati di una analisi comparata delle tariffe regionali della Calabria sia fra le varie modalità di trasporto sia nel contesto italiano (paragrafo 2.3).

In tutto il capitolo, e anche nel seguito della trattazione, tutti gli importi devono intendersi IVA inclusa.

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

2.1. Disposizioni applicabili per la determinazione delle tariffe

Dal 2011 al 2013 la Giunta regionale con vari provvedimenti (D.G.R. n. 362 del 11.08.2011, D.G.R. n. 446 del 14.10.2011, D.G.R. n. 568 16/12/2011, D.G.R. n. 262 del 11.07.2013, D.G.R. n. 276 del 29.07.2013 e la successivamente citata D.G.R. n. 380 del 25.10.2013) ha disposto vari incrementi degli importi delle tariffe, gli ultimi dei quali con decorrenza dal 2015, prevedendo anche l'adeguamento automatico all'inflazione e regole di calcolo dipendenti dalla percorrenza in maniera lineare (prima gli importi delle tariffe erano fissati per ciascuno scaglione di percorrenza in maniera crescente ma senza una specifica regola).

Le tariffe vigenti sono regolate principalmente dalla deliberazione della Giunta regionale n. 380 del 25.10.2013 "Art. 16 bis del Decreto Legge n. 95 del 6.07.2012, convertito con modificazioni dalla Legge n. 135 del 7.08.2012, e s.m.i. Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale". Tale deliberazione, nell'approvare il citato piano definisce in allegato le tariffe vigenti:

- per i servizi su gomma extraurbani (paragrafo 2.1.1);
- per i servizi su gomma urbani (paragrafo 2.1.2);
- per i servizi ferroviari (paragrafo 2.1.3).

Altre deliberazioni definiscono aspetti più specifici del sistema tariffario, e sono trattate nel paragrafo 2.1.4. Non afferiscono tale documento e non sono pertanto oggetto di trattazione le disposizioni applicabili all'integrazione tariffaria.

2.1.1. Servizi su gomma extraurbani

La tariffa base dei servizi su gomma extraurbani, comprensiva di adeguamento inflattivo, T_{bg} , è calcolata con la seguente formula:

$$T_{bg}(d_m) = (A_g + B_g \cdot d_m) \cdot \frac{I_{2010}}{100} \quad (\text{€})$$

dove

- d_m è la distanza media associata allo scaglione di percorrenza (km), che è suddiviso a intervalli di 10 km fino a 100 km e a intervalli di 25 km per distanze superiori;
- A_g è una costante pari a 0,900 (€);
- B_g è una costante pari a 0,052 (€/km);
- I_{2010} è l'indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi, assumendo base 100 nell'anno di riferimento 2010, aggiornato in data 1 agosto di ciascun anno dispari al valore riferito all'anno precedente (al 31 dicembre).

Le tipologie di titoli di viaggio e le loro caratteristiche sono riportate nella tabella 2.1. Gli importi sono calcolati a partire dalla tariffa base. È previsto che:

- l'arrotondamento sia effettuato verso l'importo più vicino;

2.2

Capitolo 2 - Importi tariffari vigenti

- l'abbonamento sia valido per una coppia di corse al giorno;
- i titoli al portatore possano essere nominativi quando sono usati sistemi elettronici.

Tabella 2.1 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi su gomma extraurbani

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto di corsa semplice	$T_{hg}(d_m)$	obbligatoria	al portatore	0,20 €
biglietto andata/ritorno	$1,60 \cdot T_{hg}(d_m)$	obbligatoria	al portatore	0,20 €
abbonamento settimanale	$7,80 \cdot T_{hg}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	1,00 €
abbonamento mensile $T_{mg}(d_m)$	$27,00 \cdot T_{hg}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	1,00 €
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{mg}(d_m)$	facoltativa	nominativo	1,00 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{mg}(d_m)$	facoltativa	nominativo	1,00 €

2.1.2. Servizi su gomma urbani

La tariffa base dei servizi su gomma urbani, comprensiva di adeguamento inflattivo, T_{bu} , è calcolata con la seguente formula:

$$T_{bu} = A_u \cdot \frac{I_{2010}}{100} \quad (\text{€})$$

dove

- A_u è una costante pari a 1,420 (€);
- I_{2010} è l'indice inflattivo già definito al paragrafo 2.1.1.

Le tipologie di titoli di viaggio e le loro caratteristiche sono riportate nella tabella 2.2. Gli importi sono calcolati a partire dalla tariffa base. È previsto che:

- l'arrotondamento sia effettuato verso l'importo più vicino;
- i titoli al portatore possano essere nominativi quando sono usati sistemi elettronici.

È stata inoltre prevista la possibilità di istituire zonizzazione tariffarie con incrementi fino al 60% dell'importo della tariffa base urbana (T_{bu}), con l'adeguamento della durata del biglietto a tempo in proporzione non inferiore all'aumento della tariffa base.

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

Tabella 2.2 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi su gomma urbani

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto a tempo (90 min)	T_{bu}	obbligatoria	al portatore	0,10 €
biglietto giornaliero	$3,00 \cdot T_{bu}$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento settimanale	$7,80 \cdot T_{bu}$	facoltativa	nominativo	1,00 €
abbonamento mensile T_{mu}	$27,00 \cdot T_{bu}$	obbligatoria	nominativo	1,00 €
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{mu}$	facoltativa	nominativo	1,00 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{mu}$	facoltativa	nominativo	1,00 €

2.1.3. Servizi ferroviari

La tariffa base dei servizi ferroviari, comprensiva di adeguamento inflattivo, T_{bf} , è calcolata con la seguente formula:

$$T_{bf}(d_m) = (A_f + B_f \cdot d_m) \cdot \frac{I_{2010}}{100} \quad (\text{€})$$

dove

- d_m è la distanza media associata allo scaglione di percorrenza (km), che è suddiviso a intervalli di 10 km fino a 100 km e a intervalli di 25 km per distanze superiori (come per i servizi su gomma extraurbani);
- A_f è una costante pari a 0,868 (€);
- B_f è una costante pari a 0,054 (€/km);
- I_{2010} è l'indice inflattivo già definito al paragrafo 2.1.1.

Le tipologie di titoli di viaggio e le loro caratteristiche sono riportate nella tabella 2.3. Gli importi sono calcolati a partire dalla tariffa base. È previsto che:

- l'arrotondamento sia effettuato verso l'importo più vicino;
- i titoli al portatore possano essere nominativi quando sono usati sistemi elettronici.

Capitolo 2 - Importi tariffari vigenti

Tabella 2.3 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi ferroviari

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto di corsa semplice	$T_{bf}(d_m)$	obbligatoria	al portatore	0,20 €
abbonamento settimanale	$d_m \leq 50$ km	obbligatoria	nominativo	0,20 €
	$d_m > 50$ km			
abbonamento mensile $T_{mf}(d_m)$	$d_m \leq 50$ km	obbligatoria	nominativo	0,20 €
	$d_m > 50$ km			
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{mf}(d_m)$	facoltativa	nominativo	0,20 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{mf}(d_m)$	facoltativa	nominativo	0,20 €

2.1.4. Disposizioni specifiche

La D.G.R. n. 262 del 30.06.2014 ha previsto l'istituzione di una tariffa unica ridotta per gli ultrasessantenni con reddito ISEE inferiore a 9.000,00 euro/anno, per il solo abbonamento mensile, con importo pari a 10,00 euro per un'area urbana o per una qualsiasi tratta extraurbana indipendentemente dalla lunghezza.

La D.G.R. n. 367 del 27.09.2016 ha introdotto la facoltà per gli operatori dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma, urbani ed extraurbani, di adottare un abbonamento scolastico dedicato per gli studenti che frequentano la scuola secondaria di secondo grado o i livelli inferiori di istruzione, fruibile esclusivamente nei giorni scolastici. L'importo dell'abbonamento scolastico è determinato moltiplicando per 20/3 l'importo dell'abbonamento mensile.

La D.G.R. n. 175 del 27.04.2017 approva l'atto di rinnovo del contratto di servizio con Trenitalia s.p.a. per il trasporto pubblico ferroviario sulla rete nazionale per il periodo 2015-2017 e regola alcuni aspetti tariffari, come le tariffe sovraregionali, le regole del price-cap, o la progressiva soppressione della tariffa ridotta per gli ultrasessantacinquenni.

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

2.2. Importo delle tariffe vigenti

Le tariffe ordinarie vigenti, sono riportate nelle tabelle di seguito elencate:

- per i servizi su gomma extraurbani (paragrafo 2.1.1);
- per i servizi su gomma urbani (paragrafo 2.1.2);
- per i servizi ferroviari (paragrafo 2.1.3).

Gli importi delle tariffe sono diretta applicazione delle disposizioni applicabili, tenuto conto che:

- l'indice inflattivo I_{2010} dal 1 agosto 2015 ha assunto il valore 1,074;
- tale indice è rimasto invariato anche nel biennio successivo (a decorrere dal 1 agosto 2017);
- i contratti di servizio rinnovati sono stati adeguati al criterio del price-cap, ma non essendovi stato incremento inflattivo nel biennio tale criterio non è applicabile.

Tabella 2.4 – Tariffe vigenti per i servizi su gomma extraurbani

Scaglione di percorrenza (km)	Importo per tipologia di titolo di viaggio (€)			
	biglietto di corsa semplice	biglietto andata/ritorno	abbonamento settimanale	abbonamento mensile
0 - 10	1,20	2,00	10,00	34,00
10 - 20	1,80	2,80	14,00	49,00
20 - 30	2,40	3,80	18,00	64,00
30 - 40	3,00	4,60	23,00	79,00
40 - 50	3,40	5,60	27,00	94,00
50 - 60	4,00	6,40	31,00	109,00
60 - 70	4,60	7,40	36,00	124,00
70 - 80	5,20	8,20	40,00	139,00
80 - 90	5,80	9,20	45,00	154,00
90 - 100	6,30	10,00	49,00	169,00
100 - 125	7,20	11,60	57,00	196,00
125 - 150	8,60	13,80	67,00	233,00
150 - 175	10,00	16,00	78,00	271,00
175 - 200	11,40	18,40	89,00	309,00
200 - 225	12,80	20,60	100,00	347,00
225 - 250	14,20	22,80	111,00	384,00
250 - 275	15,60	25,00	122,00	422,00
275 - 300	17,00	27,20	133,00	460,00

Tabella 2.5 – Tariffe vigenti per i servizi su gomma urbani

Importo per tipologia di titolo di viaggio (€)			
biglietto a tempo (90 min)	biglietto giornaliero	abbonamento settimanale	abbonamento mensile
1,50	4,60	12,00	41,00

4.1. Servizi extraurbani

Le tariffe proposte per il servizio di trasporto pubblico locale extraurbano sono identiche sia per il servizio automobilistico che per quello ferroviario. La tariffa base proposta per i servizi extraurbani, comprensiva di adeguamento inflattivo, T_{be} , è calcolata con la seguente formula:

$$T_{be}(d_m) = (A_e + B_e \cdot d_m) \cdot \left(\frac{I_{2010}}{100} + \Delta Q \right) \quad (\text{€})$$

dove:

- d_m è la distanza media associata allo scaglione di percorrenza (km), che è suddiviso a intervalli di 10 km;
- A_e è una costante pari a 0,950 (€);
- B_e è una costante pari a 0,060 (€/km);
- I_{2010} è l'indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi, assumendo base 100 nell'anno di riferimento 2010, aggiornato in data 1 agosto di ciascun anno al valore riferito all'anno precedente (al 31 dicembre);
- ΔQ è un indicatore legato alla qualità effettiva del servizio di trasporto pubblico erogato, utilizzato per l'applicazione del metodo del price-cap.

Le tipologie di titoli di viaggio e le loro caratteristiche sono riportate nella tabella 4.1 e nella tabella 4.2, rispettivamente per gli utenti ordinari e per gli studenti. Gli importi sono calcolati a partire dalla tariffa base.

La proposta prevede che:

- a) l'abbonamento possa essere limitato a una coppia di corse al giorno per i servizi espletati con mezzi che non consentono passeggeri in piedi;
- b) il titolo di viaggio sia sempre associabile a una linea e a una coppia origine-destinazione prescelta dall'utente, con la tariffa calcolata sulla base della percorrenza fra origine e destinazione, e utilizzabile fra tutte le fermate fra origine e destinazione; in tal caso:
 - eventuali diramazioni ordinarie (non a chiamata) possono essere escluse dal computo della percorrenza a discrezione dell'operatore, a meno che su di esse non insistano l'origine e/o la destinazione prescelte dall'utente;
 - eventuali diramazioni e/o prolungamenti a chiamata sono esclusi dal computo della percorrenza a meno che su di essi non insistano l'origine e/o la destinazione prescelte dall'utente;
 - in caso di asimmetria della percorrenza sulla coppia origine-destinazione, in una direzione e nell'altra, si tiene conto del valore medio per tutti i titoli di viaggio diversi dal biglietto di corsa semplice (per il quale invece si tiene conto della percorrenza nella direzione di viaggio);
- c) il titolo di viaggio sia associabile a discrezione dell'operatore:
 - a un insieme di linee, e a una coppia origine-destinazione, con la tariffa calcolata sulla base della percorrenza fra origine e destinazione massima

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

- fra tutte le linee, calcolata come al punto b), e sia utilizzabile per tutte le fermate fra origine e destinazione su tutte le linee dell'insieme;
- a una coppia origine-destinazione, con la tariffa calcolata sulla base della percorrenza fra origine e destinazione minima fra tutte le linee, calcolata come al punto b), e sia utilizzabile su qualsiasi linea dell'operatore senza possibilità di utilizzo di fermate intermedie, con l'obbligo di convalida all'inizio e al termine di ogni corsa, a pena di applicazione delle sanzioni (di cui all'articolo 18 della Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35);
 - d) per le fermate situate nello stesso comune o ambito di area urbana (di cui all'articolo 15 della Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35), ai fini della determinazione della tariffa, le percorrenze possono essere calcolate rispetto a una specifica fermata situata nello stesso comune o ambito di area urbana, previa valutazione discrezionale in fase di programmazione dei servizi.

Per effetto delle regole proposte, considerando lo stesso indice inflattivo I_{2010} oggi in vigore², le tariffe che sarebbero applicabili ad oggi sulla base della proposta sono riportate nella tabella 4.3.

² L'indice nel sistema tariffario vigente è aggiornato al 2017, essendo previsto l'aggiornamento biennale. Tuttavia utilizzare l'indice riferito al 2018 potrebbe essere fuorviante nel confronto con le tariffe vigenti tenuto conto che, comunque, sia nel sistema tariffario vigente, sia in quello proposto, dal 1 agosto 2019 l'indice da considerare è relativo al 2018 e dunque entrambe le tariffe si riallineranno allo stesso indice inflattivo (le tariffe attuali incrementeranno del 2,4%).

Capitolo 2 - Importi tariffari vigenti

Tabella 2.6 – Tariffe vigenti per i servizi ferroviari

Scaglione di percorrenza (km)	Importo per tipologia di titolo di viaggio (€)		
	biglietto di corsa semplice	abbonamento settimanale	abbonamento mensile
0 - 10	1,20	7,40	24,40
10 - 20	1,80	10,80	36,00
20 - 30	2,40	14,20	47,60
30 - 40	3,00	17,80	59,20
40 - 50	3,60	21,20	70,80
50 - 60	4,20	23,40	78,20
60 - 70	4,80	24,40	81,60
70 - 80	5,20	25,40	84,80
80 - 90	5,80	26,40	88,00
90 - 100	6,40	27,40	91,20
100 - 125	7,40	29,00	97,00
125 - 150	9,00	31,60	105,00
150 - 175	10,40	34,00	113,20
175 - 200	11,80	36,40	121,20
200 - 225	13,20	38,80	129,40
225 - 250	14,80	41,20	137,60
250 - 275	16,20	43,60	145,60
275 - 300	17,60	46,20	153,80

Revisión del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

2.3. Analisi comparata delle tariffe vigenti

Comparando fra loro le tariffe vigenti in Calabria per differenti modalità di trasporto, e specificamente le tariffe dei servizi su gomma extraurbani e le tariffe dei servizi ferroviari, si osserva quanto segue:

- gli importi dei biglietti di corsa semplice sono simili fra loro (figura 2.1);
- gli importi degli abbonamenti mensili (figura 2.2), e più in generale di tutti gli abbonamenti, sono più elevati per i servizi su gomma extraurbani e tale differenza si accentua sempre di più per percorrenze superiori a 50 km.

Nell'anno 2017 è stata effettuata una analisi comparata delle tariffe vigenti nella Regione Calabria, confrontandole con quelle delle altre regioni italiane. Tale analisi è riportata nell'allegato documento "*Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale*". L'analisi ha preso a riferimento i biglietti (di corsa semplice per i servizi extraurbani e a tempo per i servizi urbani) e gli abbonamenti mensili. In sintesi i risultati di questa comparazione evidenziano quanto segue:

- a) per le tariffe dei servizi su gomma extraurbani:
 - gli importi dei biglietti di corsa semplice sono inferiori di circa il 20÷25% rispetto ai valori medi italiani;
 - gli importi degli abbonamenti mensili sono superiori rispetto ai valori medi italiani, a partire da circa il 10% per percorrenze intorno ai 20÷30 km, per crescere progressivamente, con valori intorno al 40% già per percorrenze intorno ai 50÷60 km;
- b) per le tariffe dei servizi su gomma urbani:
 - l'importo orario (cioè rapportato a 1 ora) del biglietto a tempo è in linea con la media nazionale¹;
 - gli importi dell'abbonamento mensile sono superiori di circa il 15÷20% rispetto ai valori medi italiani;
- c) per le tariffe dei servizi ferroviari, gli importi delle tipologie di titoli di viaggio analizzati sono leggermente inferiori rispetto ai valori medi italiani, ma tale divario si è verosimilmente accentuato dal 2017.

L'analisi è rappresentata sinteticamente nella figura 2.3.

Tenuto conto che dal 2015 ad oggi gli importi ordinari delle tariffe regionali non si sono modificati, l'analisi può ritenersi ancora attuale. Tuttavia va tenuto conto che il trend in Italia è orientato dagli inizi del decennio a un significativo incremento tariffario, superiore all'andamento dell'inflazione, per cui i valori medi italiani di cui si è tenuto conto potrebbero essere leggermente sottostimati ad oggi. In particolare tale trend di crescita negli ultimi anni è significativo per le tariffe ferroviarie, associato ai nuovi contratti e agli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile.

¹ Nell'allegato documento "*Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale*", nel paragrafo 2.1 "*Biglietto a tempo*", l'importo orario del biglietto a tempo in regione Calabria è stato erroneamente computato al valore di 1,20 euro, quando invece il valore corretto è 1,00 euro, che si pone in linea con il valore medio nazionale (media sulle province: 0,99 euro; media sulle regioni: 0,98 euro).

Capitolo 2 - Importi tariffari vigenti

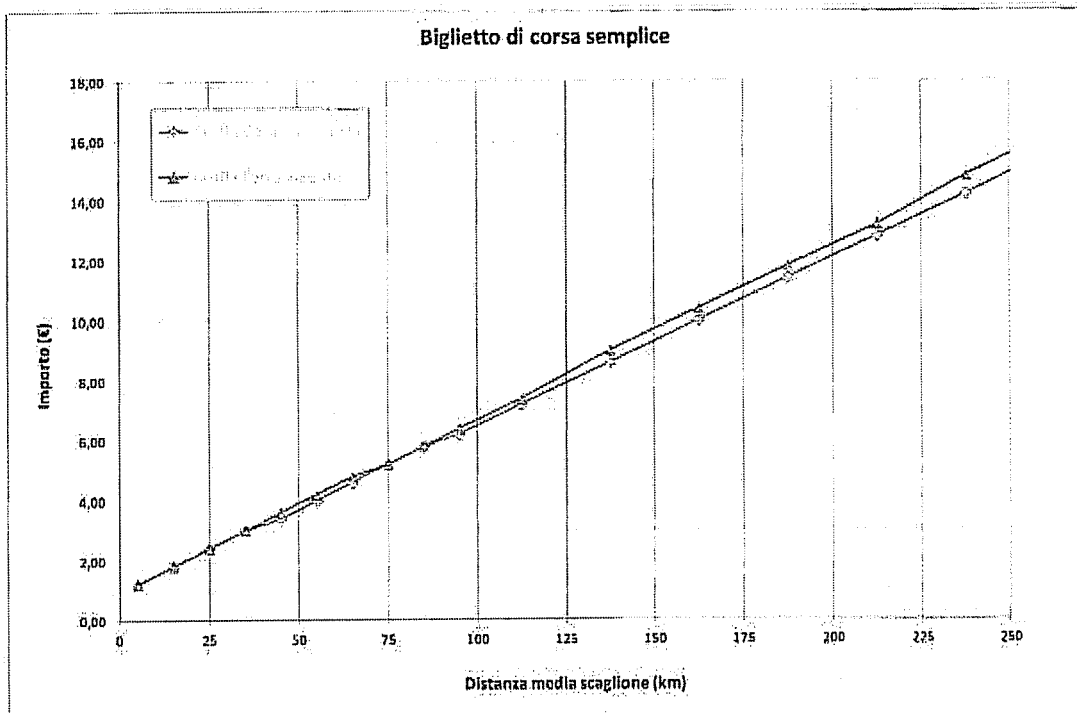


Figura 2.1 – Confronto fra le tariffe vigenti dei biglietti dei servizi su gomma extraurbani e ferroviari

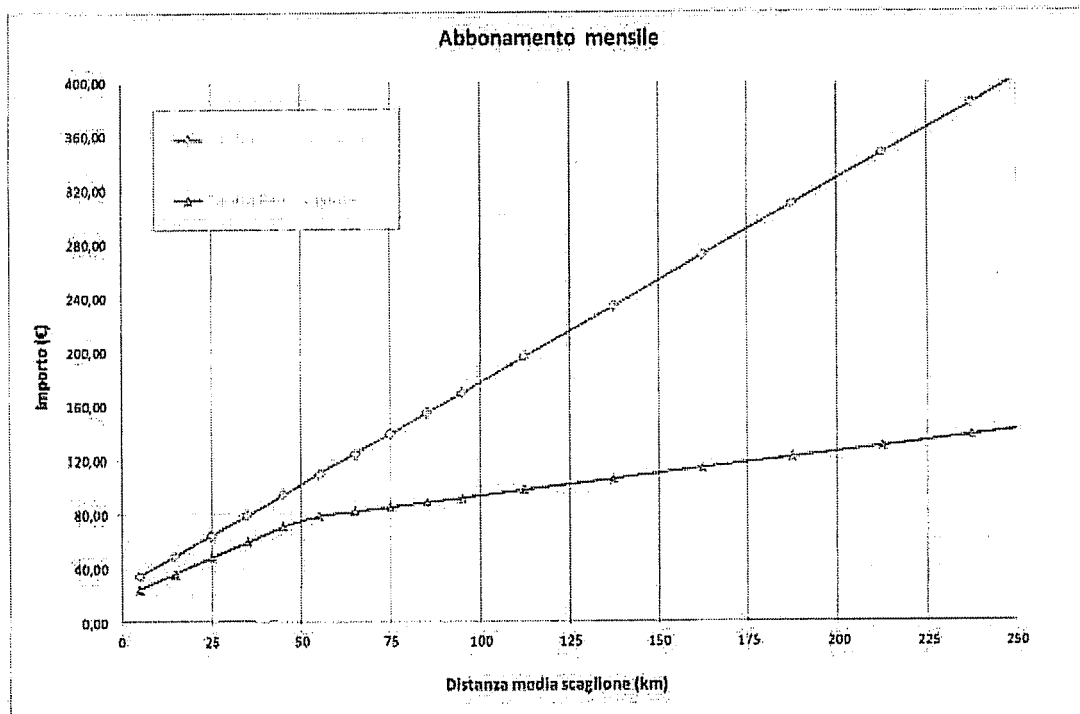


Figura 2.2 – Confronto fra le tariffe vigenti degli abbonamenti mensili dei servizi su gomma extraurbani e ferroviari

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

	Servizi su gomma extraurbani	Servizi su gomma urbani	Servizi ferroviari
Biglietto	↓	=	↓
Abbonamento	↑	↑	↓

↑ valore superiore alla media nazionale

↓ valore inferiore alla media nazionale

Figura 2.3 – Importi dei titoli di viaggio in Calabria rispetto alla media nazionale

CAPITOLO 3

Obiettivi della revisione degli importi tariffari

La necessità di una revisione del sistema tariffario è un elemento noto da tempo. Già nella "Integrazione al Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale", approvato con D.G.R. n. 419 del 10.10.2014, in applicazione dell'art. 41 del D.L. 133/2014, si stabilisce che *"le eventuali azioni previste, da attuarsi entro agosto 2015 (data già prevista di adeguamento delle tariffe all'inflazione), previa specifica valutazione dell'elasticità della domanda, sono le seguenti:*

- *riduzione del costo degli abbonamenti e incremento del costo dei biglietti dei servizi su gomma extraurbani, mantenendo in equilibrio i ricavi previsti;*
- *adeguamento ai livelli nazionali delle tariffe ferroviarie."*

La citata "Integrazione al Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale" è rimasta inattuata per via di una nuova differente impostazione assunta nel corso della attuale legislatura che ha modificato aspetti fondamentali del sistema del trasporto pubblico attraverso l'approvazione di una nuova legge quadro nel 2015, la Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, che ha sostituito la precedente legge del 1999, del Piano Regionale dei Trasporti nel 2016, che ha sostituito il precedente del 1997, e del Livello dei Servizi Minimi nel 2018, che non era mai stato definito dalla Regione dal 1997 (anno in cui il D.lgs. 422/1997 ha previsto tale strumento).

