

TITOLO I

Il sistema del trasporto pubblico regionale e locale

Capo I - Finalità e principi generali

Art. 1

Finalità.

1. La presente legge disciplina in modo organico il sistema del trasporto pubblico regionale e locale con qualunque modalità esercitato nel rispetto della *legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3* (Modifiche al Titolo V della seconda parte della Costituzione) ⁽³⁾.

1-bis. La Regione persegue il contenimento dei consumi energetici, la riduzione delle cause di inquinamento ambientale e la salvaguardia dell'inquinamento atmosferico anche a tutela della salute dei cittadini, in armonia con i principi sanciti e gli obiettivi di contenimento indicati dalle norme statali e comunitarie in materia, nonché con gli impegni internazionali assunti dallo Stato italiano ⁽⁴⁾.

2. La Regione Emilia-Romagna a tal fine opera con il metodo della programmazione e della partecipazione, per il conseguimento delle seguenti finalità ⁽⁵⁾:

a) assicurare ai cittadini e alle imprese la migliore accessibilità e la fruibilità del territorio regionale, anche in funzione delle relazioni con le Regioni contermini e dei collegamenti con il territorio nazionale e dell'Unione europea;

b) promuovere un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolve a un ruolo centrale nella Regione per lo sviluppo civile, economico e la coesione sociale;

c) incentivare la razionale organizzazione del traffico e della circolazione attraverso lo sviluppo dell'intermodalità, della sicurezza e il miglioramento della qualità;

d) favorire l'organizzazione del trasporto delle merci secondo criteri di economicità e funzionalità riferiti alle esigenze di sviluppo delle attività produttive e commerciali;

e) promuovere e operare per la cultura della mobilità sostenibile e lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione tecnologica e gestionale applicata ai trasporti sia collettivi che individuali.

3. [La Regione persegue il contenimento dei consumi energetici e la riduzione delle cause di inquinamento ambientale, in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie in materia, nonché con gli impegni internazionali assunti dallo Stato italiano] ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Comma così sostituito dall'art. 1, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. La presente legge disciplina in modo organico il sistema del trasporto pubblico regionale e locale con qualunque modalità esercitato e dà attuazione al D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, e alle attinenti disposizioni contenute nel titolo III, capo VII del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112.».

⁽⁴⁾ Comma aggiunto dall'art. 1, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

⁽⁵⁾ Alinea così modificato dall'art. 1, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

⁽⁶⁾ Comma soppresso dall'art. 1, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 2

Principi generali e modalità attuative.

1. L'azione regionale in materia di trasporto pubblico regionale e locale si ispira ai seguenti principi generali:

- a) cooperazione tra i livelli di governo statale, regionale e degli enti locali nel rispetto delle reciproche autonomie;
- b) responsabilità, adeguatezza, unicità e autonomia organizzativa delle Amministrazioni;
- c) sussidiarietà e liberalizzazione nel rispetto dei principi sanciti dalle norme comunitarie e da quelle statali in materia di concorrenza, oltre a quelli stabiliti dalla presente legge ⁽⁷⁾;
- d) economicità, sicurezza, qualità ambientale, efficienza ed efficacia nella gestione delle reti e dei servizi;
- e) integrazione dei diversi operatori sia pubblici che privati e progressiva apertura al mercato dei servizi;
- f) confronto tra i costi interni ed esterni dei diversi modi di trasporto individuali e collettivi, sulla base dell'unità di prodotto "persona trasportata per chilometro", al fine di rendere possibile ed incentivare la scelta delle modalità di trasporto meno costose per la collettività in termini ambientali, sociali ed economici, anche tramite l'adozione di apposite politiche tariffarie, fiscali e dei prezzi ⁽⁸⁾;
- f-bis) favorire la priorità a pedoni, ciclisti e mezzi pubblici, nelle aree urbane e ai sistemi integrati con il trasporto pubblico, su ferro e su gomma, per la mobilità pendolare, in applicazione delle direttive comunitarie e delle leggi statali relative alla mobilità sostenibile e agli obiettivi dei Piani urbani della mobilità (P.U.M.) ⁽⁹⁾.

2. Le modalità attuative della presente legge, in essa non espressamente previste, sono demandate al Consiglio regionale e alla Giunta regionale secondo le rispettive competenze.

(7) Lettera così sostituita dall'art. 2, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «c) sussidiarietà ai sensi dell'art. 4, comma 3, lett. a) della legge n. 59 del 1997 e liberalizzazione che riconosca il ruolo dell'iniziativa privata nella gestione dei servizi;».

(8) Lettera così sostituita dall'art. 2, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «f) concorrenza equa tra i diversi modi di trasporto individuali e collettivi secondo una valutazione che evidenzi le effettive componenti interne ed esterne dei costi di ciascuno e renda possibile la scelta delle soluzioni meno costose per la collettività in termini ambientali, sociali ed economici, anche tramite apposite politiche tariffarie e dei prezzi.».