Gli obiettivi che erano stati fissati nel 2014 si ritengono ancora attuali, ma la riforma che l'indirizzo politico attuale intende attuare è basata su obiettivi più ampi che, in taluni casi, declinano in maggior dettaglio le finalità generali della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35. Gli obiettivi si possono riassumere nei seguenti punti:

- a) allineare e omogeneizzare in termini di importi e altre regole le tariffe per i servizi ferroviari e per i servizi automobilistici, introducendo una unica tariffa per tutti i servizi extraurbani, indipendentemente dal modo di trasporto;
- b) allineare, per quanto possibile, le tariffe regionali con quelle medie italiane;
- c) introdurre una tariffa differenziata ridotta *esclusivamente* per gli studenti;
- d) attuare misure di omogeneizzazione delle regole, come quella di cui al punto a), nell'ottica di estese forme di integrazione tariffaria, con l'obiettivo di rendere più agevole ed equa per gli utenti e gli operatori tale integrazione;
- e) incrementare i proventi tariffari del trasporto ferroviario di circa il 10÷15% (solo per effetto della revisione tariffaria, oltre altri incrementi associati alla lotta

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

all'evasione, all'incremento della qualità del servizio, ecc.), sia per incrementare il rapporto fra ricavi e costi operativi (molto al di sotto del 35% previsto), sia per essere in linea con le ipotesi di piano economico finanziario del contratto in corso di negoziazione con Trenitalia s.p.a.;

- f) mantenere inalterati o, più precisamente, quantomeno non ridurre i proventi tariffari per le altre modalità di trasporto.

L'insieme di obiettivi è complesso e in taluni casi contrastante, come è naturale che sia, dovendo tenere conto del contesto attuale regionale, degli aspetti sociali, degli aspetti di efficienza e sostenibilità del sistema.

Infine, quale vincolo, gli importi delle tariffe devono essere non superiori a quelli previsti al paragrafo 6.5 del Livello dei Servizi Minimi (D.G.R. n. 418 del 24.09.2018, D.C.R. n. 347 del 16.11.2018, D.C.R. n. 354 del 29.11.2018).

CAPITOLO 4

Proposta di revisione degli importi tariffari

La proposta di revisione tariffaria si basa su due principali tipologie di tariffe:

- la *tariffa extraurbana* (paragrafo 4.2), che deve essere sempre utilizzata per spostamenti sui servizi che non si svolgono all'interno dello stesso Comune o dello stesso ambito di area urbana e negli ulteriori casi residuali;
- la *tariffa urbana* (paragrafo 4.1), che deve essere sempre utilizzata per spostamenti:
 - sui servizi urbani all'interno dello stesso Comune, cui spetta ai sensi dell'articolo 14 della L.R. 35/2015 la programmazione degli stessi;
 - sui servizi urbani all'interno dello stesso centro abitato, di cui al comma 2 dell'articolo 15 della L.R. 35/2015, degli ambiti di area urbana istituiti ai sensi del citato articolo;

e che può essere utilizzata, con valutazione discrezionale da effettuarsi in fase di programmazione, per spostamenti su servizi urbani interni agli ambiti di area urbana e ai comuni, nei casi non previsti sopra, in relazione alla tipologia e frequenza del servizio.

Per i collegamenti di interscambio modale, che connettono terminali di diverse modalità di trasporto appartenenti allo stesso nodo ma non localizzati in adiacenza¹ (comma 4 dell'articolo 8 della L.R. 35/2015), si applica in aggiunta una *tariffa di nodo* (paragrafo 4.3), calcolata come tariffa minima applicabile (che coincide nel caso della tariffa urbana e della tariffa extraurbana).

Un secondo elemento di rilievo della proposta di revisione è la differenziazione in base alla tipologia di utenza. Gli abbonamenti di durata almeno settimanale prevedono in ragione di ciò due tariffazioni:

- la *tariffa studenti*, che è fruibile esclusivamente dagli utenti che frequentano corsi finalizzati al conseguimento di titoli di studio o titoli accademici aventi valore legale, presso soggetti pubblici o privati abilitati al rilascio di tali titoli, con sede in Italia;
- la *tariffa ordinaria*, che è fruibile liberamente da tutti gli utenti.

Ulteriori previsioni comuni relative alla proposta di revisione tariffaria sono le seguenti:

- a) il periodo di utilizzo degli abbonamenti è il seguente:
 - per l'*abbonamento giornaliero*, ove previsto: un giorno solare, a decorrere dalla prima convalida, fino alle 23.59 dello stesso giorno;

¹ A titolo di esempio, nella programmazione in corso: l'aeroporto di Lamezia Terme e la stazione ferroviaria di Lamezia Terme Centrale, appartenenti a un unico nodo.

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

- per l'*abbonamento settimanale*: 7 giorni consecutivi, a decorrere dalla prima convalida, fino alle 23.59 del settimo giorno;
 - per l'*abbonamento mensile*: un mese solare, dal primo giorno del mese all'ultimo;
 - per gli *abbonamenti trimestrale e annuale*: un numero consecutivo di rispettivamente 3 e 12 mesi solari, dal primo giorno del primo mese all'ultimo giorno dell'ultimo mese;
 - per l'*abbonamento scolastico*: tutti i giorni scolastici previsti dal calendario scolastico regionale, per un anno scolastico;
- b) l'operatore può applicare tariffe non superiori a quelle del passeggero per il trasporto di animali e di biciclette, ove ciò sia previsto, almeno con riferimento ai biglietti di corsa semplice e a tempo, anche differenziando gli importi in base all'ingombro;
- c) non è necessario il titolo di viaggio per:
- i cani guida per i non vedenti;
 - i minori di età che non superino i quattro anni di età, o il metro di altezza, a discrezione dell'operatore, e che non occupino un posto a sedere;
- d) l'arrotondamento deve essere effettuato verso l'importo più vicino previsto;
- e) tutte le scelte che sono a discrezione dell'operatore devono essere previste nella carta dei servizi, che deve essere trasmessa alla Regione e all'ente affidante almeno 30 giorni prima dell'entrata in vigore;

Ulteriori casi di differenziazione delle tariffe sono trattati nel paragrafo 4.4. Nel paragrafo 4.5 è trattata l'entrata in vigore della riforma tariffaria proposta.

Come già precisato in precedenza, in tutto il documento, gli importi devono intendersi IVA inclusa.

Capitolo 4 - Proposta di revisione degli importi tariffari

Tabella 4.1 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi extraurbani – tariffa ordinaria

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto di corsa semplice	$T_{bc}(d_m)$	obbligatoria	al portatore/ nominativo	0,10 €
biglietto andata/ritorno	$1,60 \cdot T_{bc}(d_m)$	facoltativa	al portatore/ nominativo	0,10 €
abbonamento settimanale	$d_m \leq 50$ km	obbligatoria	nominativo	0,10 €
	$d_m > 50$ km			
abbonamento mensile $T_{mc}(d_m)$	$d_m \leq 50$ km	obbligatoria	nominativo	0,10 €
	$d_m > 50$ km			
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{mc}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{mc}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento scolastico	$(20/3) \cdot T_{mc}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

Tabella 4.2 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi extraurbani – tariffa studenti

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto di corsa semplice	$T_{he}(d_m)$	obbligatoria	nominativo/ al portatore	0,10 €
biglietto andata/ritorno	$1,60 \cdot T_{he}(d_m)$	facoltativa	nominativo/ al portatore	0,10 €
abbonamento settimanale	$d_m \leq 50$ km	obbligatoria	nominativo	0,10 €
	$d_m > 50$ km			
abbonamento mensile $T_{mf}(d_m)$	$d_m \leq 50$ km	obbligatoria	nominativo	0,10 €
	$d_m > 50$ km			
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{mc}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{mc}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento scolastico	$(20/3) \cdot T_{mc}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €

Capitolo 4 - Proposta di revisione degli importi tariffari

Tabella 4.3 – Tariffe proposte per i servizi extraurbani

Scaglione di percorrenza (km)	Importo per tipologia di titolo di viaggio (€)					
	biglietto di corsa semplice	biglietto andata/ritorno	abbonamento settimanale		abbonamento mensile	
			ordinario	studenti	ordinario	studenti
0 - 10	1,30	2,10	9,40	8,50	32,20	29,00
10 - 20	2,00	3,20	13,90	12,50	47,70	42,90
20 - 30	2,60	4,20	18,40	16,60	63,20	56,80
30 - 40	3,30	5,30	22,90	20,60	78,60	70,80
40 - 50	3,90	6,20	27,40	24,70	94,10	84,70
50 - 60	4,60	7,40	30,80	27,70	109,70	95,10
60 - 70	5,20	8,30	33,10	29,80	113,40	102,10
70 - 80	5,90	9,40	35,30	31,80	121,10	109,00
80 - 90	6,50	10,40	37,60	33,80	128,90	116,00
90 - 100	7,10	11,40	39,80	35,90	136,60	123,00
100 - 110	7,80	12,50	42,10	37,90	144,30	129,90
110 - 120	8,40	13,40	44,40	39,90	152,10	136,90
120 - 130	9,10	14,60	46,60	42,00	159,80	143,80
130 - 140	9,70	15,30	48,90	44,00	167,50	150,80
140 - 150	10,40	16,60	51,10	46,00	175,30	157,70
150 - 160	11,00	17,60	53,40	48,00	183,00	164,70
160 - 170	11,70	18,70	55,60	50,10	190,70	171,70
170 - 180	12,30	19,70	57,90	52,10	198,50	178,60
180 - 190	12,90	20,60	60,10	54,10	206,20	185,60
190 - 200	13,60	21,80	62,40	56,20	213,90	192,80
200 - 210	14,20	22,70	64,70	58,20	221,70	199,50
210 - 220	14,90	23,80	66,90	60,20	229,40	206,50
220 - 230	15,50	24,80	69,20	62,20	237,10	213,40
230 - 240	16,20	25,90	71,40	64,30	244,90	220,40
240 - 250	16,80	26,90	73,70	66,30	252,60	227,30
250 - 260	17,30	28,00	75,90	68,30	260,30	234,30
260 - 270	18,10	29,00	78,20	70,40	268,10	241,30
270 - 280	18,70	29,90	80,40	72,40	275,80	248,20
280 - 290	19,40	31,00	82,70	74,40	283,50	255,20
290 - 300	20,00	32,00	85,00	76,30	291,30	262,10

 Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

4.2. Servizi urbani

La tariffa base proposta per i servizi su gomma urbani, comprensiva di adeguamento inflattivo, T_{bu} , è calcolata con la seguente formula:

$$T_{bu}(t) = \left(A_u + B_u \cdot \frac{t}{60} \right) \cdot \left(\frac{I_{2010}}{100} + \Delta Q \right) \quad (\text{€})$$

dove:

- A_u è una costante pari a 0,950 (€);
- B_u è una costante pari a 0,300 (€);
- t è il tempo di validità del biglietto (minuti);
- I_{2010} è l'indice inflattivo già definito al paragrafo 4.1;
- ΔQ è l'indicatore legato alla qualità effettiva del servizio già definito al paragrafo 4.1.

Il tempo di validità è ordinariamente pari *90 minuti*, con le seguenti eccezioni:

- *60 minuti*, nel caso di servizi urbani con un'offerta annua complessiva inferiore a 100.000 km·bus, o compresa fra 100.000 e 200.000 km·bus previa valutazione discrezionale in fase di programmazione dei servizi in relazione all'effettiva offerta di servizi fruibile;
- *120 minuti*, nel caso di servizi urbani con un'offerta annua complessiva non inferiore a 1.000.000 km·bus, per spostamenti fra diverse zone tariffarie; l'eventuale istituzione di zone tariffarie deve essere effettuata in fase di programmazione, in sovrapposizione, in maniera tale che spostamenti inferiori a 4 km ricadano sempre all'interno della stessa zona tariffaria.

Le tipologie di titoli di viaggio e le loro caratteristiche sono riportate nella tabella 4.4 e nella tabella 4.5, rispettivamente per gli utenti ordinari e per gli studenti. Gli importi sono calcolati a partire dalla tariffa base. È previsto un coefficiente correttivo:

$$k = 9/8$$

che incrementa di 1/8 l'importo degli abbonamenti di durata almeno settimanale rispetto a quelli extraurbani, in ragione del maggiore utilizzo potenziale del servizio urbano. Tale coefficiente correttivo può, a discrezione dell'operatore, essere posto pari all'unità per i non residenti presso il Comune/area urbana:

$$k = 1$$

in ragione sia del fatto che l'utilizzo è potenzialmente inferiore sia del fatto che presumibilmente trattasi di pendolari che già si fanno carico del costo del viaggio per raggiungere il Comune/area urbana.

Capitolo 4 - Proposta di revisione degli importi tariffari

Tabella 4.4 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi urbani – tariffa ordinaria

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto a tempo	$T_{bu}(t)$	obbligatoria	al portatore/ nominativo	0,10 €
biglietto giornaliero	$3,00 \cdot T_{bu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento settimanale	$k \cdot 7,00 \cdot T_{bu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento annuale $T_{mu}(t)$	$k \cdot 24,00 \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento scolastico	$(20/3) \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €

Tabella 4.5 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi urbani – tariffa studenti

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto a tempo	$T_{bu}(t)$	obbligatoria	al portatore/ nominativo	0,10 €
biglietto giornaliero	$3,00 \cdot T_{bu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento settimanale	$k \cdot 6,30 \cdot T_{bu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento annuale $T_{mu}(t)$	$k \cdot 21,60 \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento scolastico	$(20/3) \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

Per effetto delle regole proposte, considerando lo stesso indice inflattivo I_{2010} oggi in vigore, le tariffe che sarebbero applicabili ad oggi sulla base della proposta sono riportate nella tabella 4.6.

Tabella 4.6 – Tariffe proposte per i servizi urbani (residenti)

Tempo tariffa base (min)	Importo per tipologia di titolo di viaggio (€)					
	biglietto a tempo	biglietto giornaliero	abbonamento settimanale		abbonamento mensile	
			ordinario	studenti	ordinario	studenti
60	1,70	4,00	10,60	9,50	36,20	32,00
90	1,50	4,50	11,80	10,70	40,60	36,50
120	1,70	5,00	13,10	11,80	44,90	40,50

4.3. Collegamenti di interscambio modale

La tariffa di nodo è aggiuntiva e i collegamenti di interscambio modale possono essere fruiti anche con i titoli di viaggio delle tariffe per i servizi urbani o extraurbani, a seconda della tipologia di servizio.

La tariffa di nodo è calcolata come tariffa extraurbana associata allo scaglione di percorrenza 0-10 km ($d_m = 5$ km). Ciò è equivalente al calcolo come tariffa urbana associata al tempo di validità 60 minuti e alla riduzione facoltativa per non residenti ($t = 60$ minuti; $k = 1$).

Si applicano tutte le regole proposte per le tariffe dei servizi extraurbani, per quanto applicabili al caso.

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

4.4. Tariffe differenziate

In questo paragrafo sono trattate ulteriori differenziazioni delle tariffe, in base alle caratteristiche del servizio, alle caratteristiche dell'utenza ed alle modalità di fruizione del servizio, in incremento (4.4.1) e in riduzione (4.4.2).

4.4.1. Incrementi delle tariffe per particolari caratteristiche o modalità di fruizione del servizio

In fase di programmazione può essere previsto il raddoppio della tariffa per i soli biglietti (con esclusione degli abbonamenti) nei seguenti casi:

- per le corse di collegamento dedicate agli aeroporti 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;
- per le corse a chiamata, attive per periodi limitati o solo nelle giornate di sabato e nei festivi, prevalentemente dedicate al raggiungimento di località turistiche (sciistiche, balneari, ecc.) che non sono sede di musei statali dotati di autonomia speciale, istituti e luoghi di cultura e altri immobili e/o complessi assegnati al polo museale regionale del Ministero dei Beni e della Attività Culturali.

L'accesso a tali servizi resta comunque consentito con gli abbonamenti che ne prevedono la fruizione, emessi alla tariffa non maggiorata.

4.4.2. Riduzioni facoltative delle tariffe

L'operatore, a propria discrezione, può applicare le seguenti riduzioni di importo della tariffa:

- a) riduzione fino al 10%:
 - per carnet di almeno 10 biglietti, di qualsiasi tipo;
 - per gruppi di almeno 10 persone (paganti) che viaggiano assieme sullo stesso mezzo e per la stessa percorrenza;
 - per dipendenti il cui datore di lavoro è in regola con quanto previsto dall'articolo 3 del decreto 27 marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente (GU Serie Generale n. 179 del 03/08/1998), e contribuisce al pagamento di almeno il 10% del titolo di viaggio per almeno 10 unità di personale;
 - per soggetti che hanno titolo ad almeno il 50% di agevolazione massima ai sensi dell'articolo 7 della Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35;
- b) riduzione fino al 15%:
 - per dipendenti il cui datore di lavoro è in regola con quanto previsto dall'articolo 3 del decreto 27 marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente (GU Serie Generale n. 179 del 03/08/1998), e contribuisce al pagamento di almeno il 25% del titolo di viaggio per almeno 10 unità di personale;

Capitolo 4 - Proposta di revisione degli importi tariffari

- per soggetti che hanno titolo ad almeno il 70% di agevolazione massima ai sensi dell'articolo 7 della Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35;

c) riduzione del 20%:

- per soggetti che hanno titolo ad almeno il 90% di agevolazione massima ai sensi dell'articolo 7 della Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35.

Riduzione non espressamente consentite sono vietate.

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

4.5. Entrata in vigore

La proposta di revisione tariffaria si applica ai servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16 della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, i cui bandi di gara o lettere di invito, ovvero i contratti di servizio nel caso di affidamenti diretti o in house, sono successivi all'approvazione dello stesso provvedimento.

La proposta è altresì applicabile qualora sia accettata incondizionatamente dagli operatori attualmente affidatari dei servizi, previa valutazione discrezionale della Regione.

Per le tariffe ferroviarie, le uniche in incremento sostanziale, nei contratti di servizio deve essere prevista una gradualità nell'entrata in vigore, fissando almeno uno step intermedio di avvicinamento ai valori finali, e l'anno di entrata in vigore al valore previsto non antecedente all'anno in cui si prevede che l'età media del materiale rotabile sia in linea con le previsioni del Livello dei Servizi Minimi (20 anni calcolata escludendo il 10% dei mezzi più vetusti).

Anche per le tariffe dei servizi su gomma deve essere previsto almeno uno step intermedio di avvicinamento ai valori finali.

Per gli arrotondamenti può essere previsto un periodo transitorio fino al 2022, in ragione del progressivo diffondersi di pagamenti elettronici che renderà progressivamente più semplici i nuovi arrotondamenti proposti.

CAPITOLO 5

Analisi degli effetti della revisione degli importi tariffari

In questo capitolo conclusivo viene analizzato il grado di raggiungimento degli obiettivi che ci si è preposti (vedi capitolo 3).

Alcuni di questi obiettivi, di cui alle lettere a), b) e c) del capitolo 3, sono legati agli importi delle tariffe proposte e il loro raggiungimento è analizzato nel paragrafo 5.1. Quanto alla omogeneizzazione delle regole, di cui alla lettera d) del capitolo 3, essa si ritiene già desumibile dalla lettura del capitolo 4. Il grado di raggiungimento degli obiettivi legati ai proventi tariffari, di cui alle lettere e) e f) del capitolo 3, è oggetto di analisi nel paragrafo 5.2.

Come già precisato in precedenza, in tutto il documento, gli importi devono intendersi IVA inclusa.

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

5.1. Confronto con gli importi tariffari vigenti

Per apprezzare le variazioni degli importi dei titoli di viaggio, fra quelli proposti e quelli vigenti, essi sono stati rappresentati graficamente.

Per le tariffe del trasporto pubblico extraurbano, su gomma e ferroviario:

- gli importi comparati del *biglietto di corsa semplice* sono rappresentati nella figura 5.1 (grafico lineare) e nella figura 5.2 (istogramma);
- gli importi comparati dell'*abbonamento settimanale* sono rappresentati nella figura 5.3 (grafico lineare) e nella figura 5.4 (istogramma);
- gli importi comparati dell'*abbonamento mensile* sono rappresentati nella figura 5.5 (grafico lineare) e nella figura 5.6 (istogramma).

Gli importi tariffari proposti sono calcolati sempre con scaglioni di percorrenza di intervallo pari a 10 km, mentre quelli vigenti per distanze superiori ai 100 km sono calcolati con scaglioni di distanza pari a 25 km. Pertanto, per consentire il confronto dei valori nelle rappresentazioni mediante istogramma, le tariffe proposte sono state calcolate sulla base degli scaglioni di distanza vigenti (e quindi si tratta di importi non corrispondenti a titoli di viaggio effettivamente previsti).

Per i biglietti dei servizi extraurbani si denotano incrementi contenuti dell'importo tariffario, dell'ordine del 10÷15% (frequentemente ai valori più bassi dell'intervallo per i servizi ferroviari e ai valori più alti per i servizi su gomma). Per gli abbonamenti, fino ai 50 km la tariffa studenti è ridotta di circa il 10%, restando pressoché invariata quella ordinaria. Invece al crescere della percorrenza oltre i 50 km si evidenziano riduzioni dell'importo tariffario sempre più significative, sia per la tariffa ordinaria che per quella studenti; in particolare già intorno a 100 km le riduzioni sono dell'ordine del 20% per la tariffa ordinaria e del 30% per la tariffa studenti. I valori della proposta possono ritenersi in linea con gli obiettivi della riforma tariffaria, almeno con quelli riferiti all'importo della tariffa, di cui alle lettere a), b) e c) del capitolo 3.

Per i titoli di viaggio del trasporto pubblico urbano gli importi comparati sono rappresentati nella figura 5.7 (istogramma), con riferimento alla tariffa associata al tempo di 90 minuti, l'unico vigente oggi e anche quello di generale utilizzo nella proposta. L'unica variazione sostanziale è la riduzione dell'abbonamento in misura del 10% per gli studenti. Anche in questo caso i valori della proposta possono ritenersi in linea con gli obiettivi della riforma tariffaria.