(9) Lettera aggiunta dall'art. 2, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 3

Articolazione del trasporto pubblico regionale e locale.

1. Per sistema del trasporto pubblico regionale e locale si intende l'insieme delle reti e dei servizi di trasporto pubblico di interesse della Regione Emilia- Romagna non riservati alla competenza statale.

2. Il sistema del trasporto pubblico regionale e locale si articola in:

- a) rete delle ferrovie di competenza regionale;
- b) servizi ferroviari regionali e locali e sistemi innovativi ad essi strettamente connessi;
- c) reti, servizi autofilotrannviari e sistemi di trasporto rapido a guida vincolata di superficie e sotterranei, quali tram-metro, metropolitana e simili ⁽¹⁰⁾.
- d) sistemi intermodali urbani ed extraurbani per la gestione della mobilità;
- e) impianti e servizi di trasporto a fune;
- f) servizi marittimi, lacuali, fluviali e aerei.

(10) Lettera così sostituita dall'art. 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: « c) reti e servizi autofilotrannviari;».

Capo II - Programmazione dei trasporti

Sezione I - Programmazione regionale e locale

Art. 4

Partecipazione alla programmazione nazionale e comunitaria.

1. La Regione partecipa alla programmazione nazionale dei trasporti in via prioritaria nell'ambito della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome e mediante altre forme di concertazione con lo Stato e le altre Regioni.
2. La Regione partecipa alla programmazione comunitaria dei trasporti in via prioritaria nell'ambito del Comitato delle Regioni dell'Unione Europea.

Art. 5

Piano regionale integrato dei trasporti.

1. La Regione programma le reti di infrastrutture e i servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e il trasporto pubblico regionale e locale con il concorso degli enti locali e tenendo conto della loro programmazione ed in particolare dei piani predisposti dalle Province, al fine di pervenire, nel rispetto del principio di sussidiarietà, alla massima integrazione delle scelte, operate nell'ambito delle rispettive autonomie ⁽¹¹⁾.
2. Il piano regionale integrato dei trasporti (P.R.I.T.) costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti della Regione secondo le finalità e i principi definiti agli artt. 1 e 2.
3. La Regione, mediante il P.R.I.T.:
 - a) disciplina i propri interventi;
 - b) indirizza e coordina gli interventi degli enti locali e di altri soggetti pubblici e privati operanti nel sistema dei trasporti e della mobilità d'interesse regionale e locale;
 - c) definisce per quanto di sua competenza il sistema delle comunicazioni ferroviarie, stradali, portuali, idroviarie, marittime, aeree, interportuali e autofilotranviarie;
 - d) definisce le principali proposte rispetto alla politica nazionale e comunitaria.
4. Il PRIT è predisposto ed approvato verificando la congruenza con gli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto e con le direttive 1999/30/CE del Consiglio, del 22 aprile 1999, concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo, e 2000/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 novembre 2000, concernente i valori limite per il benzene ed il monossido di carbonio nell'aria ambiente, come già recepite nella normativa statale, tenendo conto degli accordi sulla qualità dell'aria sottoscritti con gli Enti locali, e definisce prescrizioni, indirizzi e direttive per i piani territoriali di coordinamento provinciali ⁽¹²⁾.
5. I Comuni adeguano i propri piani urbanistici alle previsioni del P.R.I.T. relative alle opere pubbliche o di interesse pubblico, in conformità a quanto disposto dal piano territoriale di coordinamento provinciale.

(11) *Comma così modificato dall'art. 4, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.*

(12) *Comma così sostituito dall'art. 4, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato dall'art. 27, comma 1, L.R. 30 giugno 2008, n. 10. Il testo originario era così formulato: «4. Il P.R.I.T. è predisposto ed approvato secondo le modalità previste dall'art. 4 della L.R. 5 settembre 1988, n. 36, e definisce prescrizioni, indirizzi e direttive per i piani territoriali di coordinamento provinciali.»*

Art. 5-bis

Procedimento di approvazione del PRIT ⁽¹³⁾.

1. Il procedimento disciplinato dal presente articolo trova applicazione per l'elaborazione e l'approvazione del PRIT e delle sue varianti.

2. La Giunta regionale elabora un documento preliminare del piano e lo comunica all'Assemblea legislativa. Sulla comunicazione della Giunta l'Assemblea legislativa si esprime attraverso l'approvazione di un ordine del giorno. Successivamente il Presidente della Regione per l'esame congiunto del documento preliminare convoca una conferenza di pianificazione ai sensi dell'*articolo 14 della legge regionale n. 20 del 2000*, chiamando a parteciparvi ai sensi dello stesso articolo 14, comma 3, le Province, i Comuni presenti nella Conferenza Regione-Autonomie locali e le Regioni contermini. Sono inoltre chiamati a partecipare alla conferenza, ai sensi dell'*articolo 14, comma 4 della legge regionale n. 20 del 2000*, i soggetti gestori delle infrastrutture per la mobilità di rilievo almeno regionale.