Capitolo 5 - Analisi degli effetti della revisione degli importi tariffari

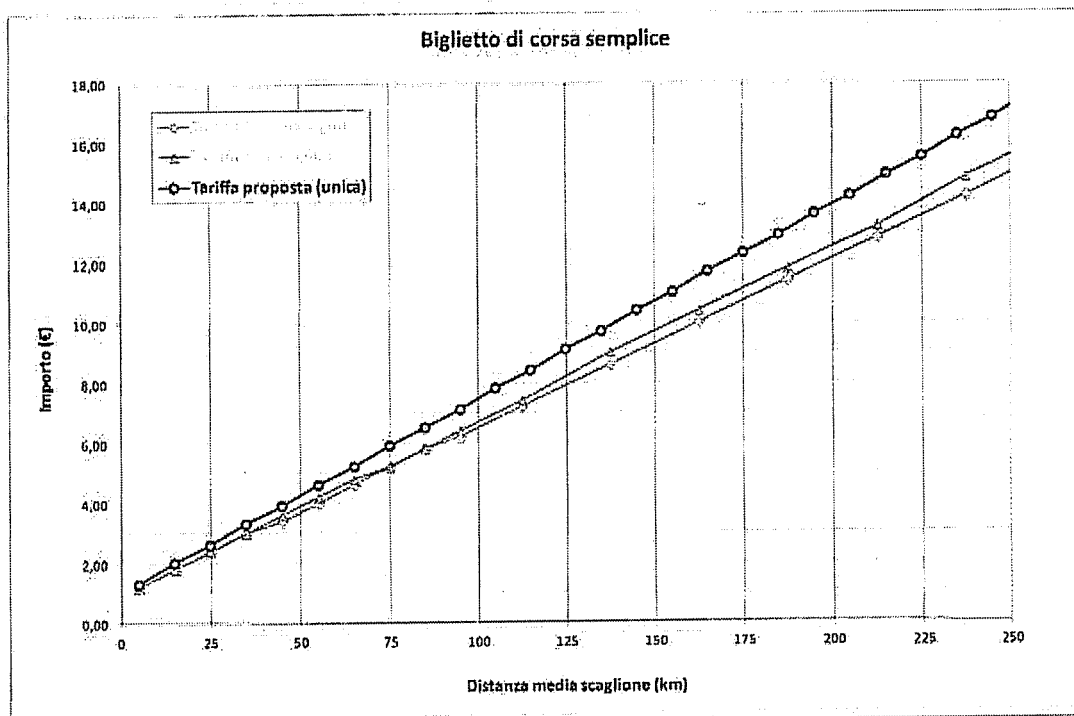


Figura 5.1 – Tariffa extraurbana - confronto degli importi per i biglietti di corsa semplice

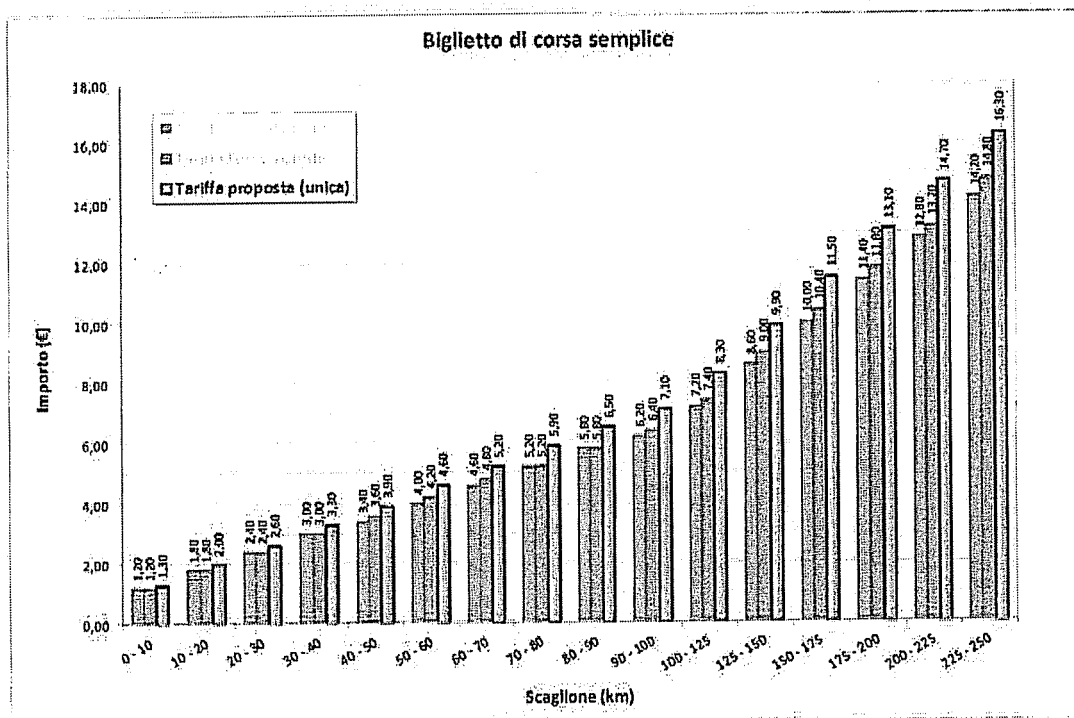


Figura 5.2 – Tariffa extraurbana - confronto degli importi per i biglietti di corsa semplice

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

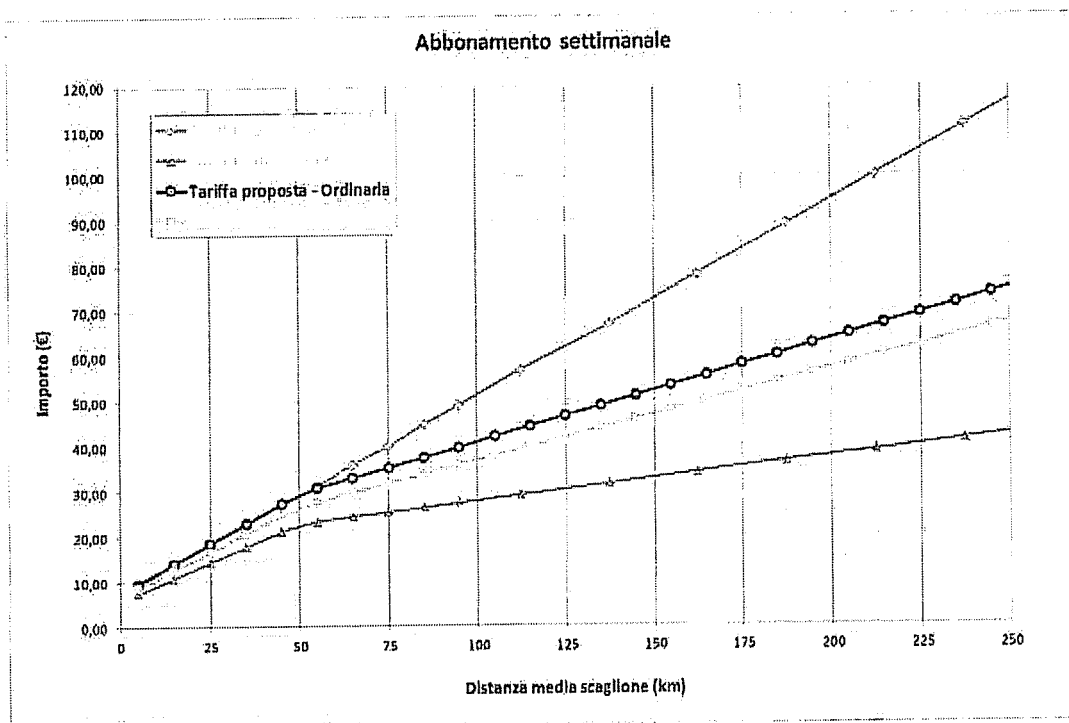


Figura 5.3 – Tariffa extraurbana - confronto degli importi per gli abbonamenti settimanali

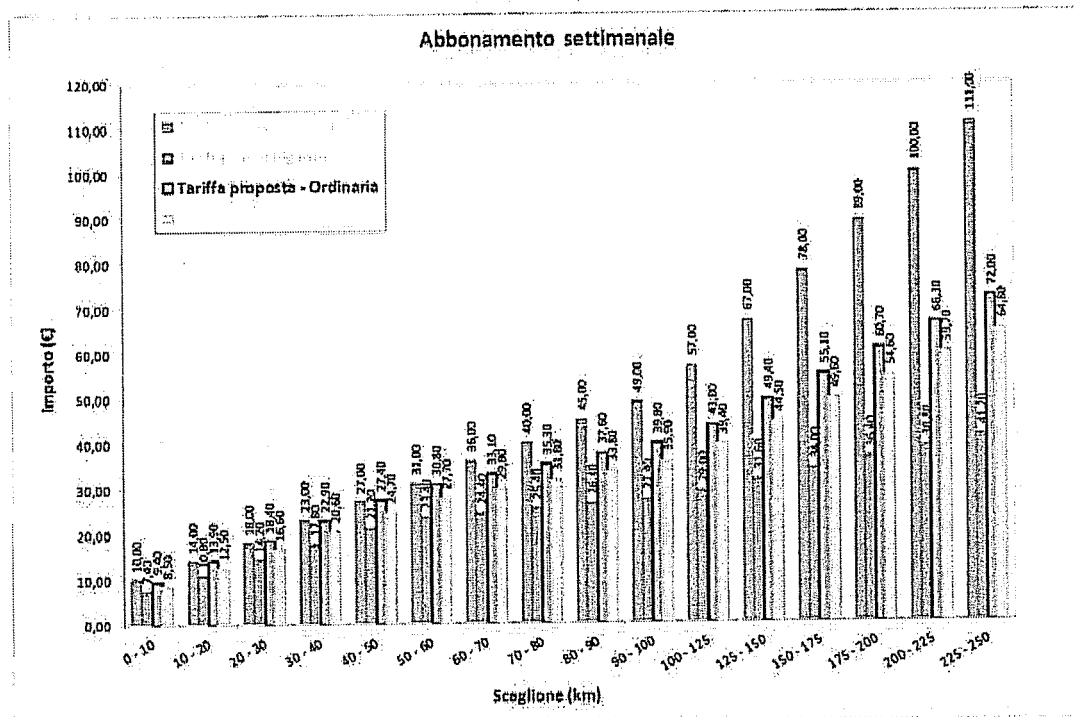


Figura 5.4 – Tariffa extraurbana - confronto degli importi per gli abbonamenti settimanali

Capitolo 5 - Analisi degli effetti della revisione degli importi tariffari

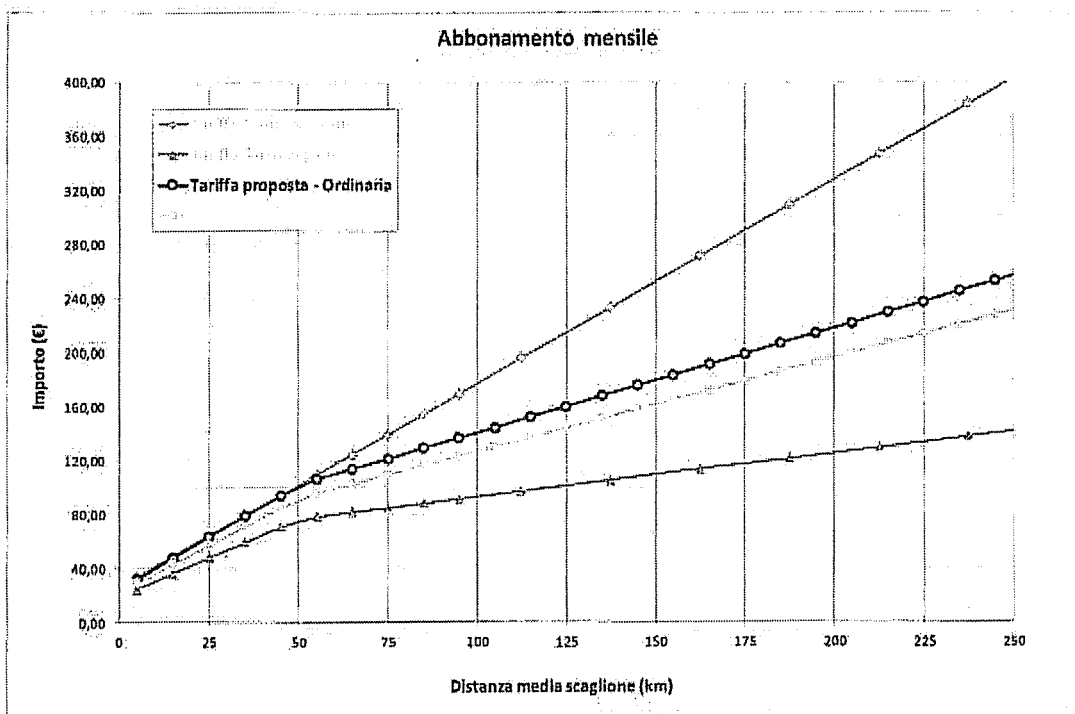


Figura 5.5 – Tariffa extraurbana - confronto degli importi per gli abbonamenti mensili

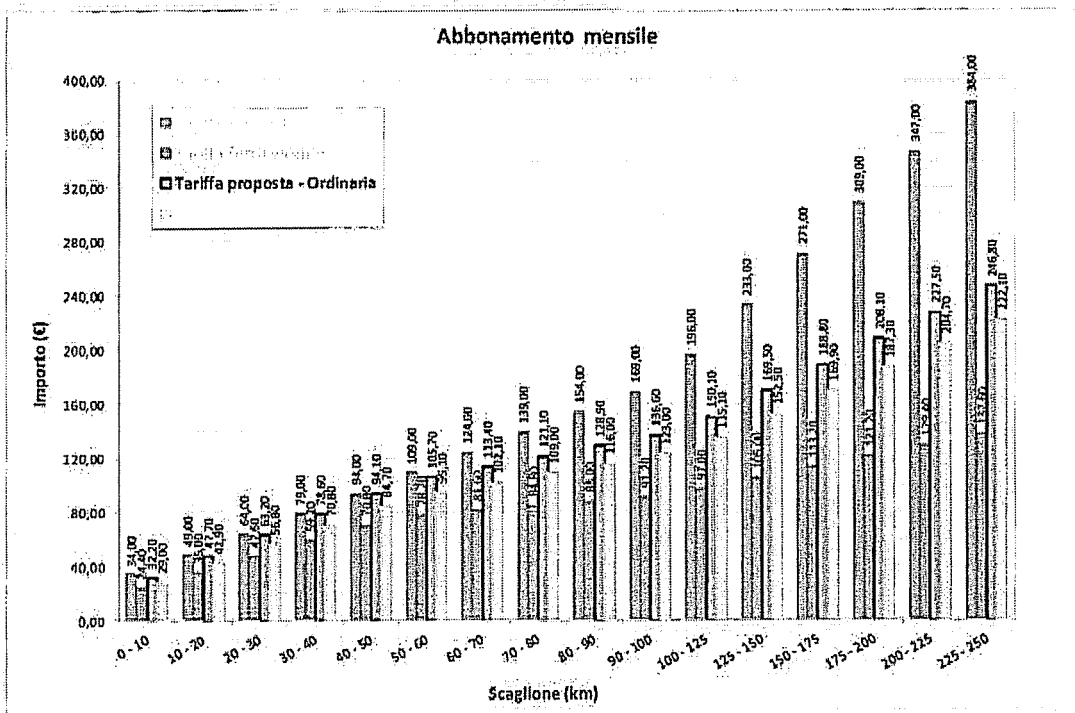


Figura 5.6 – Tariffa extraurbana - confronto degli importi per gli abbonamenti mensili

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

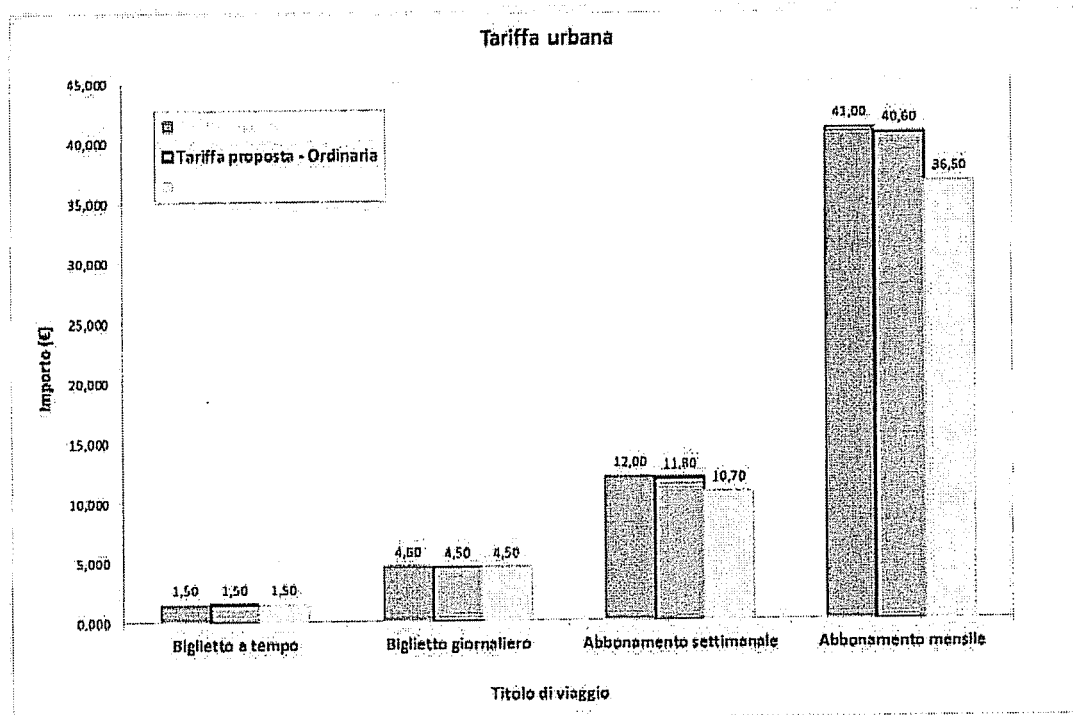


Figura 5.7 – Tariffa urbana - confronto degli importi per le varie tipologie di titoli di viaggio

Capitolo 5 - Analisi degli effetti della revisione degli importi tariffari

5.2. Stima della variazione dei proventi tariffari

In questo paragrafo sono descritti i modelli (paragrafo 5.2.1), i dati (paragrafo 5.2.2) e i risultati (paragrafo 5.2.3) della stima della variazione dei proventi tariffari per effetto della proposta di revisione delle tariffe.

Tutte le stime e valutazioni si riferiscono su base annuale. Per consentire il confronto, le tariffe proposte sono state considerate sulla base degli scaglioni di percorrenza vigenti. Non sono tenute in conto le riduzioni tariffarie che sono facoltà dell'operatore, ma si deve tenere conto che le stesse dovrebbero essere attivate in coerenza con il fine dello stesso operatore (il lucro) e quindi solo per finalità di fidelizzazione dell'utente, incentivazione, marketing, raggiungimento di fasce di utenza con scarsa capacità di spesa, e quindi in definitiva per un ulteriore aumento dei proventi. Infine, deve essere considerato che tutte le stime riportate dovrebbero essere maggiorate annualmente, mediamente, di un incremento pari alla metà dell'inflazione (e cioè dello 0,6%, sulla base della metà dell'inflazione programmata), poiché l'adeguamento nella proposta è a cadenza annuale e non biennale, ma trattasi di valore non significativo nell'ambito dell'approssimazione della stima effettuata.

5.2.1. Modelli per la stima della variazione dei proventi tariffari

I proventi tariffari complessivi attuali, derivanti dall'applicazione delle tariffe vigenti, per il tipo di servizio (extraurbano ferroviario, extraurbano automobilistico, urbano), possono essere calcolati con la seguente formula:

$$R_{a,s} = \sum_{t,d,u} r_{a,s}(t, d, u) = \sum_{t,d} r_{a,s}(t, d)$$

dove:

- s è il tipo di servizio;
- $R_{a,s}$ è il ricavo tariffario complessivo attuale per il tipo di servizio s ;
- t è il tipo di titolo di viaggio (biglietto di corsa semplice, abbonamento mensile, ecc.);
- d è lo scaglione di distanza (nel caso dei servizi urbani il valore è indipendente);
- u è il tipo di utente (ordinario, studente);
- $r_{a,s}(t, d, u)$ è il ricavo tariffario attuale per il tipo di servizio s , per il tipo di titolo di viaggio t , per lo scaglione di distanza d , per il tipo di utente u ;
- $r_{a,s}(t, d)$ è il ricavo tariffario attuale per il tipo di servizio s , per il tipo di titolo di viaggio t , per lo scaglione di distanza d , per tutti gli utenti.

La formula può essere semplificata, come sopra, rendendola indipendente dal tipo di utente, la poiché le tariffe vigenti non variano al variare di tale elemento.

I proventi tariffari previsti, in ragione della revisione degli importi delle tariffe, possono essere calcolati secondo due ipotesi:

 Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

- assumendo rigida la domanda di trasporto rispetto alla variazione dell'importo delle tariffe (paragrafo 5.2.1.1);
- assumendo elastica la domanda di trasporto rispetto alla variazione dell'importo delle tariffe (paragrafo 5.2.1.2).

5.2.1.1. Modello a domanda rigida

I proventi tariffari previsti, in ragione della revisione degli importi delle tariffe, per il tipo di servizio s , assumendo la domanda di trasporto rigida (cioè non influenzata dalla variazione dell'importo delle tariffe), possono essere calcolati con la seguente formula:

$$R_{p,s} = \sum_{t,d,u} r_{a,s}(t,d,u) \cdot \left[1 + \frac{\Delta i_s(t,d,u)}{i_s(t,d)} \right]$$

dove, oltre ai simboli già definiti:

- $R_{p,s}$ è il ricavo tariffario complessivo previsto per il tipo di servizio s , a domanda rigida;
- $i_s(t,d)$ è l'importo della tariffa vigente per il tipo di servizio s , per il tipo di titolo di viaggio t , per lo scaglione di distanza d , per tutti gli utenti;
- $\Delta i_s(t,d,u)$ è la variazione di importo della tariffa per il tipo di servizio s , per il tipo di titolo di viaggio t , per lo scaglione di distanza d , per il tipo di utente u .

5.2.1.2. Modello a domanda elastica

I proventi tariffari previsti, in ragione della revisione degli importi delle tariffe, per il tipo di servizio s , assumendo la domanda di trasporto elastica (cioè influenzata dalla variazione dell'importo delle tariffe), possono essere calcolati con la seguente formula:

$$R_{p,s}^* = \sum_{t,d,u} r_{a,s}(t,d,u) \cdot \left[1 + \frac{\Delta i_s(t,d,u)}{i_s(t,d)} \right] \cdot \left[1 + \frac{\Delta P_s}{P_s} (\Delta i_s(t,d,u)) \right]$$

dove, oltre ai simboli già definiti:

- $R_{p,s}^*$ è il ricavo tariffario complessivo previsto per il tipo di servizio s , a domanda elastica;
- $i_s(t,d)$ è l'importo della tariffa vigente per il tipo di servizio s , per il tipo di titolo di viaggio t , per lo scaglione di distanza d (nel caso dei servizi urbano è indipendente da tale variabile), per tutti gli utenti;
- $\Delta P_s/P_s(\Delta i_s(t,d,u))$ è la variazione percentuale della domanda del servizio s , per il tipo di titolo di viaggio t , per lo scaglione di distanza d , per il tipo di utente u , in funzione della variazione di importo della tariffa (Δi_s).

La variazione percentuale della domanda, $\Delta P_s/P_s$, può essere stimata attraverso modelli di scelta modale basati sulla teoria dell'utilità aleatoria¹.

¹ Ben Akiva M., Lerman S. (1985). Discrete Choice Analysis: Theory and Application to Travel Demand. MIT Press, Cambridge, Massachusetts.

Cascetta E. (2001). Transportation systems engineering: theory and methods. Kluwer Academic Press, Dordrecht, The Netherlands.

Train K. (2003). Discrete Choice Methods with Simulation, Cambridge University Press.

Capitolo 5 - Analisi degli effetti della revisione degli importi tariffari

Si fa riferimento a un modello di scelta modale Logit binomiale 1, utilizzato per la scelta modale nell'ambito delle simulazioni del Piano Regionale dei Trasporti, calibrato su basi di dati regionali. Il modello ha due alternative:

- il modo *trasporto individuale*, che nel contesto di riferimento è coincidente con l'autovettura privata;
- il modo *trasporto collettivo*, che nel contesto di riferimento è riferito ai modi treno e autobus.

La specificazione dell'utilità sistematica del modo trasporto individuale, V_{TPR} , e dell'utilità sistematica del trasporto collettivo, V_{TPL} , sono le seguenti:

$$V_{TPR} = \beta_{T_TPR} \cdot T_{TPR} + \beta_C \cdot C_{TPR}$$

$$V_{TPL} = \beta_{T_TPL} \cdot T_{TPL} + \beta_C \cdot C_{TPL} + \beta_{TPL} \cdot TPL$$

dove:

- T_{TPR} è l'attributo del tempo per il trasporto individuale (ore);
- T_{TPL} è l'attributo del tempo per il trasporto collettivo (ore)
- C_{TPR} è l'attributo del costo per il trasporto individuale, valutato come prodotto della distanza sulla rete viaria per il valore di 0,30 euro/km;
- C_{TPL} è il costo del trasporto collettivo (importo del titolo di viaggio);
- TPL è l'attributo specifico dell'alternativa trasporto collettivo;
- β_{T_TPR} è un parametro che assume il valore -0,83;
- β_{T_TPL} è un parametro che assume il valore -0,50;
- β_C è un parametro che assume il valore -0,08;
- β_{TPL} è un parametro che assume il valore -3,00.