3. A seguito delle conclusioni della fase della conferenza di pianificazione, l'Assemblea legislativa adotta il piano, previo parere della Conferenza Regione-Autonomie locali. Copia del piano adottato è trasmesso agli enti indicati dal comma 2.

4. Il piano adottato è depositato presso le sedi dell'Assemblea legislativa e delle province per sessanta giorni consecutivi dalla data di pubblicazione, sul Bollettino Ufficiale della Regione, dell'avviso dell'avvenuta adozione. L'avviso contiene l'indicazione degli enti presso i quali il piano è depositato e dei termini entro i quali chiunque può prenderne visione. L'avviso è pubblicato, altresì, su almeno un quotidiano a diffusione regionale e sulle apposite sezioni dei siti istituzionali della Regione e delle province ⁽¹⁴⁾.

5. Entro la scadenza del termine di deposito di cui al comma 4 possono formulare osservazioni e proposte i seguenti soggetti:

a) gli enti e organismi pubblici;

b) le associazioni ambientali, economiche e sociali e quelle costituite per la tutela di interessi diffusi presenti nei territori interessati.

6. L'Assemblea legislativa, entro i successivi novanta giorni, decide sulle osservazioni e approva il piano.

7. Copia integrale del piano approvato è depositata per la libera consultazione presso la Regione ed è trasmessa alle amministrazioni di cui al comma 3, nonché, pubblicata sui siti istituzionali di cui al comma 4. La Regione provvede alla pubblicazione sul Bollettino Ufficiale dell'avviso dell'avvenuta approvazione del piano. Dell'approvazione è data, altresì, notizia, a cura dell'amministrazione regionale, con avviso su almeno un quotidiano a diffusione regionale ⁽¹⁵⁾.

8. Il piano entra in vigore dalla data di pubblicazione dell'avviso dell'approvazione nel Bollettino Ufficiale della Regione, ai sensi del comma 7 .

(13) Articolo aggiunto dall'art. 27, comma 2, L.R. 30 giugno 2008, n. 10, poi così modificato come indicato nelle note che seguono.

(14) Comma così sostituito dall'art. 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «4. Il piano adottato è depositato presso le sedi dell'Assemblea legislativa e delle Province per sessanta giorni dalla pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione dell'avviso dell'avvenuta adozione. L'avviso contiene l'indicazione degli enti presso i quali il piano è depositato e dei termini entro i quali chiunque può prenderne visione. L'avviso è pubblicato altresì su almeno un quotidiano a diffusione regionale.».

(15) Comma così sostituito dall'art. 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «7. Copia integrale del piano approvato è depositata per la libera consultazione presso la Regione ed è trasmessa alle amministrazioni di cui al comma 3. La Regione provvede alla pubblicazione nel Bollettino Ufficiale dell'avviso dell'avvenuta approvazione del piano. Dell'approvazione è data altresì notizia, a cura dell'amministrazione regionale, con avviso su almeno un quotidiano a diffusione regionale.».

Art. 6

Programmazione di bacino provinciale.

1. La programmazione della mobilità delle persone e delle merci si articola per bacini provinciali e per ambiti di mobilità di area vasta, intesi come unità territoriali entro le quali possa essere programmato un sistema di trasporto pubblico integrato, fortemente orientato all'organizzazione intermodale dei servizi e coordinato in rapporto ai modi e ai fabbisogni di mobilità. Su tali ambiti agiscono gli strumenti delle programmazioni provinciali, sia generali sia settoriali che riguardino i trasporti, i Piani del traffico della viabilità extraurbana e i piani urbani della mobilità di area vasta, nonché i piani di bacino ⁽¹⁶⁾.

2. La Provincia, di concerto con la Regione e d'intesa con i Comuni interessati, individua gli àmbiti intercomunali ove promuovere la formazione dei piani di area vasta di cui al comma 1, propone i documenti preliminari di indirizzi e promuove i relativi accordi di programma.

3. Qualora i suddetti piani di livello intercomunale comportino varianti alla pianificazione territoriale e urbanistica si applicano le procedure di cui all'*articolo 40 della L.R. n. 20 del 2000* ⁽¹⁷⁾.

(16) *Periodo così modificato dall'art. 27, comma 3, L.R. 30 giugno 2008, n. 10.*

(17) *Articolo così sostituito dall'art. 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Art. 6. Programmazione provinciale e di bacino. 1. La programmazione della mobilità delle persone e delle merci si articola per àmbiti provinciali e per bacini di traffico, intesi come unità territoriali entro le quali possa essere programmato anche attraverso piani di bacino predisposti dalle Province ai sensi dell'art. 4 L.R. n. 6 del 1995 un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai modi e ai fabbisogni di mobilità.*

2. *Ciascun ente individua i bacini funzionali alla programmazione della mobilità nel territorio di propria competenza.*

3. *La Regione, in concorso con le Province interessate, individua i bacini di traffico necessari per la programmazione della mobilità di interesse interprovinciale.*

4. *Ciascuna Provincia, in concorso con i Comuni interessati, individua i bacini di traffico per la programmazione della mobilità intercomunale.».*

Art. 7

Programmazione di livello comunale.

1. I comuni così come individuati dalla Regione ai sensi dell'*articolo 36 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285* (Nuovo codice della strada), sono tenuti all'adozione dei piani urbani della mobilità e dei piani urbani del traffico, con particolare attenzione al trasporto pubblico e alla mobilità pedonale e ciclabile, così come indicati dalle direttive europee, dai piani di trasporto e dalle leggi statali e regionali.

2. La Regione, nell'àmbito delle azioni di attuazione dei principi della mobilità sostenibile, della sua regolamentazione e di sviluppo della integrazione modale, di cui all'articolo 30 della presente legge, promuove e finanzia prioritariamente l'attuazione degli interventi, volti alla valorizzazione e al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, delle reti della mobilità pedonale e ciclabile e dei sistemi integrati di mobilità, previsti nei piani urbani della mobilità e nei piani urbani del traffico.

3. La Regione può inoltre promuovere interventi di comuni singoli o associati che non sono compresi tra quelli tenuti alla predisposizione dei piani urbani del traffico.

4. I piani di settore di livello comunale seguono le procedure di approvazione di cui all'*articolo 34 della L.R. n. 20 del 2000* e possono apportare modifiche o integrazioni, relativamente alle infrastrutture per la mobilità previste dal piano operativo comunale, ai sensi dell'articolo 30 della medesima *L.R. n. 20 del 2000* ⁽¹⁸⁾.

(18) *Articolo così sostituito dall'art. 6, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Art. 7. Piani del traffico. 1. La Regione provvede all'individuazione e aggiornamento dell'elenco dei comuni tenuti alla predisposizione dei Piani urbani del traffico (P.U.T.) in base all'art. 36 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 «Nuovo Codice della Strada».*

2. *Nell'àmbito delle azioni di regolazione della mobilità, i P.U.T. definiscono gli specifici interventi volti alla valorizzazione delle reti e dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, della mobilità pedonale e ciclabile, anche ai fini previsti dall'art. 30.*

3. *Tali azioni possono essere intraprese anche da Comuni non ricompresi tra quelli tenuti alla predisposizione dei P.U.T..*

4. *La Provincia adotta il piano del traffico della viabilità extraurbana ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs n. 285 del 1992.*

5. *La Provincia, o la città metropolitana ove istituita, di concerto con la Regione e d'intesa con i Comuni interessati, individua gli àmbiti sovracomunali ove promuovere la formazione di piani generali del traffico intercomunale o di area metropolitana. Le intese sopra indicate sono recepite mediante accordo di programma ai sensi dell'art. 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142.*

6. *L'approvazione dei P.U.T. è subordinata alla preventiva verifica di coerenza con i piani territoriali e di settore da parte della Provincia territorialmente competente la quale deve esprimersi entro sessanta giorni dal ricevimento del piano adottato. Trascorso il termine di sessanta giorni tale verifica si considera positiva.*

7. *I P.U.T. e i relativi aggiornamenti, qualora contengano previsioni aventi valore di variante al Piano regolatore generale, limitate al caso di cui all'art. 15, comma 4, lettera a) della L.R. 7 dicembre 1978, n. 47, come successivamente modificato, sono adottati e approvati con le procedure di cui all'art. 21 della medesima L.R. n. 47*

del 1978. In tali casi la Provincia può formulare osservazioni, di cui all'art. 14, comma 2, della L.R. n. 47 del 1978 alle quali i Comuni sono tenuti, in sede di approvazione, ad adeguarsi ovvero ad esprimersi con motivazioni puntuali e circostanziate. Trascorso il termine di sessanta giorni la variante si considera valutata positivamente dalla Giunta provinciale.

8. Qualora la Provincia non sia dotata del P.T.B. (piano territoriale di bacino) e del piano territoriale di coordinamento o del piano territoriale infraregionale, la verifica dei P.U.T. di cui al comma 7 è effettuata dalla Giunta regionale.».

Sezione II - Programmazione del trasporto pubblico regionale e locale

Art. 8

Atto di indirizzo generale ⁽¹⁹⁾.