In un modello Logit è possibile calcolare in forma chiusa l'elasticità diretta, intesa come variazione percentuale della domanda di trasporto del trasporto collettivo rispetto alla variazione percentuale dell'attributo costo dello stesso trasporto collettivo (importo del titolo di viaggio). È pertanto possibile ottenere, sempre secondo il modello, la variazione della domanda di trasporto, necessaria per il calcolo della variazione dei proventi tariffari, per come previsto dalla formula sopra riportata. Tale variazione può essere calcolata come segue.

$$\frac{\Delta P_s}{P_s} (\Delta i_s(t, d, u)) = \beta_c \cdot (1 - \bar{P}_s) \cdot \frac{\Delta i_s(t, d, u)}{\varepsilon}$$

dove \bar{P}_s , probabilità di scelta del modo di trasporto collettivo, è stata fissata al valore medio regionale pari al 10,3%. La variazione di importo della tariffa, Δi_s , è rapportata a un numero di viaggi medio associato al titolo di viaggio:

- $\varepsilon = 1$, per i biglietti di corsa semplice;
- $\varepsilon = 2$, per i biglietti andata e ritorno;
- $\varepsilon = 10$, per gli abbonamenti settimanali;
- $\varepsilon = 44$, per gli abbonamenti mensili.

Il modello descritto è propriamente utilizzabile nella scelta del modo di un singolo spostamento, fra due alternative consistenti nel trasporto individuale (sostanzialmente coincidente con l'autovettura privata) e nel trasporto collettivo con tutti i modi

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

(sostanzialmente il treno e l'autobus). Quanto più ci si discosta da tali ipotesi, tanto più il modello è inadeguato a simulare il fenomeno della scelta. Fra i motivi di scostamento:

- l'applicazione per la scelta di un singolo modo di trasporto collettivo, treno o autobus, che però diventa effettivamente discosta solo quando vi sia sovrapposizione di servizi ferroviari e automobilistici in maniera tale da rendere appetibili entrambi i modi (la sovrapposizione dovrebbe essere residuale, in particolare nello scenario futuro, in cui la progettazione dei servizi dovrebbe eliminare le duplicazioni di servizi);
- l'applicazione in contesti in cui vi siano ulteriori alternative, come ad esempio il contesto urbano che offre la possibilità dello spostamento pedonale, oltre ad essere significativamente diverso dal contesto di scelta extraurbano sul quale il modello è stato calibrato;
- l'applicazione non per il singolo spostamento, ma per la scelta connessa a una sequenza di spostamenti ripetuti quotidianamente, per un periodo coincidente con quello dell'abbonamento.

La stima conseguente deve intendersi pertanto influenzata, oltre che dai limiti intrinseci del modello, anche da tali aspetti distorsivi, ove presenti.

5.2.2. Dati per la stima della variazione dei proventi tariffari

I dati utilizzati per la stima della variazione dei proventi tariffari sono stati ricavati da varie fonti tra cui:

- ISTAT - Censimento della popolazione 2011;
- Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto Pubblico Locale (Legge 244/2007, art. 1, c. 300);
- Osservatorio della Mobilità regionale (L.R. 35/2015, art. 11);
- studi di fattibilità;
- dati dettagliati acquisiti dagli operatori sulla base di specifica richiesta (nota prot. n. 387807 del 16.11.2018).

Preliminarmente è utile illustrare la ripartizione dei proventi tariffari sui vari modi (ferroviario, automobilistico extraurbano, automobilistico urbano), e quindi l'incidenza di ciascuno dei modi nel determinare l'ammontare complessivo dei proventi tariffari. Sono stati utilizzati i dati dell'Osservatorio Nazionale relativi al 2017 (ultimo anno disponibile) e dell'Osservatorio della Mobilità regionale (relativi allo stesso anno per omogeneità, benché siano disponibili anche i dati per l'anno 2018 per il trasporto su gomma). Laddove è possibile confrontare i dati (perché comparabili e disponibili su entrambe le fonti), lo scostamento rilevato fra quelli dell'Osservatorio Nazionale e quelli dell'Osservatorio della Mobilità regionale è contenuto entro circa il 2%. Sono stati assunti come riferimento principale i dati dell'Osservatorio Nazionale perché certificati dagli operatori e acquisiti non in corso di anno ma dopo l'approvazione dei bilanci, e quindi più affidabili, e sono stati riproporzionati sulla base dei dati dell'Osservatorio della Mobilità regionale per ricavare la distinzione fra i proventi dei servizi su gomma urbani ed extraurbani (non disponibile fra i dati dell'Osservatorio Nazionale). I risultati sono rappresentati nella figura 5.8, dove è ad esempio evidente il diverso impatto che avrebbe una riduzione percentuale dei proventi sui servizi su gomma urbani e su quelli extraurbani, che hanno un peso di circa 6 volte superiore.

Capitolo 5 - Analisi degli effetti della revisione degli importi tariffari

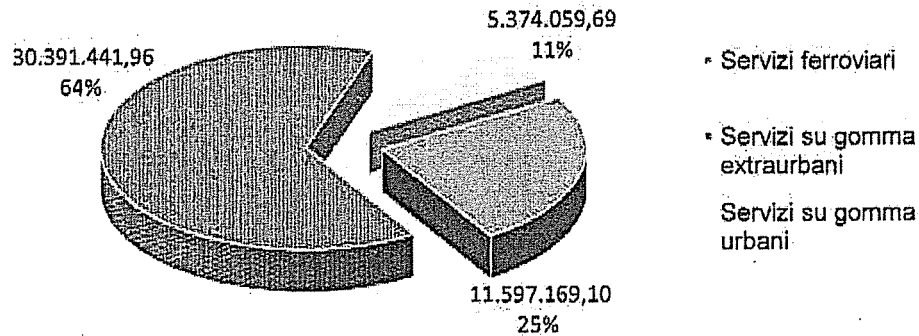


Figura 5.8 – Ripartizione dei proventi tariffari per modo di trasporto (euro - IVA inclusa)

La richiesta di dati specifici a tutti gli operatori del trasporto pubblico locale (la sopra citata nota prot. n. 387807 del 16.11.2018) ha avuto riscontro molto parziale. In particolare al termine del mese di febbraio, data ultima alla quale sono stati attesi i dati, erano disponibili quelli relativi solamente ai servizi extraurbani su gomma, in una misura statisticamente affidabile pari a 1/3 del totale. Tali dati, non direttamente riconducibili a un singolo operatore, sono riportati nella tabella 5.1.

Dall'analisi della tabella 5.1 si osserva, per i servizi su gomma extraurbani:

- la prevalenza dei proventi da biglietti (55,5%) rispetto a quelli derivanti da abbonamenti (44,5%);
- la riconducibilità dei proventi in misura prevalente ai biglietti di corsa semplice e agli abbonamenti mensili (85% circa del totale);
- l'irrelevanza di abbonamenti di durata superiore al mese o altra tipologia (incidono in misura circa dello 0,1%), trascurati nelle simulazioni;
- l'assenza di titoli di viaggio per percorrenze superiori ai 225 km, con una progressiva decrescita al crescere della percorrenza.

Dall'analisi congiunta e elaborazione statistica dei dati disponibili, simili caratteristiche sono state riscontrate per i servizi ferroviari e per i servizi su gomma urbani, con le seguenti differenze rilevanti:

- per i servizi ferroviari il peso degli abbonamenti è più basso (circa il 20%) e vi sono titoli di viaggio per distanze oltre 225 km, ma con un peso pari a circa il 3÷5% dei proventi, per divenire poco significanti oltre i 300 km;
- per i servizi su gomma urbani, tralasciate ovviamente le valutazioni non pertinenti relative alla percorrenza, la prevalenza attribuibile ai biglietti a tempo e agli abbonamenti mensili rende quasi irrilevanti le altre tipologie di titolo di viaggio.

Deve essere considerato che mentre le stime disaggregate relative ai servizi extraurbani su gomma si ritengono di elevata affidabilità, quelle relative agli altri servizi hanno un livello di incertezza superiore.

Poiché la proposta si basa su tariffe differenziate per studenti e altre categorie, è stato necessario stimare la ripartizione dell'utenza fra le due tipologie. Tale stima è stata effettuata utilizzando i dati ISTAT del censimento della popolazione 2011. I dati si

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

riferiscono solo all'utenza pendolare, suddivisa fra lavoratori e studenti, ma tale circostanza è perfettamente adeguata tenuto conto che la differenziazione delle tariffe è applicata solo agli abbonamenti. I dati sono riportati, per ciascuno scaglione di percorrenza, nella tabella 5.2 per i servizi su gomma extraurbani e nella tabella 5.3 per i servizi ferroviari. Per i servizi su gomma urbani, la ripartizione è la seguente:

- lavoratori: 28,75%;
- studenti: 71,25%.

Tabella 5.1 – Dati sui proventi tariffari annuali forniti per i servizi su gomma extraurbani

Scaglione di percorrenza (km)	Importo per tipologia di titolo di viaggio (€)				
	biglietto di corsa semplice	biglietto andata/ritorno	abbonamento settimanale	abbonamento mensile	altro abbonamento
0 - 10	1.114.765,38	58.850,00	85.177,00	514.816,18	3.400,00
10 - 20	515.631,33	115.169,60	102.859,18	602.934,00	2.774,79
20 - 30	194.860,52	81.601,20	72.558,82	392.991,64	2.290,91
30 - 40	261.240,47	102.336,20	82.294,00	439.152,91	1.890,91
40 - 50	306.868,85	130.863,60	78.798,00	360.645,27	619,38
50 - 60	278.099,55	104.153,60	77.385,27	291.624,82	719,28
60 - 70	279.851,69	49.888,80	64.566,91	174.479,91	162,50
70 - 80	256.978,53	23.017,40	56.522,91	185.041,55	-
80 - 90	167.211,71	4.725,00	25.220,00	89.347,64	-
90 - 100	317.168,36	6.399,40	27.763,96	35.898,07	444,88
100 - 125	137.380,33	-	20.788,00	166.181,36	-
125 - 150	135.922,80	-	12.000,00	26.000,00	-
150 - 175	439.191,00	-	28.630,00	60.742,00	-
175 - 200	305.989,80	-	30.800,00	77.280,00	-
200 - 225	34.211,40	-	34.176,00	93.009,00	-
225 - 250	-	-	-	-	-
250 - 275	-	-	-	-	-
275 - 300	-	-	-	-	-
Totale	4.745.671,72	677.004,80	799.540,05	3.530.144,35	12.302,65
Percentuale	48,6%	6,9%	8,2%	36,2%	0,1%

Capitolo 5 - Analisi degli effetti della revisione degli importi tariffari

Tabella 5.2 – Ripartizione per tipologia di utenza per i servizi su gomma extraurbani

Scaglione di percorrenza (km)	Studenti		Lavoratori		Totale
0 - 10	10.005	87,7%	1.403	12,3%	11.408
10 - 20	18.001	87,9%	2.474	12,1%	20.476
20 - 30	10.485	84,9%	1.864	15,1%	12.350
30 - 40	4.057	74,9%	1.358	25,1%	5.414
40 - 50	2.170	69,9%	934	30,1%	3.104
50 - 60	1.034	53,5%	870	44,5%	1.864
60 - 70	1.103	66,8%	547	33,2%	1.650
70 - 80	596	67,3%	290	32,7%	886
80 - 90	565	63,4%	325	36,6%	890
90 - 100	440	61,4%	277	38,6%	718
100 - 125	424	66,2%	216	33,8%	641
125 - 150	172	77,3%	50	22,7%	222
150 - 175	88	60,4%	57	39,6%	145
175 - 200	33	84,0%	6	15,4%	39
200 - 225	8	66,7%	4	33,3%	12
225 - 250	4	100,0%	-	0,0%	4
250 - 275	1	100,0%	-	0,0%	1
275 - 300	-	0,0%	-	0,0%	-
Totale	49.186	82,2%	10.6367	17,8%	59.823

Tabella 5.3 – Ripartizione per tipologia di utenza per i servizi ferroviari

Scaglione di percorrenza (km)	Studenti		Lavoratori		Totale
0-10	98	62,4%	59	37,6%	156
10-20	725	64,5%	399	35,5%	1.123
20-30	365	54,8%	301	45,2%	666
30-40	638	47,9%	693	52,1%	1.331
40-50	178	34,3%	340	65,7%	518
50-60	159	36,9%	272	63,1%	431
60-70	224	43,1%	296	56,9%	519
70-80	142	47,4%	157	52,6%	299
80-90	79	30,1%	183	69,9%	262
90-100	99	35,8%	177	64,2%	276
100-125	153	56,9%	116	43,1%	269
125-150	96	38,2%	155	61,8%	251
150-175	29	27,3%	76	72,7%	104
175-200	33	41,0%	47	59,0%	80
200-225	6	47,0%	7	53,0%	13
225-250	1	20,2%	4	79,8%	5
250-275	-	0,0%	-	0,0%	-
275-300	-	0,0%	-	0,0%	-
Totale	3.021	47,9%	3.282	52,1%	6.303

Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe

5.2.3. Risultati della stima della variazione dei proventi tariffari

Dall'applicazione dei modelli di stima della variazione dei proventi tariffari risulta quanto segue:

- per i *servizi su gomma extraurbani* la variazione a domanda rigida è pari circa allo +0,5% e a domanda elastica al -1,1%; tali valori non denotano scostamenti significativi (basti pensare che la sola applicazione degli arrotondamenti così come previsti a oggi porterebbe la variazione a domanda rigida al +1,5% e a domanda elastica a -0,1%) e pertanto si può ritenere che la proposta è a invarianza di proventi tariffari;
- per i *servizi ferroviari* la variazione a domanda rigida è pari a circa il +15% e a domanda elastica a poco meno del 10%, tenendo conto che la stima in tal caso è più incerta per via dell'indisponibilità di dati così dettagliati come quelli disponibili per i servizi su gomma extraurbani;
- per i *servizi su gomma urbani*, la variazione dei proventi tariffari nelle ipotesi più pessimistiche è pari al 3% circa, ma nelle ipotesi più realistiche è più prossima all'invarianza (anche tenuto conto dei numerosi casi di riduzione tariffaria già operata nei margini concessi all'operatore).

I risultati ottenuti possono quindi ritenersi in linea con gli obiettivi della riforma tariffaria, con riferimento a quelli relativi alle variazioni dei proventi tariffari, di cui alle lettere e) e f) del capitolo 3.

Il dirigente di settore
Ing. Giuseppe Pavone



Regione Calabria

allegato alla deliberazione
n° 274 del 1. LUG. 2019

*Tariffe Medie Regionali
nel Trasporto Pubblico Locale*

Versione
27/12/2017

PROV. CALABRIA REGIONALE
PROV. CALABRIA REGIONALE



Regione Calabria

**Assessorato
alle Infrastrutture**

L'Assessore
Prof. Roberto Musmanno

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

Dirigente Generale
Ing. Domenico Pallaria

**Settore
Trasporto Pubblico Locale**

Dirigente del Settore
Ing. Giuseppe Pavone

Gruppo di lavoro

Ing. Giuseppe Pavone
(coordinatore)

Arch. Rosario Testai

Ing. Francesca Vasta

Sommarario

Introduzione.....	4
1 Tariffe regionali vigenti.....	5
1.1 Atti Amministrativi	5
1.2 Abbonamento mensile tariffe vigenti in Calabria.....	7
2 Tariffe medie regionali per i servizi su gomma-ambito urbano.....	9
2.1 Biglietto a tempo	9
2.2 Abbonamento mensile	10
3 Tariffe medie regionali per i servizi su gomma-ambito extraurbano	12
3.1 Biglietto corsa semplice	12
3.2 Abbonamento mensile	13
4 Tariffe regionali per i servizi ferroviari.....	15
4.1 Biglietto corsa semplice	16
4.2 Abbonamento mensile	17
5 Il sistema tariffario integrato.....	19
5.1 "Mi muovo".....	20
5.2 "Metrebus".....	21
5.3 "Io Viaggio".....	24
5.4 "Unico Campania".....	25

INTRODUZIONE

Il presente documento, dopo aver brevemente illustrato le tariffe attualmente in vigore nel territorio regionale, nell'ambito dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su ferro e su gomma, mira a confrontare i valori medi mensili calabresi con quelli delle altre regioni italiane.

Il capitolo 1 ripercorre sinteticamente gli atti amministrativi approvati che definiscono e sanciscono le tariffe attualmente in vigore nella Regione Calabria.

Il capitolo 2 mette a confronto le tariffe medie regionali riferite al biglietto a tempo e all'abbonamento mensile dei servizi urbani su gomma attuati in alcune regioni italiane.

Il capitolo 3 compara, per ambiti territoriali, le tariffe medie extraurbane dei titoli più comunemente usati: biglietto di corsa semplice e abbonamento mensile.

Il capitolo 4 illustra, attraverso appositi grafici di sintesi, riferiti a differenti scaglioni chilometrici e ad alcune regioni italiane, le tariffe medie regionali del trasporto su ferro applicate all'abbonamento mensile e alla singola corsa.

Infine, nel capitolo 5 viene brevemente introdotto l'innovativo concetto di Sistema Tariffario Integrato con alcuni esempi già adottati o in via di sperimentazione in determinate realtà italiane, in attesa di elaborare e attuare quello più idoneo alla realtà regionale calabrese.

REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

1 TARIFFE REGIONALI VIGENTI

Di seguito è esposto un breve excursus sugli atti amministrativi che stabiliscono e sanciscono gli schemi tariffari attualmente in vigore per il trasporto pubblico locale su ferro e su gomma nella Regione Calabria. Successivamente tali tariffe sono state sintetizzate in tabelle.

1.1 Atti amministrativi

Qui di seguito viene riportato l'elenco completo degli atti amministrativi che definiscono le tariffe per il trasporto pubblico in Calabria sia su ferro che su gomma:

- **DGR n. 380 del 25.10.2013 Art. 16 bis del Decreto Legge n. 95 del 6.07.2012, convertito con modificazioni dalla Legge n. 135 del 7.08.2012, e s.m.i. Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.**
Tale delibera approva il Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, di cui all'allegato alla medesima delibera *Azioni previste e cronoprogramma*, che si prefigge il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

 - 1) incremento del numero di passeggeri trasportati su base regionale;
 - 2) incremento su base annua del rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura;
 - 3) mantenimento o incremento dei livelli occupazionali del settore.

Allo scopo, il Piano di Riprogrammazione prevede la definizione di azioni, distinte per modalità di trasporto su gomma e su ferro, attraverso apposito cronoprogramma e relativi risparmi di spesa associati alle azioni previste su base annua.

In particolare, le azioni previste sul sistema di TPL su gomma sono: 1) la soppressione dei servizi delle linee extraurbane a basso rapporto ricavi/costi e parziale redistribuzione dell'offerta; 2) la riduzione dei servizi urbani in ragione del rapporto ricavi/costi e dell'offerta per abitante e disincentivi al traffico privato; 3) la soppressione dei servizi sovrapposti con i servizi ferroviari; 4) l'abolizione delle agevolazioni tariffarie; 5) l'aumento delle tariffe.

Le azioni previste dal Piano di Riprogrammazione sul sistema di TPL su ferro sono: 1) la riorganizzazione dei servizi ferroviari affidati a Trenitalia S.p.A. su rete nazionale; 2) la chiusura/riduzione delle fermate a basso traffico Trenitalia S.p.A. su rete nazionale; 3) l'incremento delle tariffe dei servizi affidati a Trenitalia S.p.A. su rete nazionale; 4) l'acquisto di materiale rotabile ferroviario; 5) la chiusura di linee ferroviarie regionali in concessione a Ferrovie della Calabria; il blocco dell'adeguamento all'inflazione programmata del contratto con Ferrovie della Calabria

Nello specifico, sono state definite (**Allegato 1 Tariffe servizi su gomma extraurbani**, **Allegato 2 Tariffe servizi su gomma urbani**, **Allegato 3 Tariffe servizi ferroviari**) le nuove tariffe per scaglioni di percorrenza e titolo di viaggio.
- **DGR n. 262 del 30.06.2014 Servizi di TPL su gomma – istituzione di una tariffa unica differenziata per gli ultrasettantenni con reddito ISEE inferiore a 9.000 euro/anno** (per il solo abbonamento mensile, con importo pari a € 10,00 per un'area urbana, € 10,00 per una qualsiasi tratta extraurbana indipendentemente dalla lunghezza).
Trattasi di modifica al Piano di Riprogrammazione dei Servizi di cui all'Art. 16 bis del D. L. n. 95 del 6.07.2012, approvato con DGR n. 380/2013, che prevede all'azione 1.4 *l'Abrogazione delle agevolazioni tariffarie*.
- **DGR. n. 419 del 10.10.2014 Integrazione al Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale (Art. 41 del D. L. 12.09.2014 n. 133).**
Tale delibera, in applicazione dell'art. 41 del Decreto Legge n. 13312 settembre 2014, approva l'Integrazione al Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale di cui all'art. 16 bis del D. L. n. 95 del 6.07.2012, già approvato con DGR n. 380/2013, attraverso l'implementazione di misure volte ad un più rapido raggiungimento degli obiettivi prefissati dal Piano.
L'Integrazione al Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, ai sensi dell'art. 41 del D. L. n. 133 del 12.09.2014 allegato alla medesima delibera, prevede la definizione di una serie di azioni integrative e correttive rispetto alle azioni del Piano. In particolare, al paragrafo 5.1 sono illustrate le azioni previste per i servizi su gomma; al paragrafo 5.2 sono previste, rispetto al piano, le azioni per i servizi

++ REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

ferroviari su rete nazionale (Trenitalia SpA) e le azioni per i servizi ferroviari su rete regionale (Ferrovie della Calabria S.r.l.).

Il paragrafo 5.3 –Tariffe, in particolare, illustra:

- Azioni previste, da attuarsi previa specifica valutazione dell'elasticità della domanda, quali: la riduzione del costo degli abbonamenti e l'incremento del costo dei biglietti su gomma extraurbani, l'adeguamento ai livelli nazionali delle tariffe ferroviarie;
- Misure di integrazione tariffaria immediatamente esecutive.

- **L. R. n. 35 del 31.12.2015 Norme per i servizi di trasporto pubblico locale - Art. 6 Tariffe, Art. 7 Agevolazioni Tariffarie.**
- **DGR n. 367 del 27.09.2016 Tariffe del trasporto pubblico locale su gomma. Introduzione all'abbonamento scolastico facoltativo.**
La delibera introduce, per i servizi di trasporto pubblico su gomma urbani ed extraurbani, una nuova tipologia di titolo di viaggio nominativa, riservata agli studenti che frequentano la scuola secondaria di secondo grado o i livelli inferiori di istruzione, fruibile esclusivamente nei giorni scolastici, la cui emissione è facoltà del gestore.
- **DGR n. 175 del 27.04.2017 Condizioni contrattuali per i servizi di trasporto pubblico locale ferroviario sulla rete nazionale per il periodo 2015-2017**
La delibera approva l'Atto di rinnovo del contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2015-2017, nel cui Allegato 3 Sistema tariffario sono riportate le tabelle relative alla tariffa ordinaria (A), calcolate secondo i criteri stabiliti con gli atti precedentemente esposti e recepite nelle Condizioni Generali di Trasporto-Parte Terza-Trasporto Regionale, le tariffe speciali e gratuite (B), le riduzioni per ragazzi (C).