1. Il Consiglio regionale adotta, ogni tre anni, un atto di indirizzo generale per la elaborazione degli accordi di programma di cui all'articolo 12 e per la programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale, anche in attuazione del P.R.I.T. e tenendo conto della programmazione locale, di bacino o di area metropolitana ⁽²⁰⁾ ⁽²¹⁾.

1-bis. La Giunta regionale presenta annualmente alla Commissione consiliare competente il consuntivo dell'attività svolta e le previsioni operative conseguenti ⁽²²⁾.

(19) Vedi, anche, il Comunicato reg. 6 maggio 2004.

(20) Comma così modificato dall'art. 7, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(21) Per l'approvazione dell'atto di indirizzo, di cui al presente comma, vedi la Delib.C.R. 20 dicembre 2000, n. 127 e la Delib.Ass.Legisl. 8 settembre 2015, n. 29.

(22) Comma aggiunto dall'art. 7, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 9

Servizi minimi ⁽²³⁾.

1. L'atto di indirizzo di cui all'articolo 8 contiene la definizione dei principi per la determinazione dei servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, con riferimento ⁽²⁴⁾:

a) ai contenuti degli strumenti di programmazione della Regione e degli enti locali;

b) alla salvaguardia, al potenziamento ed al miglioramento del livello medio regionale dei servizi minimi definiti nel precedente triennio ⁽²⁵⁾;

b-bis) al perseguimento di una omogenea accessibilità dei territori attraverso l'equilibrio e l'integrazione dei servizi su ferro e su gomma ⁽²⁶⁾;

c) alla definizione di standard di qualità e quantità coerenti con l'obiettivo della mobilità sostenibile;

c-bis) a una immagine omogenea, coordinata ed identificabile del servizio pubblico, dei mezzi, delle fermate e dell'informazione ⁽²⁷⁾;

d) all'ammontare complessivo delle risorse regionali attribuibili a compensazione degli obblighi di servizio pubblico, con qualsiasi modalità il servizio stesso sia effettuato;

e) alle integrazioni funzionali, tariffarie e organizzative della mobilità;

f) alla promozione di soluzioni che concorrano alla salvaguardia dell'ambiente, alla riduzione dei consumi energetici, alla vivibilità delle aree urbane, extraurbane e delle zone sensibili, favorendo l'introduzione di tecnologie innovative anche in coerenza con gli obblighi assunti a livello statale ed internazionale ⁽²⁸⁾;

g) ai parametri territoriali e di popolazione;

h) agli esiti della consultazione con gli Enti locali, con le organizzazioni sindacali, con le associazioni di categoria, dei consumatori e ambientaliste ⁽²⁹⁾;

i) alla promozione di soluzioni che migliorino la sicurezza della circolazione;

i-bis) a garantire e facilitare il pendolarismo scolastico e lavorativo, la fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso prioritariamente alle strutture sociosanitarie e amministrative ⁽³⁰⁾;

i-ter) a servire il territorio delle Comunità montane e le aree a bassa frequentazione ⁽³¹⁾.

2. Le Province, i Comuni e le Comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale, possono istituire, d'intesa con la Regione, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla Regione ⁽³²⁾. In tal caso l'imposizione degli obblighi di servizio aggiuntivo e le corrispondenti compensazioni finanziarie sono a carico dei bilanci degli enti locali.

(23) Vedi, anche, la Delib.C.R. 23 luglio 2003, n. 500.

(24) Alinea così sostituito dall'art. 8, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. L'atto di indirizzo contiene la definizione dei principi per la determinazione dei servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, con riferimento ai criteri definiti agli artt. 14 e 16 del D.Lgs. n. 422 del 1997 e inoltre:».

(25) Lettera così modificata dall'art. 8, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(26) Lettera aggiunta dall'art. 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(27) Lettera aggiunta dall'art. 8, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(28) Lettera così sostituita dall'art. 8, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «f) alla promozione di soluzioni a minore impatto ambientale, in particolare per le aree urbane e le zone più sensibili, coerenti con gli obblighi assunti a livello nazionale per la riduzione dei consumi energetici e dell'inquinamento ambientale;».

(29) Lettera così sostituita dall'art. 8, comma 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «h) agli esiti della consultazione con gli enti locali, con le organizzazioni sindacali e con le associazioni di categoria e dei consumatori;».

(30) Lettera aggiunta dall'art. 8, comma 6, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(31) Lettera aggiunta dall'art. 8, comma 6, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(32) Periodo così modificato dall'art. 8, comma 7, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 10

Determinazione dei servizi minimi per il trasporto pubblico locale ⁽³³⁾ ⁽³⁴⁾.

1. In base ai contenuti dell'atto di indirizzo di cui all'articolo 8, la Giunta regionale determina i servizi minimi per il trasporto pubblico locale e l'ammontare dei relativi trasferimenti regionali.

(33) Il presente articolo, già sostituito dall'art. 9, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 43, comma 1, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 55 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «Art. 10. Intesa tra Regione ed Enti locali sui servizi minimi. [Vedi, al riguardo, la Delib.G.R. 10 aprile 2001, n. 487]. 1. In base ai contenuti dell'atto di indirizzo di cui all'articolo 8, la Regione perviene all'intesa, relativa ai servizi minimi, in sede di Conferenza Regione - Autonomie locali.».

(34) Vedi, anche, la Delib.G.R. 23 luglio 2014, n. 1438 e la Delib.G.R. 16 maggio 2016, n. 693.

Sezione III - Accordi di programma

Art. 11

Accordi di programma con lo Stato e le altre Regioni.

1. La Regione stipula accordi di programma con lo Stato ed eventualmente con altre Regioni quale strumento di attuazione del coordinamento delle politiche regionali e statali in materia di trasporto pubblico e mobilità.

2. Gli accordi, tenendo conto delle valutazioni della competente Commissione consiliare, individuano ⁽³⁵⁾:

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

3. La Regione organizza, mediante apposita Conferenza, la partecipazione delle province e dei comuni agli accordi di cui al comma 1. Alla Conferenza partecipano anche le Comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale. Qualora l'accordo rivesta importanza per una parte rilevante del territorio regionale, la Regione organizza la partecipazione degli Enti locali interessati acquisendone l'intesa in sede di Conferenza Regione - Autonomie locali ⁽³⁶⁾.

(35) *Alinea così modificato dall'art. 10, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.*

(36) *Comma così sostituito dall'art. 10, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «3. La Regione organizza, mediante apposita Conferenza, la partecipazione delle Province e dei Comuni, agli accordi, di cui al comma 1, ai sensi dell'art. 15, comma 2 del D.L.gs. n. 422 del 1997. Alla suddetta Conferenza partecipano anche le Comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'art. 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, e della L.R. 19 luglio 1997, n. 22.».*

Art. 12

Accordi di programma con gli enti locali.

1. La Regione, sulla base degli indirizzi di cui all'articolo 8, promuove la stipula di accordi di programma con gli Enti locali al fine di realizzare interventi per la riorganizzazione della mobilità e la qualificazione dell'accesso ai servizi di interesse pubblico finalizzati anche alla riduzione del trasporto privato ⁽³⁷⁾.

2. Negli accordi di programma intervengono, insieme agli enti locali, anche le Agenzie di cui al successivo art. 19, ove siano state costituite e secondo le funzioni ad esse attribuite.

3. Gli enti locali possono presentare interventi in concorso con soggetti pubblici e privati e, in particolare, con soggetti interessati al governo e alla gestione della mobilità.

4. Gli accordi di programma determinano il concorso finanziario delle parti per gli investimenti e stabiliscono, sulla base della determinazione di cui all'art. 10, quantità, tempi, modalità e condizioni dei trasferimenti regionali agli Enti delegati di cui all'art. 32 per la copertura degli oneri relativi ai servizi minimi ⁽³⁸⁾ ⁽³⁹⁾.

5. Gli indirizzi, di cui all'articolo 8, per la stipula degli accordi di programma sono oggetto di confronto preventivo con le organizzazioni sindacali, le associazioni imprenditoriali e ambientali, dei consumatori e degli utenti ⁽⁴⁰⁾.

(37) *Comma così sostituito dall'art. 11, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione promuove la stipula di accordi di programma con gli enti locali al fine di realizzare interventi per la riorganizzazione della mobilità e la qualificazione dell'accesso ai servizi di interesse pubblico.».*

(38) *Comma così modificato dall'art. 43, comma 2, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 55 della stessa legge).*

(39) *Per i criteri per la valutazione degli investimenti da inserire negli accordi di programma, ai sensi del presente comma, vedi la Delib.G.R. 10 aprile 2001, n. 500.*

(40) Comma così sostituito dall'art. 11, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «5. Gli indirizzi per la stipula degli accordi di programma sono oggetto di confronto preventivo con le organizzazioni sindacali e le associazioni imprenditoriali.».

Capo III - Disposizioni comuni

Art. 13

Affidamento della gestione del trasporto pubblico regionale e locale ⁽⁴¹⁾.

1. La Regione assume come principio la separazione tra le funzioni di amministrazione, programmazione, progettazione e la gestione del trasporto pubblico regionale e locale. L'affidamento della gestione del servizio avviene nel rispetto delle leggi e degli indirizzi regionali.

2. Le funzioni di programmazione attengono all'analisi della domanda e alla definizione della rete e della qualità e quantità dell'offerta di trasporto pubblico ⁽⁴²⁾.