Diritti di esazione per la vendita dei biglietti a bordo

- **DGR n. 262 del 11.07.2013 Regolamentazione diritto di esazione per i servizi ferroviari di cui all'art. 3 della L.R. n. 67/2012.**
Tale atto approva, ai sensi dell'art. 3 della L.R. n. 67/2012, il diritto di esazione per i servizi ferroviari sulla rete ferroviaria statale (ex art. 9 D. Lgs. 422/1997), affidati a Trenitalia prevedendo:
 - a) stazioni di partenza nelle quali, per le ottime caratteristiche della rete di vendita a terra, il passeggero ha l'obbligo di dotarsi di titolo di viaggio a terra e non è consentito avvalersi del diritto di esazione a bordo;
 - b) stazioni in cui, per le insufficienti caratteristiche della rete di vendita a terra, al passeggero è consentito l'acquisto del titolo di viaggio a bordo senza alcuna maggiorazione;
 - c) stazioni di partenza nelle quali, per le caratteristiche intermedie della rete di vendita, al passeggero è consentito l'acquisto del titolo di viaggio a bordo con la maggiorazione di 5 € come diritto di esazione a bordo.
- **L. R. n. 35 del 31 dicembre 2015 Norme per i servizi di trasporto pubblico locale - Art. 18, comma 12.**
- **DGR n. 321 del 09.08.2016 Sperimentazione di modifiche al regime di esazione per la vendita dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi di servizio ferroviario sulla rete nazionale (operatore Trenitalia S.p.A.).**
Ai sensi dell'art. 18 comma 12 della L. R. 35/2015 che abroga l'art. 3 della L. R. n. 67/2012, la delibera mantiene inalterato l'importo del diritto di esazione (pari a 5 €) e individua due sole categorie di stazioni di partenza coincidenti con le categorie a) e c) di cui alla DGR n. 262/2013 eliminando la categoria di cui alla lettera b) dove, per le insufficienti caratteristiche della rete di vendita a terra, al passeggero è consentito l'acquisto del titolo di viaggio a bordo del mezzo senza alcuna maggiorazione. In particolare, individua inizialmente una lista di stazioni (punto IV) con adeguate caratteristiche dei canali di vendita (punto III) in cui quindi non è applicabile il diritto di esazione a bordo.
- **DGR n. 173 del 27.04.2017 Diritti di esazione per la vendita a bordo (L. R. n. 35/2015, art. 18, comma 12).** Tale norma, nel rispetto dell'art. 18, comma 12 della L.R. 31 dicembre 2015, n. 35, estende la sperimentazione del diritto di esazione per la vendita dei titoli di viaggio a bordo all'intero sistema del trasporto

+ + REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

pubblico locale, applicando un importo del diritto di esazione differenziato a seconda del modo di trasporto e dell'adeguatezza de canali di vendita.

Integrazione tariffaria

- DGR. n. 419 del 10.10.2014 *Integrazione al Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale (Art. 41 del D. L. 12 settembre 2014 n. 133).*
Paragrafo 5.3 – Tariffe *Misure di integrazione tariffaria immediatamente esecutive.*
- DGR n. 321 del 09.04.2016 *Sperimentazione di modifiche al regime di esazione per la vendita dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi di servizio ferroviario sulla rete nazionale (operatore Trenitalia S.p.A.).*
Al punto 4 si demanda *la predisposizione di una proposta di deliberazione che incentivi e consenta le forme di integrazione tariffaria tra i servizi su ferro e su gomma.*

1.2 Riepilogo tariffe vigenti in Calabria

In questo paragrafo vengono riassunte sinteticamente in tabella le tariffe relative al trasporto pubblico locale in Calabria.

Tabella 1: Tariffa chilometriche bus extraurbano Regione Calabria (rialutate al 2017)

FASCIA CHILOMETRICA	Biglietto di corsa semplice (€)	Biglietto andata/ritorno (€)	Abbonamento settimanale (€)	Abbonamento mensile (€)
	1,20	2,00	10,00	34,00
	1,80	2,80	14,00	49,00
	2,40	3,80	18,00	64,00
	3,00	4,60	23,00	79,00
	3,40	5,60	27,00	94,00
	4,00	6,40	31,00	109,00
	4,60	7,40	36,00	124,00
	5,20	8,20	40,00	139,00
	5,80	9,20	45,00	154,00
	6,20	10,00	49,00	169,00
	7,20	11,60	57,00	196,00
	8,60	13,80	67,00	233,00
	10,00	16,00	78,00	271,00
	11,40	18,40	89,00	309,00
	12,80	20,60	100,00	347,00
	14,20	22,80	111,00	384,00
	15,60	25,00	122,00	422,00
	17,00	27,20	133,00	460,00

+ + REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

Tabella 2: Tariffa chilometriche ferroviarie Regione Calabria (rivalutate al 2017)

FASCIA CHILOMETRICA	Biglietto di corsa semplice (€)	Abbonamento settimanale (€)	Abbonamento mensile (€)
	1,20	7,40	24,40
	1,80	10,80	36,00
	2,40	14,20	47,60
	3,00	17,80	59,20
	3,60	21,20	70,80
	4,20	23,40	78,20
	4,80	24,40	81,60
	5,20	25,40	84,80
	5,80	26,40	88,00
	6,40	27,40	91,20
	7,40	29,00	97,00
	9,00	31,60	105,00
	10,40	34,00	113,20
	11,80	36,40	121,20
	13,20	38,80	129,40
	14,80	41,20	137,60
	16,20	43,60	145,60
	17,60	46,20	153,80

Tabella 3: Tariffe bus urbani Regione Calabria (rivalutate al 2017)

TARIFFA	Biglietto a Tempo (90 minuti) (€)	Biglietto giornaliero (€)	Abbonamento settimanale (€)	Abbonamento mensile (€)
	1,50	4,60	12,00	41,00

- Tariffa agevolata per gli ultrasessantenni per i servizi di trasporto pubblico locale su gomma, urbani ed extraurbani:
 - abbonamento mensile, con importo pari a € 10,00 per un'area urbana;
 - abbonamento mensile, con importo pari a € 10,00 per una qualsiasi tratta extraurbana indipendentemente dalla lunghezza.
- Tariffa agevolata per studenti che frequentano la scuola secondaria di secondo grado o i livelli inferiori di istruzione, fruibile esclusivamente nei giorni scolastici per i servizi di trasporto pubblico locale su gomma, urbani ed extraurbani:
 - l'emissione è facoltà del gestore;
 - la tipologia del titolo di viaggio è nominativa;
 - l'importo dell'abbonamento scolastico, è determinato moltiplicando per 8 l'importo dell'abbonamento mensile e riducendo poi il valore ottenuto di 2/12, cioè calcolando i 20/3 (pari a $8 \times 10/12$) dell'importo dell'abbonamento mensile.

+ + REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

2 TARIFFE MEDIE REGIONALI PER I SERVIZI SU GOMMA-AMBITO URBANO

Le tariffe vigenti per la regione Calabria, per i servizi su gomma, sono riportate negli allegati del "Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL-Azioni previste e Cronoprogramma" approvato con DGR 380 del 25.10.2013 (e negli allegati del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014).

Queste sono state confrontate con le tariffe medie italiane desunte dalla pubblicazione "12° Rapporto sulla mobilità in Italia-Rapporto finale-Cagliari, 13 novembre 2015", studio realizzato da un gruppo di lavoro misto Isfort - ANAV-ASSTRA che riporta i prezzi dei titoli di viaggio in vigore al 1.10.2015.

Nel rapporto, con finalità di sintesi e confronto, sono state selezionate le due tipologie di titolo di viaggio comuni a tutte le realtà e maggiormente vendute: l'abbonamento mensile ed il biglietto a tempo.

La tabella 13 dipag. 78 del suddetto rapporto mostra i prezzi dell'abbonamento mensile e del biglietto a tempo in vigore al 1° ottobre 2015, in alcuni capoluoghi di provincia (48); da questi valori si è proceduto ad estrarre una stima delle tariffe medie per regione.

Ai capoluoghi censiti nel rapporto è stato aggiunto quello cosentino.

2.1 Biglietto a tempo

I prezzi del biglietto a tempo per minuti di validità, riportati per i diversi capoluoghi nella tabella 13 del 12° Rapporto sulla mobilità, sono stati ricondotti al valore orario (60 minuti) per uniformarli ed operare un confronto.

I dati così ottenuti, analogamente a quanto fatto per le tariffe dell'abbonamento mensile, sono stati riportati in un grafico (Figura 1) e confrontati con il relativo valore medio.

Si rileva una tariffa minima di € 0,67 nella città di Catania, una massima di € 1,50 per la città di La Spezia.

Si osserva, inoltre, che il prezzo del biglietto a tempo orario per i tre capoluoghi calabresi, pari a € 1,20 - superiore al valore medio di € 0,99 - è stato desunto dal "Allegato 2 - Tariffe Servizi su Gomma Urbani" del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014.

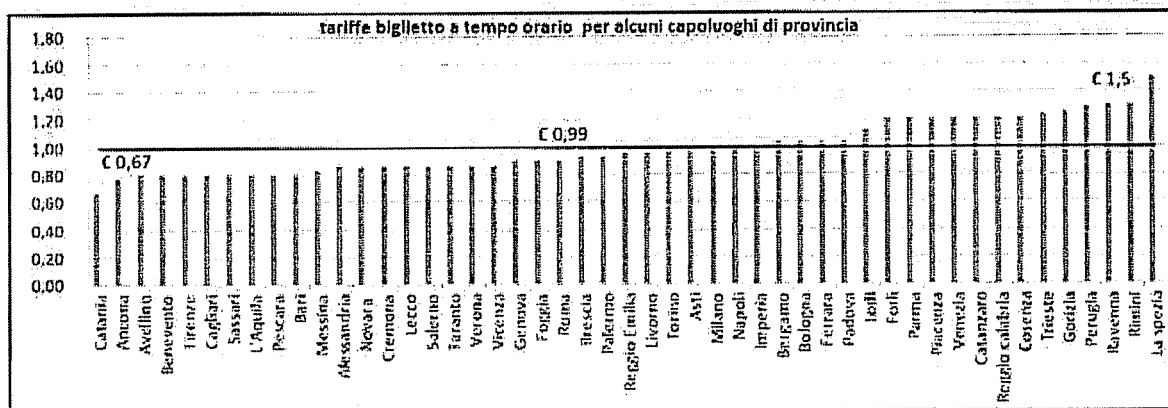


Figura 1: Confronto delle tariffe del biglietto a tempo orario urbano per diversi capoluoghi italiani

In maniera simile a quanto fatto precedentemente, partendo dai valori dei singoli capoluoghi, si è proceduto ad ottenere una stima del valore medio per ogni regione per operare un confronto tra le tariffe medie regionali (Figura 2).

Dati tali valori si è stimato un costo medio nazionale e un costo medio sud e isole (Calabria, Puglia, Campania, Sicilia, Sardegna).

Dal grafico in Figura 2 si evince che la stima così ottenuta del costo medio nazionale del biglietto a tempo orario è pari a € 0,98, nettamente inferiore al costo medio per la Calabria che è pari a € 1,20.

Il valore del biglietto a tempo per l'intero sud (sud e isole) di € 0,91 inferiore a quello medio nazionale.

Risulta evidente che la Regione Calabria applica il terzo valore più alto dopo l'Umbria (€ 1,29) e il Friuli (€ 1,25) alla tariffa del biglietto a tempo orario, mentre, sempre in base alle aziende censite, la Regione Marche registra il valore minimo con € 0,78.

++ REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

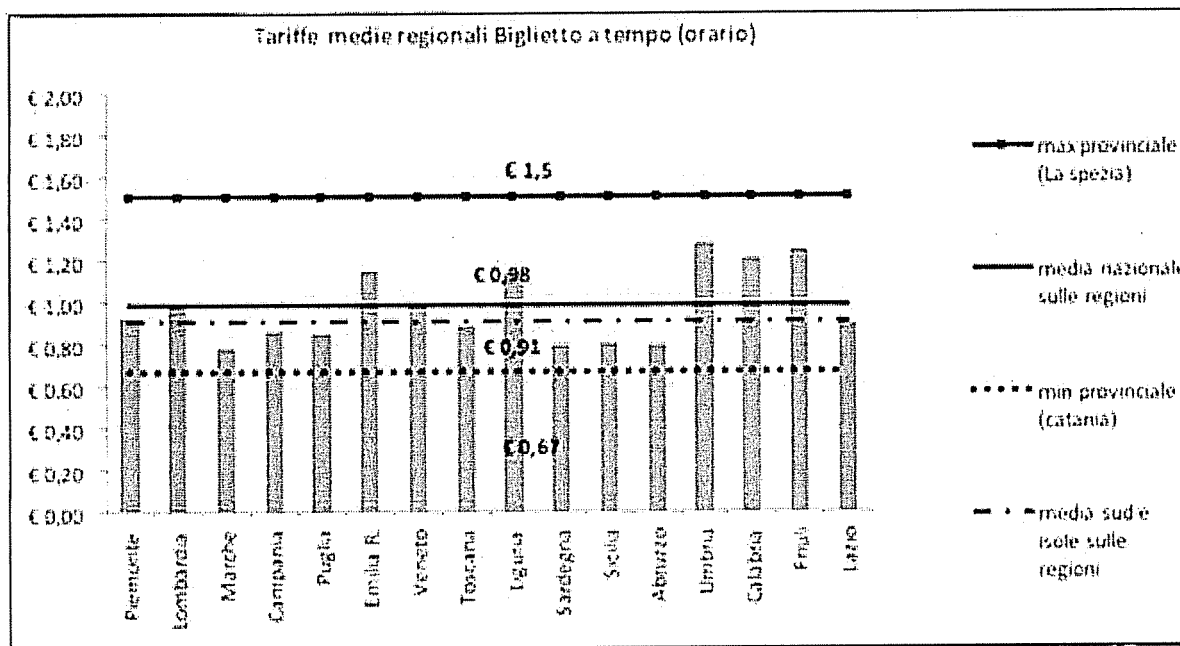


Figura 2: Confronto tariffe medie regionali del biglietto orario urbano

2.2 Abbonamento mensile

Per avere un'idea delle tariffe esistenti nei diversi capoluoghi, le stesse sono state riportate in un grafico (Figura 3) e confrontate con il relativo valore medio.

Si rileva una tariffa minima di € 13,00 nella città di Asti, una massima di € 55,00 per la città di Perugia.

Si osserva, inoltre, che il prezzo dell'abbonamento mensile dei tre capoluoghi calabresi, pari a € 41,00, supera di gran lunga il valore medio pari a € 34,20 ed è stato anch'esso desunto dal "Allegato 2 - Tariffe Servizi su Gomma Urbani" del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014.

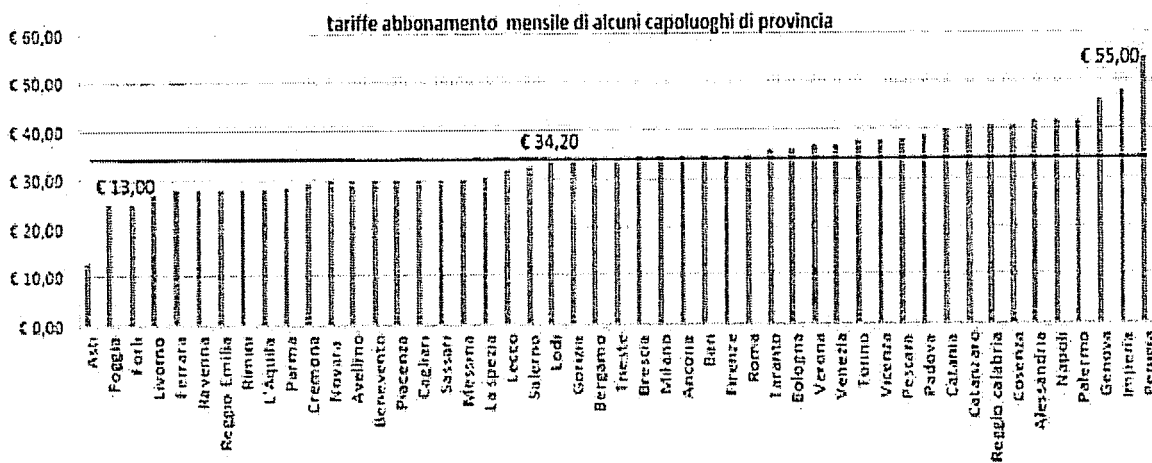


Figura 3: Tariffe di abbonamento mensile urbano per alcuni capoluoghi di provincia, al 1° ottobre 2015.

Partendo dai valori degli abbonamenti mensili dei singoli capoluoghi si è proceduto ad ottenere una stima del valore medio per ogni regione per operare un confronto tra le tariffe medie regionali (Figura 4).

Dalla media di tali valori è stata ricavata la stima di un costo medio nazionale e di un costo medio sud e isole (Calabria, Puglia, Campania, Sicilia, Sardegna).

++ REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

Dal grafico in Figura 4 si evince che la stima così ottenuta del costo medio nazionale dell'abbonamento mensile urbano, pari a € 35,58, è nettamente inferiore al costo medio mensile della Calabria che è pari a € 41,00.

Il valore dell'abbonamento medio mensile per l'intero sud (sud e isole) di € 34,79 risulta di poco inferiore a quello medio nazionale pari a € 35,58.

Risulta evidente come la Regione Calabria applichi il terzo valore più alto (€ 41,00), dopo l'Umbria (€ 55,00) e la Liguria (€ 41,50), alla tariffa dell'abbonamento medio mensile in ambito urbano mentre, sempre in base alle aziende censite, l'Emilia Romagna riporta i valori minimi con € 28,94.

Le stime variano di pochissimo se i valori medi nazionali e per il sud sono calcolati direttamente dai valori dei capoluoghi (Figura 5).

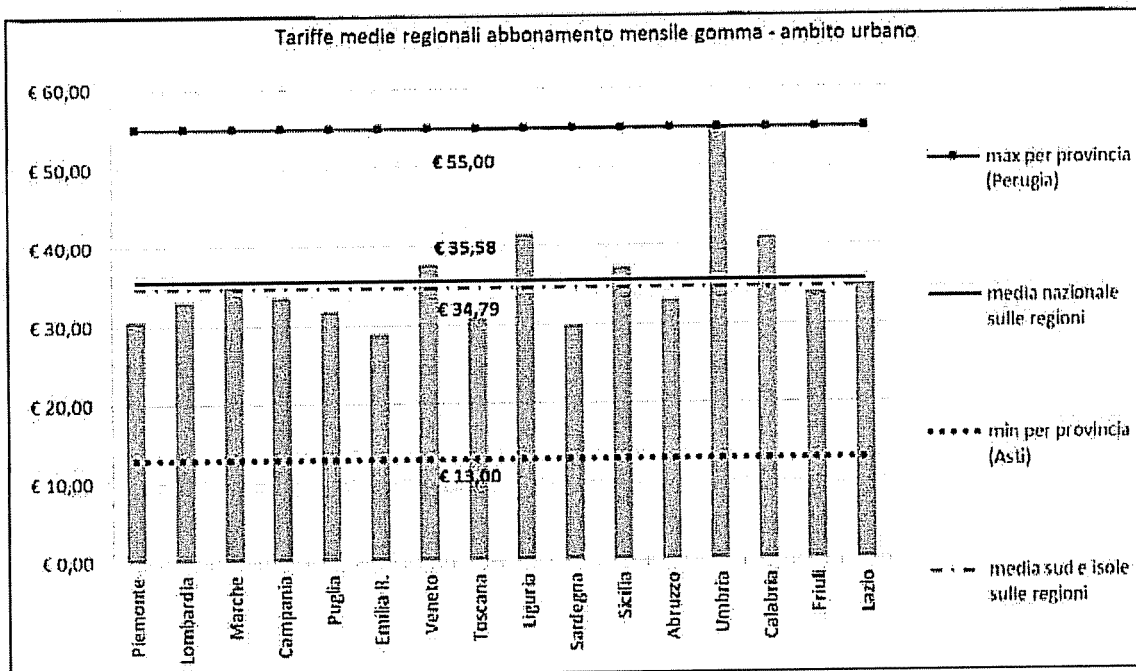


Figura 4: Confronto tariffe medie mensili regionali abbonamento su gomma urbano

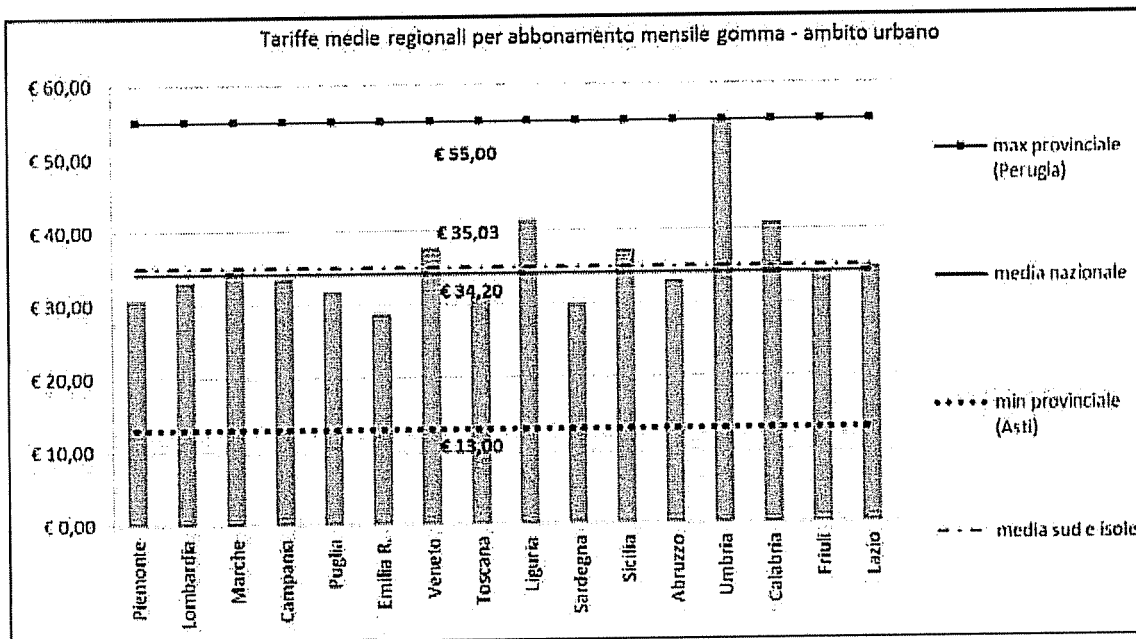


Figura 5: Confronto delle tariffe medie mensili regionali per l'abbonamento su gomma urbano

+ + REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

3 TARIFFE MEDIE REGIONALI PER I SERVIZI SU GOMMA-AMBITO EXTRAURBANO

Nel presente capitolo sono stati considerati i titoli di viaggio più comunemente usati: il biglietto di corsa semplice e l'abbonamento mensile.

A differenza del servizio urbano, le tariffe in ambito extraurbano si differenziano per fasce chilometriche e per zone e non per minuti di validità; il confronto, pertanto, risulta più complesso in quanto è difficile normalizzare prezzi afferenti a fasce chilometriche con caratteristiche ed ampiezze diverse.

Le tariffe vigenti per la regione Calabria, per i servizi su gomma extraurbani, sono ricavate dagli allegati del Piano di Riprogrammazione dei Servizi di TPL-Azioni Previste e Cronoprogramma, approvato con DGR 380 del 25.10.2013, e degli allegati dell'Integrazione al Piano di Riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale, approvato con DGR 419 del 10.10.2014.

Anche per il servizio extraurbano ci si è avvalsi delle stime e dei risultati ottenuti nel "12° Rapporto sulla mobilità in Italia-Rapporto finale-Cagliari, 13 novembre 2015" che riporta le tariffe medie nazionali dei titoli di viaggio in vigore al 1.10.2015.

3.1 Biglietto corsa semplice

Nella tabella seguente (Tabella 4) sono stati riportati i valori medi del biglietto a tempo per le due fasce chilometriche più comuni e per ambiti territoriali, desunti dalla tabella 14 del suddetto rapporto, incrociati con le tariffe della regione Calabria.

Si osserva come la tariffa regionale calabrese del biglietto di corsa semplice (desunto dal "Allegato 1 - Tariffe Servizi su Gomma Extraurbani" del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014) si mantenga al di sotto del valore medio nazionale (Fonte: "12° Rapporto sulla mobilità in Italia-Rapporto finale-Cagliari, 13 novembre 2015").

	Fascia 20-30 km	Fascia 50-60km
	(€)	(€)
	2,76	4,58
	2,98	4,55
	3,05	4,90
	2,51	4,12
Media nazionale	2,83	4,51
REGIONE CALABRIA	2,20	3,60

Tabella 4: Tariffa media del biglietto corsa semplice per fasce chilometriche e ambiti territoriali.

La comparazione tra differenti tariffe regionali diventa difficoltosa proprio perché per molte per regioni tra cui la Lombardia, la Emilia Romagna, il Lazio, l'Abruzzo, la Campania, il calcolo dei prezzi è determinato in relazione ad una suddivisione territoriale a zone codificate e non a fasce chilometriche; per altre regioni, le tariffe variano con le fasce km e con il numero di corse (Sicilia).

A titolo informativo si riportano i valori per alcune regioni che hanno tariffe variabili con le fasce chilometriche e quindi più o meno confrontabili (Tabella 5).

I dati relativi alla regione Marche, in vigore dal 1 settembre 2015, sono estratti dall'allegato 1 della DGR n. 702 del 29 agosto 2015 (pag. 6/7); le tariffe della regione Sardegna sono estratte dalla DGR n. 20/6 del 12 aprile 2016 (tabella C).

Le tariffe relative alla provincia autonoma di Trento (Trentino Alto Adige), ricavate dal sito www.trentino-transport.it, sono aggiornate ad aprile 2017 e sono tariffe extraurbane integrate pullman/treni (già dal 1994 in Trentino è in vigore l'integrazione tariffaria tra i vari vettori; per cui con il medesimo titolo di viaggio si può utilizzare la Trentino trasporti, la ferrovia Trento-Malè, le linee di Trenitalia SpA).

I dati relativi alla regione Abruzzo, validi dal 1 settembre 2016, sono desunti dalla DGR 548 del 25 agosto 2016; le tariffe della regione Toscana (www.atr.toscana.it e www.atr.toscana.it) sono tariffe del sistema integrativo Pegaso aggiornate a giugno 2015.

I dati relativi alla regione Sicilia sono tratti dalla DA n. 2432 del 7.10.2013 - tariffe autolinee extraurbane, suburbane e urbane disponibile sul sito della Regione Siciliana - Assessorato regionale delle Infrastrutture e della Mobilità - Dipartimento Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti.

++ REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

	Fascia 20-30 km (€)	Fascia 50-60Km (€)	Fascia 80-90Km (€)	Fascia 90-100 Km (€)
Calabria	2,40	4,00	5,60	6,20
Marche		4,10	5,15	5,70
Sardegna	2,50	4,30	6,10	6,70
Abruzzo	3,00	4,40	5,50	5,80
Toscana	3,05	5,15	7,10	7,75
Trentino	3,00	5,20	7,40	8,20
Calabria (media)	7,70	12,60	16,90	18,30

Tabella 5: Tariffe del biglietto corsa semplice per fasce chilometriche per alcune regioni italiane.

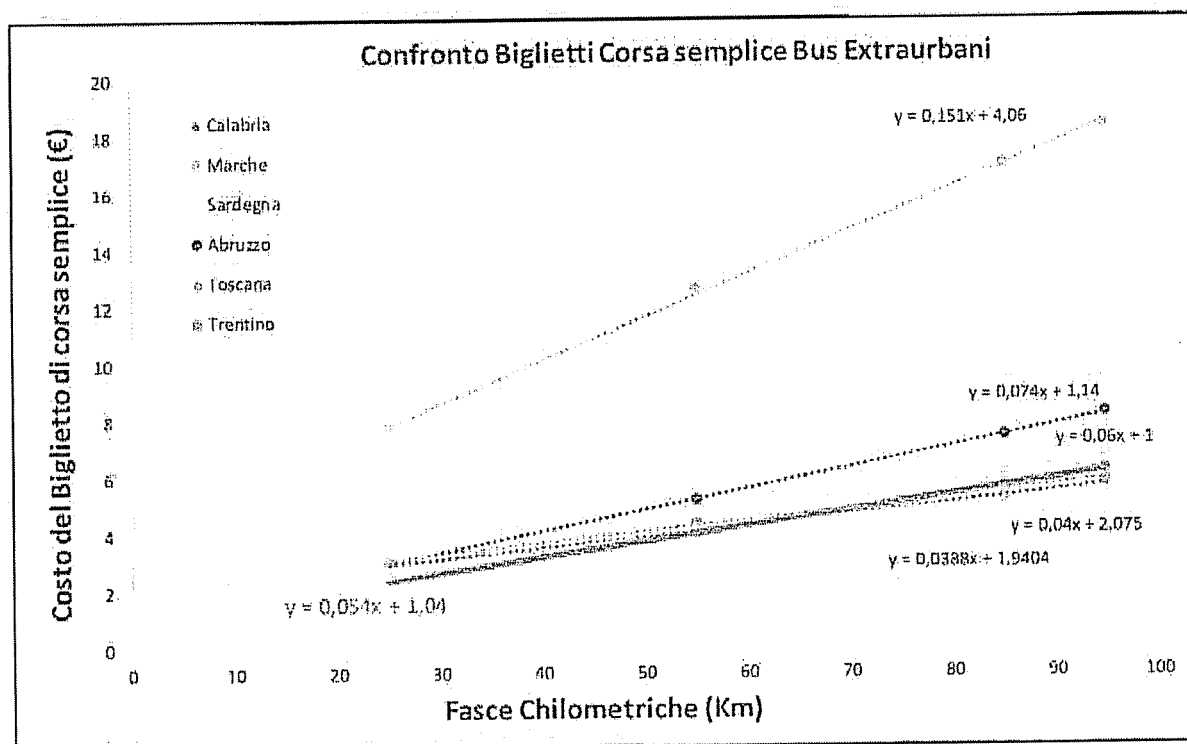


Figura 6: Confronto tariffe Bus Extraurbani biglietti corsa semplice fino a 100 km per alcune regioni italiane

3.2 Abbonamento mensile

Nella tabella che segue (Tabella 6) sono stati riportati i valori medi dell'abbonamento per due fasce chilometriche più comuni e per ambiti territoriali, desunti dalla tabella 14 del suddetto rapporto, incrociati con le tariffe della regione Calabria, ottenute sempre dal "Allegato 1 - Tariffe Servizi su gomma Extraurbani" del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014.

++ REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

	Fascia 20-30 km (€)	Fascia 50-60 (€)
	62,81	97,10
	52,67	63,88
	55,54	77,38
	59,44	85,26
Media nazionale	56,92	76,72
REGIONE CALABRIA	63,00	108,00

Tabella 6: Tariffe extraurbane abbonamento mensile per fasce chilometriche e ambiti territoriali.

Si osserva come la tariffa regionale calabrese dell'abbonamento mensile sia abbondantemente superiore al valore medio nazionale.

Come per il biglietto di singola corsa, anche per l'abbonamento si riportano in Tabella 7 ed in Figura 7 i valori per alcune regioni.

	Fascia 20-30 km (€)	Fascia 50-60 (€)	Fascia 80-90 (€)	Fascia 90-100 (€)
	63,00	108,00	152,00	167,00
		98,40	123,60	136,00
	77,00	142,00	206,00	228,00
	78,80	119,90	158,50	175,60
	65,50	92,40	113,80	122,00

Tabella 7: Tariffe extraurbane abbonamento mensile per fasce chilometriche per alcune regioni italiane.

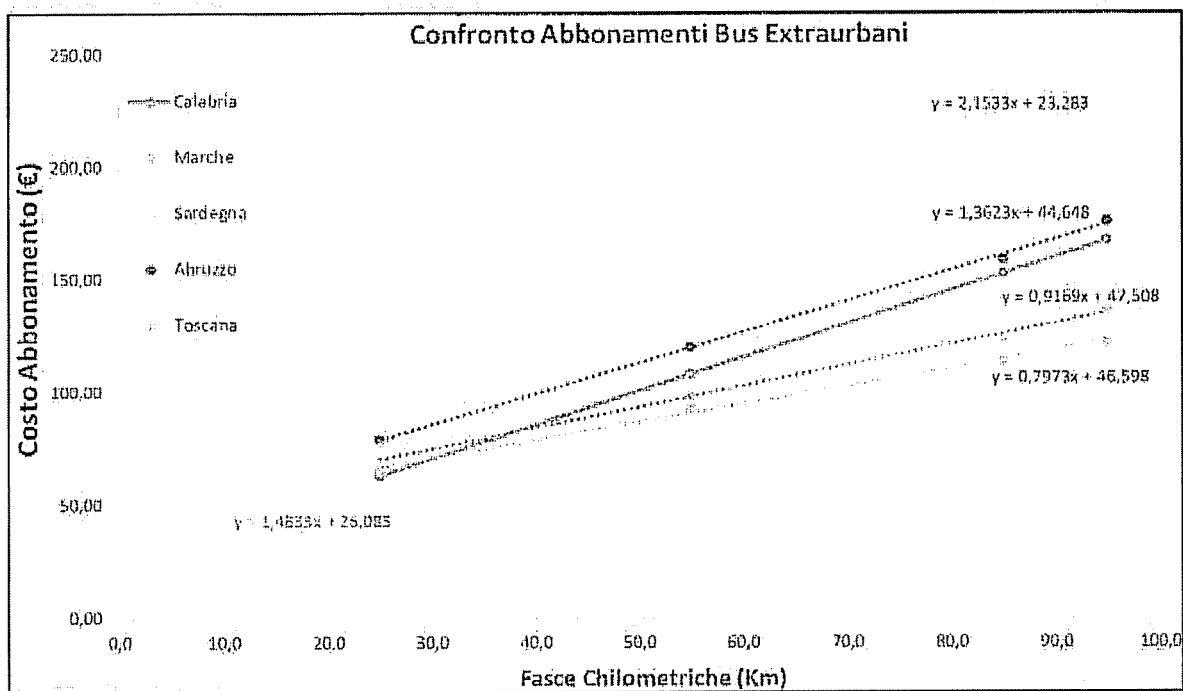


Figura 7: Confronto tariffe Bus Extraurbani abbonamenti mensili fino a 100 km per alcune regioni italiane

4. TARIFFE REGIONALI PER I SERVIZI FERROVIARI

Anche per il servizio ferroviario si è tentato di confrontare i valori medi delle tariffe regionali del biglietto di corsa semplice e dell'abbonamento mensile;

I dati sono stati ricavati dal sito www.trenitalia.com (sezione Condizioni Generali di trasporto, Parte III: Trasporto-Regionale: Biglietto-Tariffa 39 per Regione e Abbonamento-tariffa 40 per Regione) e sono disponibili in forma tabellare, variabili per scaglioni chilometrici.

Con una minima elaborazione, i dati sono stati riportati in grafici di sintesi mostranti, per ogni regione disponibile e per scaglione chilometrico (valore medio), le tariffe in vigore.

La maggior parte delle regioni arriva a coprire distanze di 500 km; per maggiore chiarezza si riporta anche il grafico di confronto del dettaglio da 0 a 200 km.

I valori relativi alla regione Calabria sono evidenziati con indicatori di dimensioni maggiori rispetto alle altre regioni e sono stati desunti dal "Allegato 3 - Tariffe Servizi Ferroviari" del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014.

Nel grafico di sintesi mancano i dati relativi ad alcune regioni perché non confrontabili con le altre ed in particolare:

- per la Regione Lazio, l'abbonamento è incluso nel sistema tariffario integrato Metrebus e le tariffe variano per zone confinanti (7);
- per la Regione Campania le tariffe sono articolate in fasce (corrispondenti ad un certo numero di stazioni) esterne all'area urbana di Napoli (AC) e passanti per Napoli (N);
- per l'area provinciale di Bolzano valgono le condizioni di trasporto per i viaggi in abbonamento sui mezzi del trasporto pubblico integrato Alto Adige;
- per l'area provinciale di Trento valgono le condizioni di trasporto per i viaggi in abbonamento sui mezzi del trasporto pubblico integrato Trentino MITT - Mobilità Integrata Trasporti Trentino.

+ + REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

4.1 Biglietto corsa semplice

Analogo confronto viene riportato nelle Figure 8 e 9 per le tariffe di corsa semplice, ordinaria, adulto, II classe.

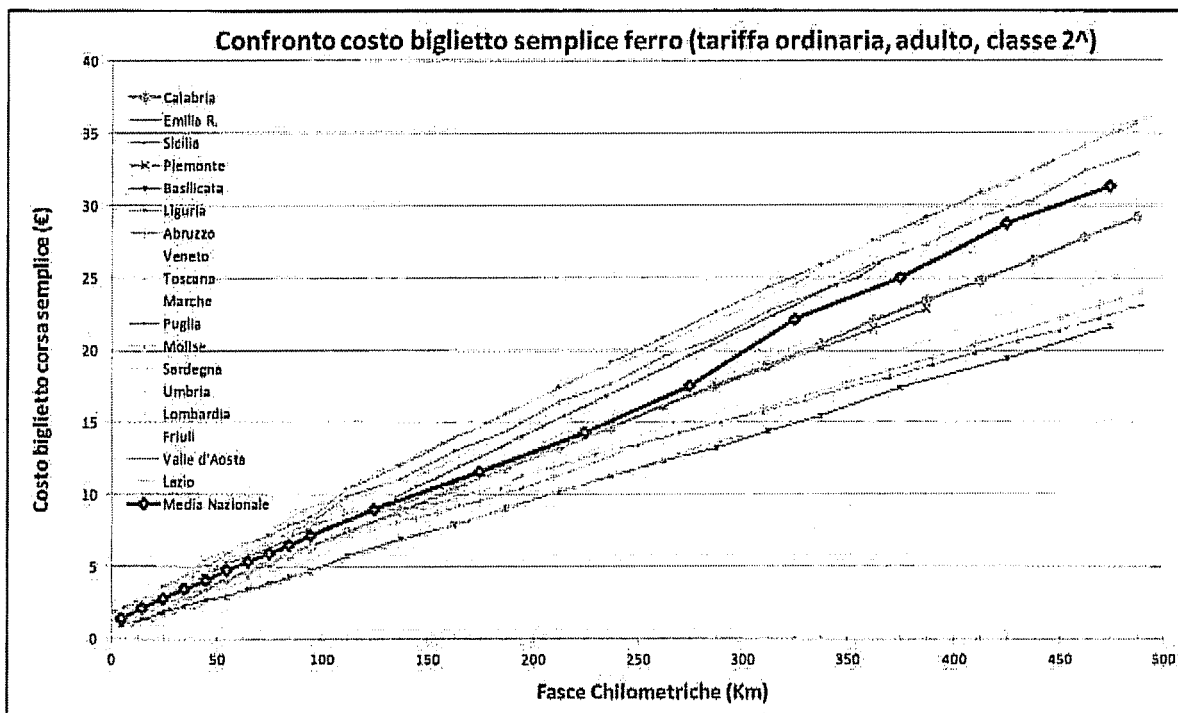


Figura 8: Confronto tariffe medie regionali ferroviari del biglietto di corsa semplice fino a 500 Km

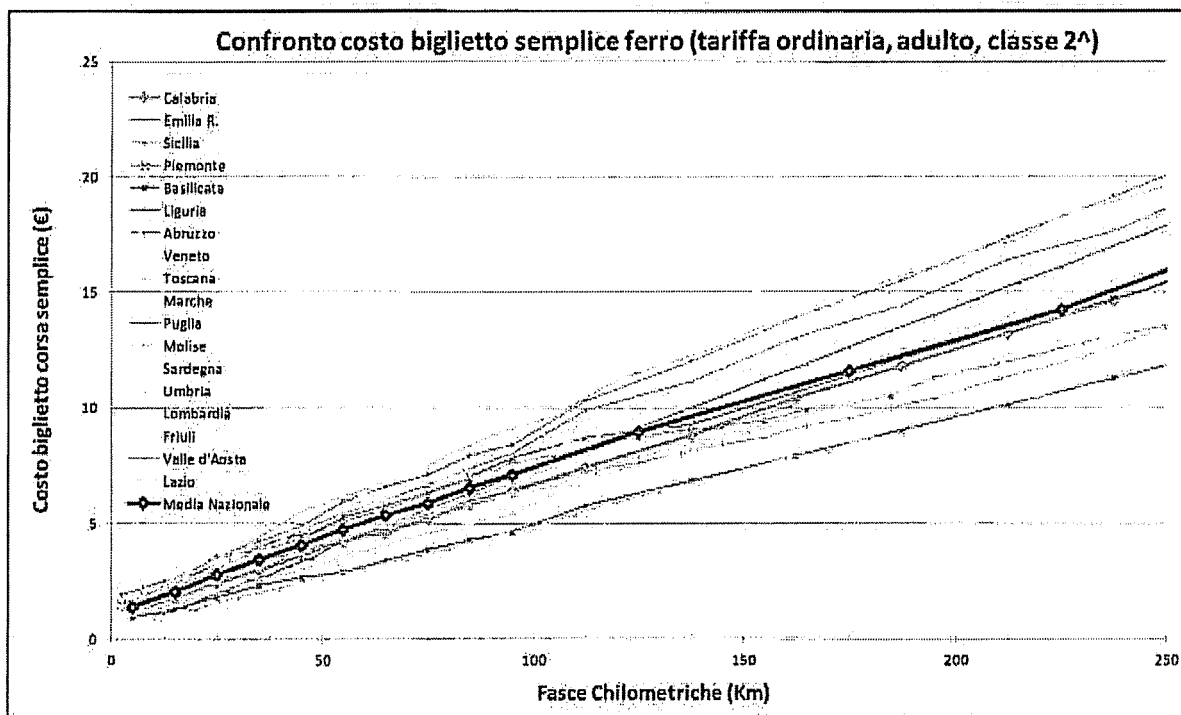


Figura 9: Confronto tariffe medie regionali del biglietto di corsa semplice fino a 250 Km

++ REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

4.2 Abbonamento mensile

Di seguito si riportano il grafico di sintesi globale, cioè con tariffe variabili fino a 500 Km (Figura 10), e quello di maggior dettaglio da 0 a 200 km (Figura 11). In Figura 12 viene invece riportato l'andamento in dettaglio dell'abbonamento mensile Trenitalia per la Regione Calabria fino a 230 Km (desunto dal "Allegato 3 - Tariffe Servizi Ferroviari" del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014), mentre nella Figura 12 un confronto tra gli abbonamenti mensili Trenitalia e quelli dei Bus Extraurbani fino a 230 Km.

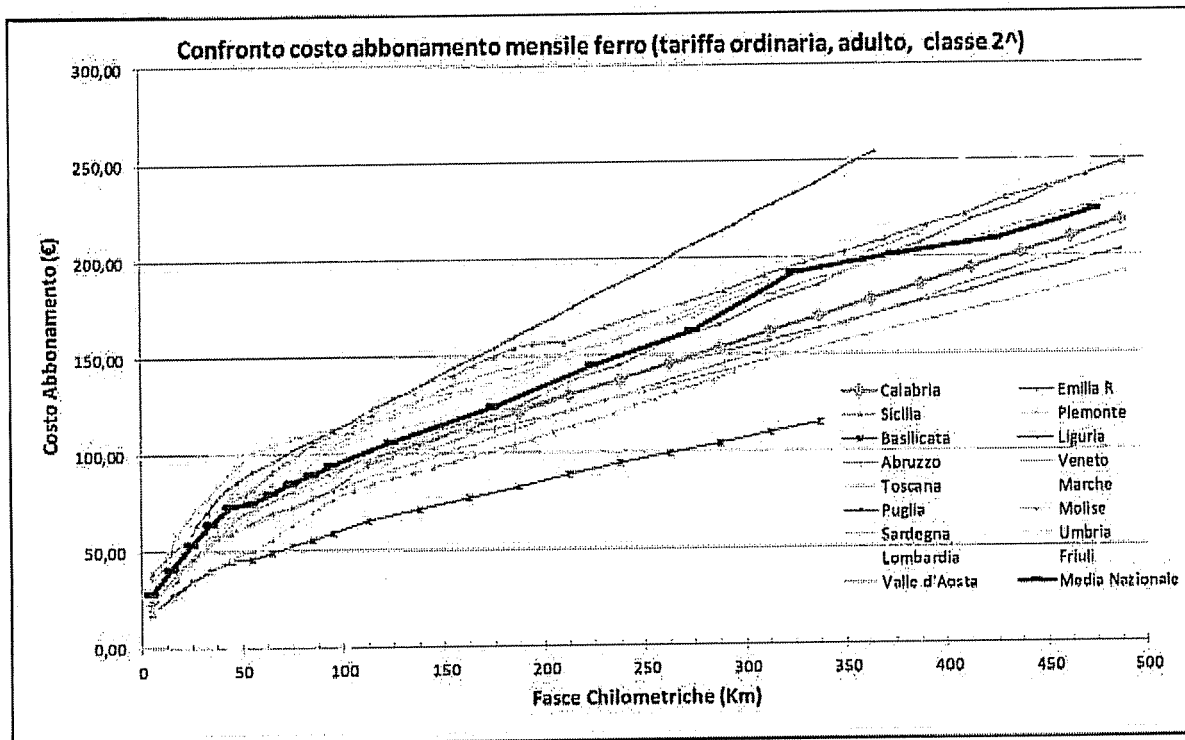


Figura 10: Confronto tariffe medie regionali per l'abbonamento mensile fino a 500 Km

REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

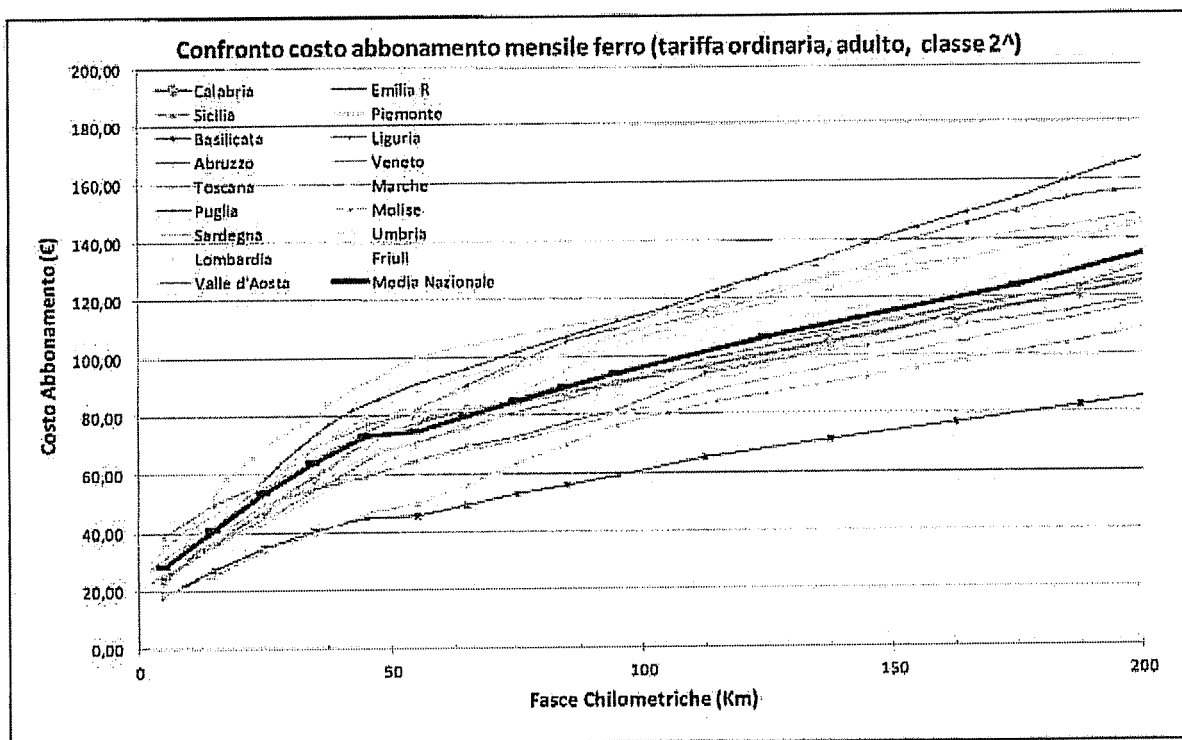


Figura 11: Confronto tariffe medie regionali per l'abbonamento mensile fino a 200 Km

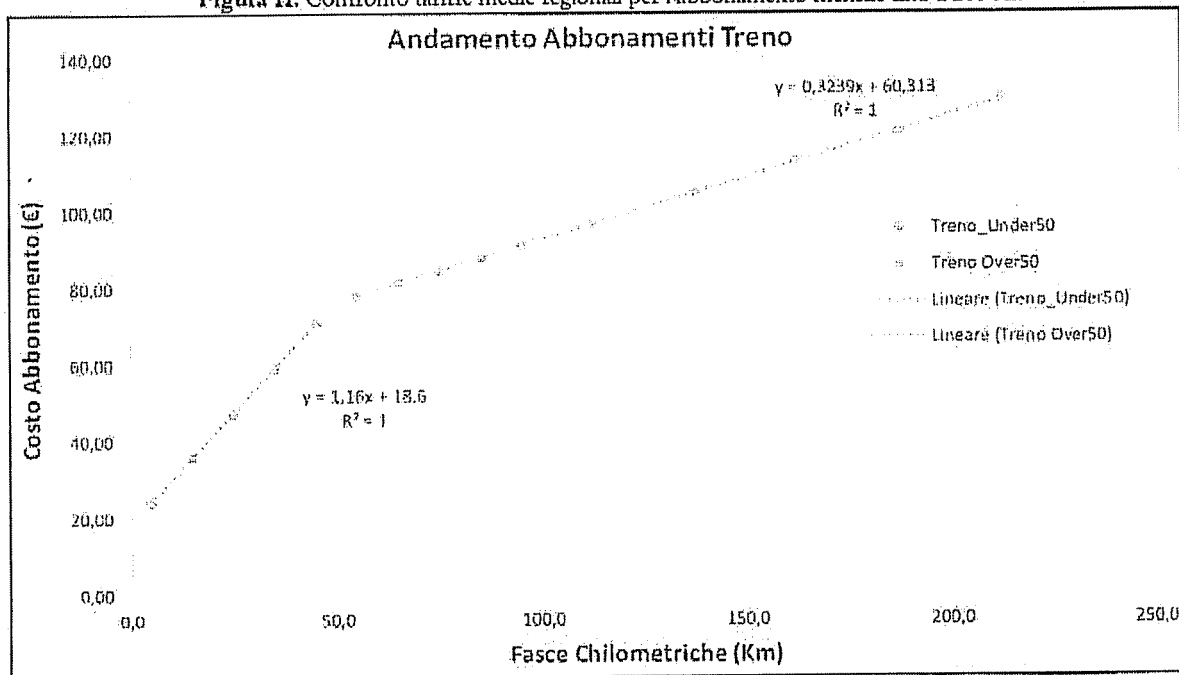


Figura 12: Andamento dell'abbonamento mensile Trenitalia in Calabria fino a 230 Km

++ REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

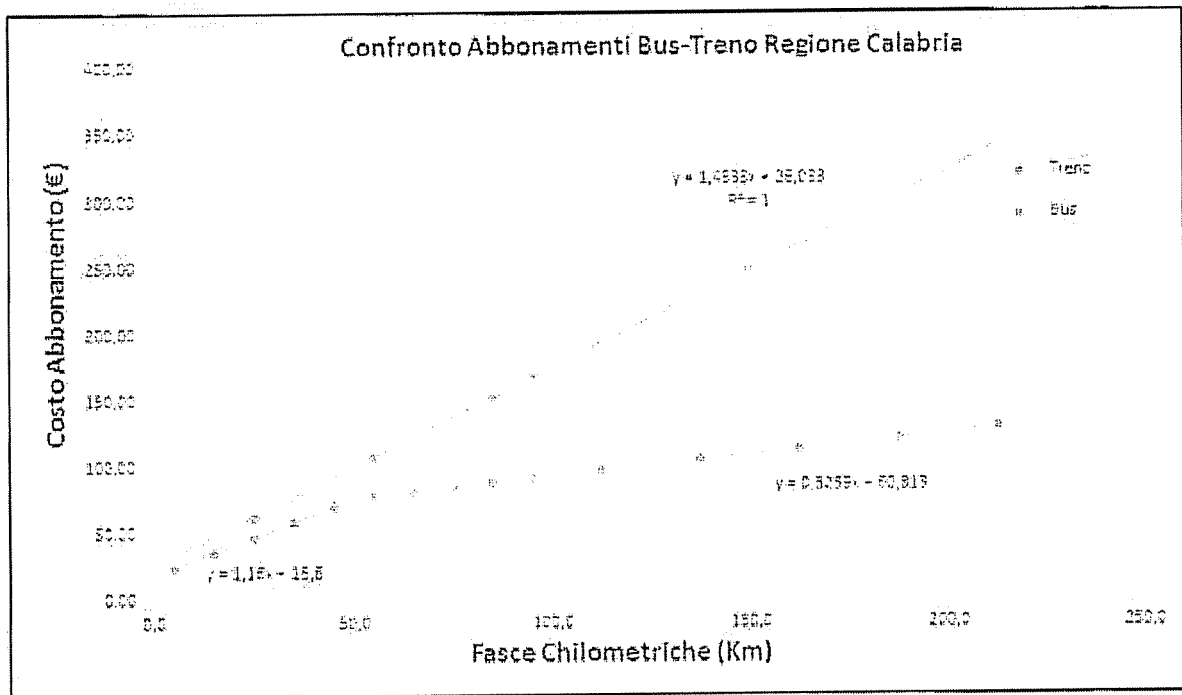


Figura 13: Confronto abbonamenti mensili Trenitalia-Bus Extraurbani in Calabria fino a 250 Km

+ + REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

5 IL SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO

Il tema dell'integrazione tariffaria rappresenta uno degli aspetti critici e fondamentali nel contrastato processo di modernizzazione ed innovazione dei servizi di trasporto pubblico locale. Un sistema tariffario integrato consente, in un certo ambito territoriale, di utilizzare indifferentemente vari mezzi di trasporto pubblico, anche di diversi operatori, con un unico titolo di viaggio. Si tratta quindi di una particolare forma contrattuale che coinvolge diversi operatori di trasporto pubblico, grazie alla quale viene offerta all'utenza la possibilità "di utilizzare un unico documento di viaggio il cui prezzo non dipende dai mezzi o dai vettori utilizzati, né dal numero di eventuali trasbordi, ma soltanto dalla 'quantità' di trasporto acquistata". Più precisamente, l'integrazione tariffaria è l'ultimo di tre prerequisiti essenziali alla realizzazione di un STI (Sistema Tariffario Integrato):

1. integrazione infrastrutturale, che si realizza attraverso la creazione di parcheggi, stazioni, fermate dell'autobus, ecc;
2. integrazione modale, ovvero possibilità di utilizzare diverse tipologie di trasporto (gomma, ferro) quanto più possibile coordinate tra loro, in modo tale che l'utente abbia la percezione di viaggiare su di un unico mezzo;
3. integrazione tariffaria, che consiste nell'introduzione di un unico schema tariffario valido per tutte le modalità offerte.

Proprio l'unificazione e la semplificazione dei biglietti ha lo scopo di incentivare, promuovendolo e facilitandolo, l'uso del trasporto pubblico locale.

Le prime esperienze di integrazione tariffaria appaiono in Europa a partire dagli anni 60' in poi (Londra, Parigi, Barcellona). Nell'ultimo decennio anche in Italia sono state realizzate esperienze significative di integrazione tariffaria fra i diversi mezzi di trasporto anche se perdura, in questo ambito come in altri, una condizione di arretratezza e di ritardo rispetto a quanto già realizzato all'estero.

Notevoli sono i vantaggi derivanti dall'adozione di sistemi tariffari integrati: per i *cittadini*, utilizzatori finali del trasporto pubblico per i quali si semplifica notevolmente l'accesso e la qualità del servizio; per i *soggetti regolatori* che, mediante soluzioni integrate, possono raggiungere un maggior grado di efficacia del sistema; per gli *operatori* che, ottimizzando ed integrando i servizi offerti, ottengono una maggiore efficienza del sistema.

Rilevanti sono anche le criticità nel processo di realizzazione di sistemi tariffari integrati: criticità nella messa a punto dei modelli che, in ogni caso, presuppongono il superamento della tariffa *lineare* o, come evidenziano le esperienze europee, *l'esclusività* del sistema tariffario integrato nelle aree oggetto di integrazione con l'abolizione di tutte le tariffe *modali*.

I sistemi di integrazione tariffaria sono spesso associati ad un sistema di bigliettazione elettronica che consente l'utilizzo del servizio di trasporto avvalendosi di validatrici e titoli di viaggio elettronici. La determinazione della tariffa, in taluni casi, richiede infatti la gestione informatizzata del dato relativo al punto di accesso ed ingresso dell'utente al sistema di trasporto fruito, dato che viene acquisito mediante l'utilizzo di dispositivi automatizzati di localizzazione geografica (GPS). Le potenzialità tecnologiche di uno SBE (Sistema di Bigliettazione Elettronica) permettono, inoltre, la gestione coordinata e integrata di più sistemi di mobilità, afferenti a diversi segmenti modali pubblici (automobilistici, auto filoviarie, tramviarie, metropolitane, ferroviarie, a fune) e collettivi (car-sharing, bike-sharing), nonché ad ambiti territoriali differenziati (urbani, extraurbani, regionali, interregionali), rendendo possibili politiche tariffarie flessibili, combinate e digressive e consentendo, inoltre, l'applicazione di sistemi di riparto degli incassi e degli introiti tariffari trasparenti, oggettivi ed equi (sistemi di compensazione e di *clearing*).

I sistemi tariffari integrati si distinguono in base alla tariffazione adottata: a zone e da scaglioni chilometrici.

Per quanto riguarda la zonizzazione esistono diversi modelli a livello europeo che possono essere raggruppati in quattro strutture di integrazione tariffaria:

- modello cooperativo;
- modello a corone;
- modello a settori;
- modello ad alveare.

Nel *modello cooperativo*, i confini delle zone generalmente corrispondono ai confini degli enti locali all'interno dei quali sono organizzate le differenti zone tariffarie. Una tariffa comune viene individuata per l'attraversamento tra due zone il cui prezzo è deciso autonomamente dalle amministrazioni che ne fanno parte, attraverso un accordo formale. Pertanto, per i passeggeri, il prezzo del viaggio è proporzionale al numero degli enti locali attraversati; non esiste un'unica tariffa che accomuni il servizio erogato dalle singole amministrazioni (per esempio Helsinki YTV e Zurigo Z-Pass). L'integrazione è organizzata volontariamente tra le autorità locali della area che generalmente fanno parte del medesimo livello di governo e le cui dimensioni sono comparabili (in termini di estensione territoriale, abitanti e servizi offerti).

+ + REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

Nella *suddivisione in corone*, il prezzo viene definito secondo le circonferenze (corone) che vengono attraversate. Se si viaggia tangenzialmente all'interno della singola corona, è richiesto il pagamento di una singola zona. Generalmente tale soluzione è motivata come un intervento di equità per ridurre la differenza nel livello di servizio erogato tra il centro città e le periferie; infatti, in questi casi, la maggioranza dell'offerta nel trasporto pubblico è concentrata nel centro e lungo gli assi di accesso principali (per esempio Londra TfL).

Sebbene i *sistemi tariffari a settori* assomiglino a quelli a corone, il principio di zonizzazione presenta delle peculiarità diverse. In questa forma, le zone coincidono con gli spicchi e pertanto anche il prezzo dei viaggi attraverso l'hinterland è corrisposto secondo una tariffa simile a quella basata sulla distanza effettivamente coperta. Questa tariffa è spesso realizzata in contesti in cui l'offerta è più distribuita lungo l'intera area metropolitana e le zone corrispondono agli agglomerati urbani che costituiscono il resto del territorio (per esempio Barcellona ATM).

Nel caso in cui la dimensione delle zone è più o meno la medesima, viene utilizzata la *tariffa ad alveare*: infatti, il prezzo applicato è proporzionale all'area sottesa dalle zone. Con questa struttura il costo degli spostamenti all'interno di centri città di grandi dimensioni è il doppio di quello tra i centri abitati nell'hinterland. Tecnicamente il fattore che favorisce questo sistema è sia un territorio omogeneo sia l'esistenza di una rete di trasporto basata su un modo principale le cui fermate sono quasi equidistanti (per esempio Helsinki HSL e Zurigo ZVV).

Per quanto riguarda i titoli di viaggio, essi si distinguono in:

- Titoli di viaggio "forfettari": biglietti a tempo o abbonamenti che permettono viaggi illimitati su un determinato itinerario, in un preciso arco temporale;
- Titoli di viaggio "a scalare": abbonamenti progressivamente scontati in base alla frequenza di utilizzo oppure apposite card contenenti un importo progressivamente ridotto in base alle corse effettuate, ai chilometri percorsi ed ai mezzi utilizzati.

L'integrazione tariffaria costituisce un'evoluzione della politica legata alla fissazione dei prezzi nei servizi pubblici locali, in particolare a due livelli: permette una pianificazione più efficiente dei servizi di trasporto – e la messa a gara di alcune attività – e l'aumento del numero di utenti che scelgono di utilizzare il trasporto pubblico rispetto mezzo privato, grazie alla semplificazione dell'accesso al sistema.

In Italia già dal 2007 sono apparsi numerosi esempi di sistemi di trasporto integrato, solo alcuni, però, ad oggi, risultano sostitutivi e non alternativi dei sistemi preesistenti.

Tra i sistemi integrativi veri e propri, coinvolgenti cioè tutte le aziende ed i mezzi di trasporto esistenti in un determinato ambito territoriale, si elencano:

- ✓ "Mi muovo", sistema integrato regionale della Emilia Romagna;
- ✓ "Mitrebus", sistema integrato regionale del Lazio;
- ✓ "Io Viaggio", sistema integrato regionale della Lombardia;
- ✓ "Unico Campania", sistema integrato regionale della Campania;
- ✓ "Unico", sistema integrato dell'area Chieti-Pescara;
- ✓ Sistemi tariffari integrati delle province autonome di Trento e Bolzano.

Sono in attivazione e sperimentazione alcuni sistemi tariffari integrati su supporti elettronici nella regione Liguria (Belt), nella regione Piemonte (Bip) e nella regione Veneto (Fonte delle informazioni: it.m.wikipedia.org).

Di seguito un accenno ad alcuni dei principali Sistemi Integrati oggi in funzione.

5.1 "Mi muovo"

"Mi muovo" è il sistema di tariffazione integrata che consente ai cittadini dell'Emilia-Romagna di utilizzare autobus urbani ed extraurbani, treni regionali e locali su tutto il territorio regionale, con lo stesso titolo di viaggio, pagando il prezzo del biglietto in base alla tratta percorsa e non ai mezzi utilizzati. Tale sistema è inserito nel progetto STIMER (Sistema Tariffazione Integrata della Mobilità Emilia-Romagna) coordinato e gestito dalla Regione Emilia Romagna che raccorda i rapporti tra i soggetti coinvolti, fissa gli indirizzi per l'attuazione del progetto, stabilisce i livelli di prezzo dei biglietti integrati e le regole di viaggio.

Il progetto, che ha permesso l'introduzione dei primi biglietti integrati nel settembre 2008, prevede quindi:

- La suddivisione del territorio in zone ai fini del calcolo della tariffa che quindi viene determinata in base al numero di zone attraversate dall'origine alla destinazione del viaggio;
- I nuovi titoli di viaggio a banda magnetica e con microchip;
- La nuova strumentazione a bordo dei mezzi per la validazione e l'utilizzo dei titoli di viaggio.

(Fonte: mobilità.regione.emilia-romagna.it, dati aggiornati al 02.02.2017).

Oltre ai servizi treno+bus, la card multifunzione permette di accedere a *Mi Muovo in bici* e *Mi Muovo elettrico*.

*+ REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo", validi sui servizi ferroviari regionali e locali (treni classificati R e IR) e sui servizi bus urbani delle dieci città capoluogo e delle città di Imola, Faenza e Carpi sono i seguenti:

- *Mi muovo anno*: di tipo forfettario senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria, valido 365 giorni dalla data di emissione. Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta, a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo varia da città a città da un minimo di € 110 a un massimo di € 180.
- *Mi muovo studenti*: per studenti fino a 26 anni compiuti, di tipo forfettario, senza limitazione di corse, di sola seconda classe ferroviaria, valido 365 giorni dalla data di emissione. Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo è scontato dell'8% rispetto a quello dell'abbonamento "Mi Muovo annuale". Varia da città a città da un minimo di € 100 a un massimo di € 165.
- *Mi muovo mese*: di carattere forfettario, senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria, personale, nominativo e incedibile, valido dal 1° all'ultimo giorno del mese. Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/c quota/c per i servizi urbani il cui prezzo, scontato rispetto al prezzo dell'abbonamento mensile urbano, varia di città in città secondo tre livelli € 18, € 20 e € 25.
- *Mi muovo multibus*: carnet da 12 corse da 75 minuti ciascuna, ogni corsa vale per una zona; per attraversare più zone è necessario timbrare ogni volta che si passa a una zona diversa, utilizzabile da un massimo di 7 persone. Il prezzo è di € 15.
- *Mi muovo Citypiùanno*: di tipo forfettario senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria, valido 365 giorni dalla data di emissione, sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km). Il prezzo è di € 370.
- *Mi muovo Citypiùstudenti*: di tipo forfettario senza limitazione di corse, di seconda classe ferroviaria, per giovani fino a 26 anni, valido 365 giorni dalla data di emissione, sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km). Il prezzo è di € 290.
- *Mi muovo Citypiùticket*: biglietto valido 75 minuti, sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km). Il prezzo è di € 1,80.
- *Mi muovo Citypiùmese*: abbonamento mensile personale valido dal primo all'ultimo giorno del mese senza limitazioni di corse, sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km). Il prezzo è di € 42.

Bisogna menzionare anche il titolo di viaggio *Mi muovo insieme*, abbonamento annuale agevolato per disabili ed anziani a basso reddito, le cui tariffe sono appunto stabilite sulla base di requisiti soggettivi e del reddito. Tale abbonamento non ha limitazioni di corse ed è valido per la parte urbana della città di residenza o per un percorso extraurbano oppure per muoversi su entrambi i servizi.

I titoli di viaggio sono acquistabili nelle biglietterie di Trenitalia, nelle biglietterie delle aziende di trasporto dei singoli bacini provinciali (Tper per i Bacini provinciali di Bologna e Ferrara, Seta per i bacini provinciali di Modena, Reggio Emilia e Piacenza, Start Romagna per i Bacini provinciali di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini, Tep per il Bacino provinciale di Parma) e nelle biglietterie automatiche self-service in Emilia-Romagna.

5.2 "Metrebus"

Il sistema tariffario integrato a zone "Metrebus" interessa l'intero territorio della regione Lazio e vi aderiscono le maggiori aziende di trasporto pubblico operanti nell'ente territoriale. Grazie a tale sistema, con un unico biglietto o abbonamento "Metrebus", è possibile viaggiare sui treni regionali (2° classe di Trenitalia), sui bus extraurbani di Cotral e sulle linee di Atac (bus e tram di Roma, metropolitane A e B, ferrovie Roma-Viterbo, Roma-Pantano, Roma-Lido).

Il territorio del "Metrebus" è suddiviso in 6 zone centrate su Roma Capitale, denominate con lettere dalla A alla F.

All'interno del Sistema si distinguono i titoli:

- *Metrebus Roma* che consente ai viaggiatori di muoversi all'interno di Roma Capitale (zona A);
- *Metrebus Lazio* che consente di muoversi all'interno della Regione (zone B, C, D, E, F).

L'importo dell'abbonamento è relativo al numero di zone acquistate; ai fini del conteggio delle zone, per l'acquisto di biglietti e abbonamenti per viaggi al di fuori di Roma, la zona di Roma (zona A) ne vale due (ad esempio, per viaggiare dalla zona A alla B si acquistano titoli a 3 zone)

REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

I Titoli di viaggio "Metrebus" sono acquistabili presso le Biglietterie Trenitalia, Atac e Cotral ed i punti vendita autorizzati e si distinguono in:

Biglietti *Metrebus Roma* (validi nella zona A):

- *BIT-biglietto a tempo* (€ 1,50): dura 100 minuti dalla timbratura;
- *Roma 24 H* (€ 7,00): valido 24 ore dalla prima timbratura e per un numero illimitato di viaggi nel territorio di Roma Capitale;
- *Roma 48 H* (€ 12,50): valido 48 ore dalla prima timbratura e per un numero illimitato di viaggi nel territorio di Roma Capitale;
- *Roma 72 H* (€ 18,00): valido 72 ore dalla prima timbratura e per un numero illimitato di viaggi nel territorio di Roma Capitale;
- *CIS - Carta Integrata Settimanale* (€ 24,00): valida sette giorni dalla data della prima timbratura e per un numero illimitato di viaggi.

Abbonamenti mensili *Metrebus Roma* (validi nella zona A):

- Abbonamento personale (€ 35,00);
- Abbonamento impersonale (€ 53,00);
- Abbonamento agevolato per disoccupati residenti a Roma Capitale (€ 16,00).

Abbonamenti annuali *Metrebus Roma* (validi nella zona A):

- Abbonamento annuale con validità di 365 giorni dalla data di acquisto (€ 250,00);
- Abbonamento annuale over 65 (da € 120 a € 150 in base al reddito ISEE);
- Abbonamento annuale famiglia sconto 10% (€ 225,00);
- Abbonamento annuale giovani e studenti (da € 130,00 a € 150,00 in base al reddito ISEE);
- Abbonamento annuale agevolato a contribuzione (da € 20,00 a € 50,00 in base al reddito ISEE);
- Abbonamento a favore di invalidi di guerra dalla I alla VIII categoria e di decorati di medaglia d'oro al valore militare (gratuito);
- Abbonamento annuale per categorie speciali (€ 40,00);
- Abbonamento annuale a quoziente familiare (€ 225,00).

Biglietti *Metrebus Lazio*

Le validità ed i prezzi variano a seconda del numero di zone acquistate.

- *BIRG*: biglietto giornaliero valido fino alle 24:00 del giorno di timbratura e per un numero di viaggi illimitato relativo alle zone acquistate;
- *BTR*: valido tre giorni dalla data indicata dal cliente e per un numero di viaggi illimitato;
- *CIRS*: carta settimanale valida sette giorni dalla prima timbratura per un numero di viaggi illimitato e relativamente alle zone acquistate.

A titolo conoscitivo, i costi dei biglietti regionali variabili con le zone, sono riportati nella **Tabella 8**.

Abbonamenti *Metrebus Lazio*

Gli abbonamenti mensili ed annuali sono a zone ed hanno validità per un numero illimitato di viaggi nell'ambito delle zone acquistate. I costi, a titolo conoscitivo, sono riportati nella **Tabella 9**.

È disponibile, inoltre, l'abbonamento annuale agevolato a zone per gli studenti fino ai 26 anni che vale da settembre a giugno.

(Fonte delle informazioni: <http://www.trenitalia.com/tcom/Treni-Regionali/Lazio/Integrazioni-tariffarie-Lazio>, dati aggiornati a gennaio 2017).

++ REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

Biglietto Integrato Regionale Giornaliero (BIRG)		Biglietto turistico regionale (BTR)		Carta Integrata Regionale Settimanale (CIRS)	
Zone	€	Zone	€	Zone	€
1 ZONA	3,30	1 ZONA	8,90	1 ZONA	13,50
2 ZONE	6,00	2 ZONE	16,50	2 ZONE	24,00
3 ZONE	8,00	3 ZONE	22,00	3 ZONE	34,50
4 ZONE	9,30	4 ZONE	26,10	4 ZONE	42,00
5 ZONE	12,00	5 ZONE	33,70	5 ZONE	52,50
6-7 ZONE	14,00	6-7 ZONE	39,20	6-7 ZONE	61,50

Tabella 8: Prezzi dei biglietti *Metrebus* Lazio per zone

Abbonamenti mensili <i>Metrebus</i> Lazio		Abbonamenti annuali <i>Metrebus</i> Lazio	
N. Zone	€	N. Zone	€
1 ZONA	24,50	1 ZONA	172,00
2 ZONE	35,00	2 ZONE	245,30
3 ZONE	59,50	3 ZONE	404,00
4 ZONE	73,50	4 ZONE	488,10
5 ZONE	91,00	5 ZONE	590,80
6-7 ZONE	108,50	6-7 ZONE	688,40

Tabella 9: Prezzi degli abbonamenti *Metrebus* Lazio per zone

+ + REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

5.3 "Io Viaggio"

Il sistema tariffario integrato "Io Viaggio" permette di utilizzare qualsiasi servizio di trasporto pubblico locale in Lombardia.