2-bis. Per i servizi autofiltranviari, tali funzioni, sono definite dall'accordo di programma tra Regione, province e comuni; le funzioni di progettazione sono di competenza degli enti locali territoriali o delle loro agenzie e attengono alla definizione del servizio offerto al pubblico ed oggetto dell'affidamento (orari, numero delle corse giornaliere per ogni linea, bigliettazione integrata, tenuta dei mezzi, e simili); la gestione del servizio è regolata dal contratto di servizio tra gli enti locali competenti, o la loro agenzia, e i soggetti affidatari ed è sottoposta al controllo degli enti stessi o della loro agenzia ⁽⁴³⁾.

2-ter. Per i servizi ferroviari le funzioni di programmazione e quelle di progettazione sono di diretta attribuzione della Regione, salvo quanto stabilito dall'articolo 21, comma 3; la gestione del servizio, il cui affidamento può intervenire anche ai sensi di quanto previsto dall'articolo 18, comma 3, lettera c), è regolata dal contratto di servizio e sottoposta al controllo della Regione e del soggetto appaltante se diverso dalla stessa Regione ⁽⁴⁴⁾.

3. Il trasporto pubblico regionale e locale è organizzato secondo il principio della separazione societaria tra i soggetti titolari della proprietà della rete e degli impianti e quelli titolari della gestione dei servizi. La Regione può emanare indirizzi di carattere cogente in ordine ai contenuti dei bandi di gara e dei contratti di servizio. Definisce altresì gli indicatori di qualità dei servizi, gli obiettivi di miglioramento, da verificarsi allo scadere del quinto anno di esecuzione del contratto, le forme di incentivazione ed i meccanismi premianti e sanzionatori, che riguardo al settore auto filoviario potranno essere concordati nell'ambito degli Accordi di Programma di cui all'articolo 12 ⁽⁴⁵⁾.

4. Gli enti competenti affidano la gestione delle reti mediante provvedimento di concessione, mentre conferiscono la gestione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale mediante affidamento a soggetti individuati secondo le modalità stabilite dalla presente legge. Ove esistano ragioni tecniche, economiche o di opportunità, inerenti prioritariamente l'efficacia, l'affidamento del servizio può essere in esclusiva ⁽⁴⁶⁾.

5. I gestori devono essere in possesso dei requisiti di comprovata idoneità morale, tecnica, professionale e finanziaria, nonché riconoscere il sistema contrattuale fondato sull'accordo interconfederale con la Presidenza del Consiglio dei Ministri del 23 luglio 1993 e successivi eventuali aggiornamenti. I gestori a qualunque titolo applicano il relativo contratto nazionale di settore.

6. La scelta dei soggetti gestori dei servizi è effettuata di norma attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica Amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento. Prima dell'espletamento delle procedure concorsuali, l'ente competente definisce con le organizzazioni sindacali gli aspetti relativi ai diritti dei dipendenti. Per l'aggiudicazione si applica il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Per l'affidamento del servizio ferroviario d'interesse regionale si procede con bando di gara europea, aggiudicando secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ⁽⁴⁷⁾.

7. Alle procedure concorsuali di cui al comma 6 e al successivo affidamento sono ammesse imprese idonee, tra cui società di capitali, anche consortili, e società costituite in forma cooperativa ed in forma consortile. Alle suddette procedure concorsuali sono ammesse anche associazioni temporanee (ATI) costituite da imprese idonee. L'ente competente può definire in fase di bando l'obbligatorietà, in caso di aggiudicazione, della trasformazione dell'ATI in società di capitali o in forma consortile.

8. Laddove l'ente competente non preveda l'obbligo della trasformazione in società di capitali o in forma consortile, lo stesso prevede, in sede di bando e con i limiti imposti dall'articolo 14-ter, in caso di aggiudicazione a una ATI, il separato affidamento a ciascun componente della stessa della parte del lotto di servizi specificata nell'offerta. In caso di inadempienza di uno degli affidatari, è necessario il subentro negli obblighi delle imprese già componenti l'ATI. L'offerta deve prevedere esplicite dichiarazioni di

disponibilità e precise individuazioni in merito. In caso di ulteriore inadempienza, l'ente affidante procede alla revoca di tutti gli affidamenti conseguenti alla procedura in questione.

9. L'ente competente, in sede di bando, garantisce che la disponibilità delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali, ivi compreso il materiale rotabile, essenziali per l'effettuazione del servizio, non costituisca elemento discriminante per la valutazione delle offerte. In particolare l'ente competente, attraverso una specifica individuazione risultante da elenco, garantisce al gestore aggiudicatario la disponibilità delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio. Il termine di avvio del servizio, dalla data di aggiudicazione definitiva, è fissato in trenta mesi, ove il materiale rotabile per lo svolgimento del servizio non sia disponibile nel termine previsto dall'*articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201* (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici), convertito, con modificazioni, dalla *legge 22 dicembre 2011, n. 214*. Il termine fissato deve comunque consentire ai partecipanti di presentare un'offerta comprensiva, ove necessario, della fornitura di materiale rotabile ⁽⁴⁶⁾.