Anche per questo sistema si distinguono biglietti singoli e abbonamenti:

- "Io viaggio ovunque in Lombardia 1,2,3,7 giorni" sono biglietti integrati per viaggiare 1, 2, 3, 7 giorni consecutivi utilizzando bus urbani ed extraurbani, tram, filobus, metropolitane, treni suburbani e regionali (anche in prima classe, nell'ambito di validità della tariffa ferroviaria regionale Lombardia), treni Malpensa-Express (solo per viaggi che non comprendono l'aeroporto di Malpensa), battelli sul lago d'Iseo, servizi a chiamata, funivie e funicolari di trasporto pubblico. Le tariffe previste sono le seguenti:
 - 1 giorno: € 16,00;
 - 2 giorni: € 27,00;
 - 3 giorni: € 32,50;
 - 7 giorni: € 43,00.
- "Io viaggio ovunque in Lombardia mese" è un abbonamento integrato che consente di viaggiare su bus urbani ed extraurbani, tram, filobus, metropolitane, treni suburbani e regionali di seconda classe, nell'ambito di validità della tariffa ferroviaria regionale Lombardia), treni Malpensa Express (alcuni treni richiedono la carta Plus Lombardia), battelli sul lago d'Iseo, servizi a chiamata di trasporto pubblico, funivie e funicolari di trasporto pubblico. Le tariffe previste sono le seguenti:
 - 1 mese solare: € 107,00;
 - 3 mesi consecutivi: € 308,00;
 - 12 mesi consecutivi: € 1.027,50.
- "Io viaggio ovunque agevolata" è un abbonamento annuale a tariffa agevolata che consente di viaggiare sui servizi di trasporto pubblico della Lombardia (autobus urbani e interurbani, tram, metropolitana, treni suburbani e regionali in seconda classe, funivie non turistiche, funicolari, servizi di navigazione del lago d'Iseo) e di accedere ai varchi metropolitani e ferroviari. Le fasce di agevolazione, variabili per reddito, grado di invalidità, età, sono disponibili sul sito www.regione.lombardia.it - sezione io viaggio.
- "Io viaggio ovunque in provincia" è l'abbonamento mensile integrato per muoversi su tutti i mezzi pubblici di una provincia: bus urbani ed extraurbani, tram, filobus, metropolitane, treni suburbani e regionali di seconda classe (per spostarsi tra località nel medesimo ambito provinciale, nell'ambito di validità della tariffa ferroviaria regionale Lombardia), treni Malpensa Express di seconda classe, battelli sul lago d'Iseo, servizi a chiamata, funivie e funicolari di trasporto pubblico; pensato per chi utilizza più mezzi pubblici per raggiungere due località della stessa provincia, ha tariffe differenti per i diversi ambiti provinciali.
- "Io viaggio in famiglia" è un'agevolazione che prevede che i ragazzi minori di 14 anni viaggino gratis sui trasporti pubblici in Lombardia quando accompagnati da un familiare in possesso di un biglietto o abbonamento valido.
- "Io viaggio trenocittà" è l'abbonamento mensile integrato per i pendolari che usano il treno e i mezzi pubblici in città; esso è valido su tutti i treni suburbani e regionali in Lombardia e su tutti i trasporti urbani della città scelta. Ogni città ha il suo abbonamento mensile. Le tariffe variano di città in città e dipendono dalla distanza percorsa in treno.

REGIONE CALABRIA - Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale

5.4 "Unico Campania"

Con tale sistema la Regione Campania è diventata un esempio, a livello europeo, di integrazione tariffaria, sia per estensione territoriale che per complessità del sistema. Esso è stato infatti citato nel "Libro Bianco dei Trasporti" redatto dalla commissione della Unione Europea come modello da promuovere per garantire agli utenti una maggiore flessibilità ed un aumento dell'attrattività dei trasporti pubblici (fonte: www.uniceuropa.eu). La peculiarità del sistema Unico Campania è rappresentata dal fatto che l'intero sistema ha natura regionale e quindi anche la struttura tariffaria è unica per tutta la regione.

L'introduzione del sistema integrato, con una notevole riduzione di costi da parte dell'utenza, ha portato ad un considerevole aumento dell'utilizzo del Tpl all'interno dell'area napoletana e non solo.

Sostanzialmente tutti i titoli di viaggio sono raggruppati in:

- *suburbani* usati cioè per gli spostamenti con origine e destinazione all'interno dell'area urbana e suburbana di riferimento (UNA, UAV, UBN, UCE, USA);
- *per spostamenti da/per Napoli da tutta la Campania* ulteriormente suddivisi in 16 classi chilometriche a seconda della distanza da percorrere (NA1, NA2, NA3, ..., NA16);
- *per spostamenti tra due comuni diversi da Napoli senza transito per Napoli* suddivisi in 16 classi chilometriche a seconda della distanza da percorrere (AC1, AC2, AC3, ..., AC16).

Ancora, il singolo titolo di viaggio si diversifica in:

- *aziendale*, che consente di viaggiare con una sola delle aziende consorziate;
- *integrato*, che, per la tratta richiesta, consente di viaggiare con tutte le aziende consorziate.

Il biglietto giornaliero, per esempio, se aziendale, consente di effettuare un numero illimitato di spostamenti utilizzando la stessa azienda, se integrato, consente di effettuare un numero illimitato di spostamenti utilizzando più aziende di trasporto.

In particolare, l'abbonamento annuale è un titolo di viaggio personale, nominativo con foto, su card elettronica con microchip (la card ha validità di 5 anni). Esso è valido 12 mesi solari consecutivi a partire dal 1° del mese successivo alla richiesta.

Affianco agli abbonamenti ordinari sono previsti abbonamenti agevolati per reddito, studio, età e particolari categorie di appartenenza (Forze Armate, Forze di Polizia, Vigili del Fuoco, Guardia Costiera, etc.).

Tutti i titoli di viaggio previsti, suddivisi per province, zone e tempo di validità, e le relative tariffe sono riportate in **Figura 14** raffigurante lo schema tariffario "Unico Campania" aggiornato a giugno 2017.

Figura 14: Schema tariffario 2017 "Unico Campania"

D.L. 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”.

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

(2) Convertito in legge, con modificazioni, dall' art. 1, comma 1, L. 21 giugno 2017, n. 96.

(...)

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.”. ⁽¹⁰⁵⁾

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 si applica a decorrere dall'anno 2021; in ogni caso non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, e alle disposizioni normative nazionali vigenti. 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); ⁽¹¹⁴⁾

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* ⁽¹¹²⁾.

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*. ⁽¹¹³⁾

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. ⁽¹⁰⁵⁾

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*. ⁽¹⁰⁵⁾

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. ⁽¹⁰⁶⁾
⁽¹¹⁵⁾

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. ⁽¹⁰⁶⁾

8-quater. Le disposizioni di cui al comma 8-ter si applicano dal 1° gennaio 2018. ⁽¹⁰⁶⁾

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*. ⁽¹⁰⁶⁾

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. ⁽¹⁰⁶⁾

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. ⁽¹⁰⁶⁾

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. ⁽¹⁰⁶⁾

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". ⁽¹⁰⁵⁾

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. ⁽¹⁰⁶⁾

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. ⁽¹⁰⁶⁾

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. ⁽¹⁰⁶⁾

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. ⁽¹⁰⁶⁾

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". ⁽¹⁰⁷⁾

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. ⁽¹⁰⁹⁾

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". ⁽¹⁰⁸⁾

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. ⁽¹⁰⁸⁾

[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. ⁽¹¹⁰⁾ ⁽¹¹¹⁾]

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". ⁽¹⁰⁸⁾

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

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

(107) 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.

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

(109) 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.

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

(111) 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.

(112) Lettera aggiunta dall' art. 1, comma 74, lett. a), L. 27 dicembre 2017, n. 205, a decorrere dal 1° gennaio 2018.

(113) Comma inserito dall' art. 1, comma 74, lett. b), L. 27 dicembre 2017, n. 205, a decorrere dal 1° gennaio 2018.

(114) 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, e, successivamente, dall' art. 21-bis, comma 1, D.L. 23 ottobre 2018, n. 119, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 dicembre 2018, n. 136.

(115) 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. 14 novembre 1995, n. 481 recante: "Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità".

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

(2) Vedi, anche, la L. 31 luglio 1997, n. 249 e l'art. 10, D.Lgs. 31 luglio 2005, n. 177.

1. Finalità.

1. Le disposizioni della presente legge hanno la finalità di garantire la promozione della concorrenza e dell'efficienza nel settore dei servizi di pubblica utilità, di seguito denominati «servizi» nonché adeguati livelli di qualità nei servizi medesimi in condizioni di economicità e di redditività, assicurandone la fruibilità e la diffusione in modo omogeneo sull'intero territorio nazionale, definendo un sistema tariffario certo, trasparente e basato su criteri predefiniti, promuovendo la tutela degli interessi di utenti e consumatori, tenuto conto della normativa comunitaria in materia e degli indirizzi di politica generale formulati dal Governo. Il sistema tariffario deve altresì armonizzare gli obiettivi economico-finanziari dei soggetti esercenti il servizio con gli obiettivi generali di carattere sociale, di tutela ambientale e di uso efficiente delle risorse.

2. Per la privatizzazione dei servizi di pubblica utilità, il Governo definisce i criteri per la privatizzazione di ciascuna impresa e le relative modalità di dismissione e li trasmette al Parlamento ai fini dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari ⁽³⁾.

(3) Comma così modificato dall'art. 3, L. 31 luglio 1997, n. 249.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. I componenti e i funzionari delle Autorità, nell'esercizio delle funzioni, sono pubblici ufficiali e sono tenuti al segreto d'ufficio. Fatta salva la riserva all'organo collegiale di adottare i provvedimenti nelle materie di cui al comma 12, per garantire la responsabilità e l'autonomia nello svolgimento delle procedure istruttorie, ai sensi della *legge 7 agosto 1990, n. 241*, e successive modificazioni, e del *decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29*, e successive modificazioni, si applicano i principi riguardanti l'individuazione e le funzioni del responsabile del procedimento, nonché quelli relativi alla distinzione tra funzioni di indirizzo e controllo, attribuite agli organi di vertice, e quelli concernenti le funzioni di gestione attribuite ai dirigenti.

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

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

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

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

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

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

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

f) emana le direttive per la separazione contabile e amministrativa e verifica i costi delle singole prestazioni per assicurare, tra l'altro, la loro corretta disaggregazione e imputazione per funzione svolta, per area geografica e per categoria di utenza evidenziando

separatamente gli oneri conseguenti alla fornitura del servizio universale definito dalla convenzione, provvedendo quindi al confronto tra essi e i costi analoghi in altri Paesi, assicurando la pubblicizzazione dei dati;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) i criteri, le condizioni, i termini e le modalità per l'esperimento di procedure di conciliazione o di arbitrato in contraddittorio presso le Autorità nei casi di controversie insorte tra utenti e soggetti esercenti il servizio, prevedendo altresì i casi in cui tali procedure di conciliazione o di arbitrato possano essere rimesse in prima istanza alle commissioni arbitrali e conciliative istituite presso le camere

di commercio, industria, artigianato e agricoltura. Fino alla scadenza del termine fissato per la presentazione delle istanze di conciliazione o di deferimento agli arbitri, sono sospesi i termini per il ricorso in sede giurisdizionale che, se proposto, è improcedibile. Il verbale di conciliazione o la decisione arbitrale costituiscono titolo esecutivo ⁽¹⁴⁾ ⁽¹⁵⁾.

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

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

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

28. Ciascuna Autorità, con propri regolamenti, definisce, entro trenta giorni dalla sua costituzione, le norme concernenti l'organizzazione interna e il funzionamento, la pianta organica del personale di ruolo, che non può eccedere le centoventi unità, l'ordinamento delle carriere, nonché, in base ai criteri fissati dal contratto collettivo di lavoro in vigore per l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e tenuto conto delle specifiche esigenze funzionali e organizzative, il trattamento giuridico ed economico del personale. Alle Autorità non si applicano le disposizioni di cui al *D.Lgs. 3 febbraio 1993, n. 29*, e successive modificazioni, fatto salvo quanto previsto dal comma 10 del presente articolo ⁽¹⁸⁾.

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

30. Ciascuna autorità può assumere, in numero non superiore a sessanta unità ⁽¹⁹⁾, dipendenti con contratto a tempo determinato di durata non superiore a due anni nonché esperti e collaboratori esterni, in numero non superiore a dieci, per specifici obiettivi e contenuti professionali, con contratti a tempo determinato di durata non superiore a due anni che possono essere rinnovati per non più di due volte ⁽²⁰⁾.

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

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

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

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

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

36. L'esercizio del servizio in concessione è disciplinato da convenzioni ed eventuali contratti di programma stipulati tra l'amministrazione concedente e il soggetto esercente il servizio, nei quali sono definiti, in particolare, l'indicazione degli obiettivi generali, degli scopi specifici e degli obblighi reciproci da perseguire nello svolgimento del servizio; le procedure di controllo e le

sanzioni in caso di inadempimento; le modalità e le procedure di indennizzo automatico nonché le modalità di aggiornamento, revisione e rinnovo del contratto di programma o della convenzione.

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

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

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

b) a decorrere dal 1996, mediante contributo di importo non superiore all'uno per mille dei ricavi dell'ultimo esercizio, versato dai soggetti esercenti il servizio stesso; il contributo è versato entro il 31 luglio di ogni anno nella misura e secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro delle finanze emanato, di concerto con il Ministro del tesoro, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge ⁽²¹⁾.

39. [Il Ministro delle finanze è autorizzato ad adeguare il contributo a carico dei soggetti esercenti il servizio in relazione agli oneri atti a coprire le effettive spese di funzionamento di ciascuna Autorità] ⁽²²⁾.

40. Le somme di cui al comma 38, lettera *b*), afferenti all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni e all'Autorità per l'energia elettrica e il gas sono versate direttamente ai bilanci dei predetti enti ⁽²³⁾.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(19) Per la riduzione del numero dei dipendenti dell'ARERA a tempo determinato, vedi l'art. 1, comma 347, L. 30 dicembre 2018, n. 145.

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

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

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

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

3. Disposizioni relative all'Autorità per l'energia elettrica e il gas e altre disposizioni concernenti il settore elettrico ⁽²⁴⁾.

1. In relazione a quanto previsto dall'articolo 2, comma 14, della presente legge, sono trasferite all'Autorità per l'energia elettrica e il gas le funzioni in materia di energia elettrica e gas attribuite dall'articolo 5, comma 2, lettera b), del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 373, al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, che le esercita, a norma del predetto articolo 5, sino alla emanazione del regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità di cui all'articolo 2, comma 28, della presente legge.

2. Per le tariffe relative ai servizi di fornitura dell'energia elettrica i prezzi unitari da applicare per tipologia di utenza sono identici sull'intero territorio nazionale. Tali tariffe comprendono anche le voci derivanti dai costi connessi all'utilizzazione dei combustibili fossili e agli acquisti di energia da produttori nazionali e agli acquisti di energia importata nonché le voci derivanti dagli oneri connessi all'incentivazione della nuova energia elettrica prodotta con fonti rinnovabili ed assimilate. L'Autorità accerta, inoltre, la sussistenza di presupposti delle voci derivanti dalla reintegrazione degli oneri connessi alla sospensione e alla interruzione dei lavori per la realizzazione di centrali nucleari ed alla chiusura definitiva delle centrali nucleari, nonché dalla copertura finanziaria delle minori entrate connesse alle disposizioni fiscali introdotte in attuazione del piano energetico nazionale, secondo quanto previsto dall'articolo 33 della legge 9 gennaio 1991, n. 9. Tali voci vengono specificate nella tariffa. L'Autorità verifica la congruità dei criteri adottati per determinare i rimborsi degli oneri connessi alla sospensione e alla interruzione dei lavori per la realizzazione di centrali nucleari nonché alla loro chiusura, anche per l'esercizio delle competenze di cui al comma 7 del presente articolo ⁽²⁵⁾.

3. L'autorità, nell'esercizio delle funzioni e dei poteri di cui all'articolo 2, comma 12, lettera c), e commi 20 e 22, emana direttive per assicurare l'individuazione delle diverse componenti le tariffe di cui al comma 2, nonché dei tributi ⁽²⁶⁾.

4. Per l'aggiornamento delle tariffe per la parte al netto delle voci di costo di cui al comma 2, i soggetti esercenti il servizio, sulla base delle variazioni dei parametri di cui all'articolo 2, comma 18, stabiliti dall'Autorità ai sensi dell'articolo 2, comma 12, lettera e), nonché degli eventuali elementi di cui all'articolo 2, comma 19, predispongono la proposta di aggiornamento delle tariffe da sottoporre entro il 30 settembre di ogni anno alla verifica da parte dell'Autorità nell'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 2, comma 12. Trascorsi quarantacinque giorni dalla comunicazione della proposta di aggiornamento senza che l'Autorità abbia verificato la proposta la stessa si intende positivamente verificata. Ove l'Autorità ritenga necessario richiedere notizie o effettuare approfondimenti, il suddetto termine è prorogato di 15 giorni. Le tariffe relative ai servizi di fornitura dell'energia elettrica, aggiornate entro il 31 dicembre di ogni anno, entrano in vigore dal 1° gennaio dell'anno successivo. Contestualmente l'Autorità provvede a definire eventuali aggiornamenti delle perequazioni.

5. L'aggiornamento delle tariffe in relazione ai costi relativi ai combustibili fossili, all'energia elettrica acquistata da produttori nazionali e importata avviene per effetto di meccanismi di calcolo automatici sulla base di criteri predefiniti dall'Autorità e correlati all'andamento del mercato. L'aggiornamento delle tariffe viene effettuato a cura dei soggetti esercenti il servizio ed è sottoposto a successiva verifica da parte dell'Autorità ⁽²⁷⁾.

6. I sistemi di perequazione tra i diversi soggetti esercenti il servizio sono disciplinati sulla base dei provvedimenti generali emanati in materia dal Ministro competente o, dopo l'entrata in vigore dei regolamenti di cui all'articolo 2, comma 28, dall'Autorità.

7. I provvedimenti già adottati dal Comitato interministeriale prezzi e dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato in materia di energia elettrica e di gas conservano piena validità ed efficacia, salvo modifica o abrogazione disposta dal Ministro, anche nell'atto di concessione, o dalla Autorità competente. Il provvedimento CIP n. 6 del 29 aprile 1992, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 109 del 12 maggio 1992, come integrato e modificato dal decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato del 4 agosto 1994, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 186 del 10 agosto 1994, si applica, per tutta la durata del contratto, alle iniziative prescelte, alla data di entrata in vigore della presente legge, ai fini della stipula delle convenzioni, anche preliminari, previste dal decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato del 25 settembre 1992, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 235 del 6 ottobre 1992, nonché alle proposte di cessione dell'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili propriamente dette, presentate all'ENEL spa entro il 31 dicembre 1994 ed alle proposte di cessione di energia elettrica che utilizzano gas d'altoforno o di cokeria presentate alla medesima data, a condizione che in tali ultimi casi permanga la necessaria attività primaria dell'azienda. Conservano altresì efficacia le disposizioni di cui al *decreto del Presidente della Repubblica del 28 gennaio 1994*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 56 del 9 marzo 1994. Per le altre iniziative continua ad applicarsi la normativa vigente, ivi compreso il citato provvedimento CIP n. 6 del 1992 ed i relativi aggiornamenti previsti dall'*articolo 22, comma 5, della legge 9 gennaio 1991, n. 9*, che terranno conto dei principi di cui all'articolo 1 della presente legge ⁽²⁸⁾.

8. Per i soggetti esercenti il servizio nel settore elettrico la separazione contabile di cui all'articolo 2, comma 12, lettera f), deve essere attuata nel termine di due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, e concerne, in particolare, le diverse fasi di generazione, di trasmissione e di distribuzione come se le stesse fossero gestite da imprese separate. Tali soggetti pubblicano nella relazione annuale sulla gestione uno stato patrimoniale e un conto profitti e perdite distinti per ogni fase. Fermo restando quanto previsto dall'*articolo 20, primo comma, della legge 29 maggio 1982, n. 308*, le attività elettriche già esercitate dalle imprese elettriche degli enti locali restano affidate in concessione da parte del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato. I rapporti tra le imprese elettriche degli enti locali e l'ENEL spa restano regolati da convenzioni stipulate ai sensi dell'*articolo 21 della legge 9 gennaio 1991, n. 9*.

9. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

(24) Vedi, anche, il D.L. 13 settembre 1996, n. 473, in materia di trasparenza delle tariffe elettriche.

(25) Vedi, anche, il D.P.C.M. 31 ottobre 2002.

(26) Comma così sostituito dall'art. 1, D.L. 13 settembre 1996, n. 473 nel testo integrato dalla relativa legge di conversione.

(27) Vedi, anche, il D.P.C.M. 31 ottobre 2002.

(28) L'art. 1, D.M. 24 gennaio 1997 (Gazz. Uff. 22 febbraio 1997, n. 44) ha disposto che alle iniziative e alle proposte di cessione previste dal presente comma, nonché agli impianti già realizzati e a quelli in corso di realizzazione alla data della sua entrata in vigore, si applicano le disposizioni concernenti la nuova produzione di energia contenute nel provvedimento CIP 29 aprile 1992, n. 6, come integrato e modificato dal decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato 4 agosto 1994.

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.

6-bis. Dal 1° gennaio 2019 è riconosciuto il diritto all'agevolazione tariffaria in misura massima dell'ottanta per cento sui servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16 in favore di tutti gli appartenenti alla Polizia di Stato, all'Arma dei Carabinieri, al Corpo della Guardia di Finanza ed alla Polizia Penitenziaria, nei limiti delle risorse disponibili ⁽⁶⁾.

6-ter. Il competente dipartimento regionale definisce le tipologie di titoli di viaggio ricomprese nell'agevolazione, le modalità di compensazione e le forme di attuazione dell'agevolazione ⁽⁶⁾.

(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).

(6) Comma aggiunto dall' art. 8, comma 1, L.R. 19 dicembre 2018, n. 48, a decorrere dal 1° gennaio 2019 (ai sensi di quanto stabilito dall' art. 11, 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 legge 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 ⁽⁷⁾.
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.

(7) 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 ⁽⁸⁾;
 - 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.

(8) 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 ⁽¹¹⁾.

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) ⁽⁹⁾.

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⁽¹⁰⁾.

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.

(9) 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).

(10) 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).

(11) 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⁽³²⁾.

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 ⁽¹²⁾.

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 ^{(13) (29)}.

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 ⁽¹⁴⁾:

- 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 ⁽¹⁵⁾;
- 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 ⁽¹⁵⁾.

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 ⁽¹⁶⁾.

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 ⁽¹⁷⁾.

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 ⁽¹⁸⁾.

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 ⁽¹⁹⁾.

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 ⁽¹⁹⁾.

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 ⁽¹⁹⁾.

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 ⁽²⁰⁾.

10-bis. Ai funzionari dell'ART-CAL può essere delegata l'adozione di atti di mero accertamento, a contenuto vincolato o meramente esecutivi ⁽²¹⁾.

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 ⁽²²⁾:

- 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 ⁽²³⁾.

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 ⁽²⁴⁾;
- 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* ⁽²⁵⁾.

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 ⁽²⁶⁾.

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* ⁽²⁷⁾.

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 ⁽³⁰⁾.

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

21. La società di cui al comma 20 è costituita mediante scissione parziale della s.r.l. Ferrovie della Calabria per scorporazione del ramo d'azienda relativo alle attività di gestione e manutenzione delle infrastrutture della rete ferroviaria regionale non interconnessa,

trattandosi di attività afferenti a un servizio di interesse generale necessario per il perseguimento delle finalità istituzionali della Regione Calabria.

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

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

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

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

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

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

25. La Giunta regionale definisce, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, lo schema dello statuto dell'Agenzia regionale reti e mobilità e le modalità e i termini per la sua costituzione ⁽³¹⁾.

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 ⁽²⁸⁾.

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.

(12) 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).

(13) 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).

(14) 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).

(15) 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).

(16) 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).

- (17) 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).
- (18) 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).
- (19) 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).
- (20) 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).
- (21) 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).
- (22) 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).
- (23) 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).
- (24) 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).
- (25) 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).
- (26) 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).
- (27) 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).
- (28) 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).
- (29) Vedi, anche, l'art. 3, comma 1, Reg. reg. 21 ottobre 2016, n. 14.
- (30) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il Reg. reg. 21 ottobre 2016, n. 14.
- (31) In attuazione di quanto disposto dal presente comma, vedi la Delib.G.R. 29 aprile 2016, n. 148.
- (32) Vedi, anche, la Delib.G.R. 30 marzo 2017, n. 117.

Art. 14 Servizi comunali e metropolitani ⁽³³⁾.

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.

(33) Vedi, anche, la Delib.G.R. 4 febbraio 2019, n. 49.

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 ⁽³⁴⁾:

- 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 ⁽³⁵⁾.

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 ⁽³⁶⁾.

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.

(34) *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).*

(35) *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 ⁽³⁶⁾ ⁽³⁸⁾;

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 ⁽³⁷⁾.

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.

(36) 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).

(37) 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).

(38) 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 ⁽⁴⁰⁾.

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. ⁽³⁹⁾]

(39) 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).

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

Art. 19 Risorse umane.

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

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

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

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

Art. 20 Beni strumentali.

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

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

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

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

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

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

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

b) l'obbligo di cessione al subentrante, se al momento del subentro non è scaduto il vincolo di destinazione di cui alla lettera a), 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 ⁽⁴³⁾;

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 ⁽⁴¹⁾.

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 ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ 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).

⁽⁴²⁾ 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).

⁽⁴³⁾ 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 ⁽⁴⁴⁾:

- 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 ⁽⁴⁵⁾.

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 ⁽⁴⁶⁾.

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.

(44) 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).

(45) 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).

(46) 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 ⁽⁴⁹⁾.

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 ⁽⁵⁰⁾.

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 ⁽⁴⁷⁾.

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 ⁽⁴⁸⁾.

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 ⁽⁵¹⁾.

(47) 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).

(48) 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).

(49) 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).

(50) 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).

(51) 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.