10. Nel rispetto delle previsioni del *regolamento (CE) n. 1370/2007* del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga il *regolamento del Consiglio (CEE) n. 1191/69* e *regolamento (CEE) n. 1107/70*, gli affidamenti dei servizi di trasporto passeggeri disciplinati dalla presente legge hanno la durata di anni dieci per il servizio di trasporto passeggeri autofiltranviario e di anni quindici per il servizio di trasporto passeggeri ferroviario. La rispettiva durata può essere prorogata entro il limite e alle condizioni indicati dal medesimo regolamento ⁽⁴⁹⁾.

11. Per il trasporto autofiltranviario, qualora la rete e gli impianti non siano gestiti dal soggetto che ne detiene la proprietà, gli stessi sono gestiti dal soggetto titolare dell'affidamento dei servizi per la medesima durata di detto affidamento .

(41) Articolo così sostituito dall'art. 12, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 13. Affidamento della gestione del trasporto pubblico regionale e locale. 1. La Regione assume come principio la separazione tra amministrazione e gestione del trasporto pubblico regionale e locale.

2. La Regione assume inoltre, per il trasporto ferroviario, il principio della separazione tra la gestione della rete e la gestione dei servizi, secondo i principi della direttiva 91/440/C.E.E., da attuare nei modi e nei limiti previsti dalla normativa statale e regionale.

3. L'ente competente affida di norma la gestione delle reti e dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, mediante concessione o altro atto di affidamento. Ove esistano ragioni di opportunità, l'affidamento può essere in esclusiva.

4. I gestori devono essere in possesso dei requisiti di comprovata idoneità morale, tecnica, professionale e finanziaria, nonché riconoscere il sistema contrattuale fondato sull'accordo interconfederale con la Presidenza del Consiglio dei Ministri del 23 luglio 1993 e successivi eventuali aggiornamenti.

5. La scelta dei soggetti è effettuata, di norma, attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento. Prima dell'espletamento delle procedure concorsuali, l'ente competente definisce con le organizzazioni sindacali gli aspetti relativi ai diritti dei dipendenti. Per l'aggiudicazione si applica di norma il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa ai sensi dell'art. 24, comma 1, lettera b), del D.Lgs. n. 158 del 1995.».

(42) Gli attuali commi 2, 2-bis e 2-ter sono stati introdotti dall'art. 4, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, in sostituzione dell'originario comma 2. Il testo del comma sostituito era il seguente: «2. Le funzioni di programmazione attengono all'analisi della domanda e alla definizione della rete e della qualità e quantità dell'offerta di trasporto pubblico, su ferro e su gomma, e sono definite dall'accordo di programma tra Regione, province e comuni; le funzioni di progettazione sono di competenza degli Enti locali territoriali o delle loro agenzie e attengono alla definizione del servizio offerto al pubblico (orari, numero delle corse giornaliere per ogni linea, bigliettazione integrata, tenuta dei mezzi, e simili) oggetto dell'affidamento; la gestione del servizio è regolata dal contratto di servizio tra gli Enti locali competenti, o la loro agenzia, e i soggetti affidatari ed è sottoposta al controllo degli enti stessi o della loro agenzia.».

(43) Gli attuali commi 2, 2-bis e 2-ter sono stati introdotti dall'art. 4, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, in sostituzione dell'originario comma 2. Il testo del comma sostituito era il seguente: «2. Le funzioni di programmazione attengono all'analisi della domanda e alla definizione della rete e della qualità e quantità dell'offerta di trasporto pubblico, su ferro e su gomma, e sono definite dall'accordo di programma tra Regione, province e comuni; le funzioni di progettazione sono di competenza degli Enti locali territoriali o delle loro agenzie e attengono alla definizione del servizio offerto al pubblico (orari, numero delle corse giornaliere per ogni linea, bigliettazione integrata, tenuta dei mezzi, e simili) oggetto dell'affidamento; la gestione del servizio è regolata dal contratto di servizio tra gli Enti locali competenti, o la loro agenzia, e i soggetti affidatari ed è sottoposta al controllo degli enti stessi o della loro agenzia.».

(44) Gli attuali commi 2, 2-bis e 2-ter sono stati introdotti dall'art. 4, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, in sostituzione dell'originario comma 2. Il testo del comma sostituito era il seguente: «2. Le funzioni di programmazione attengono all'analisi della domanda e alla definizione della rete e della qualità e quantità dell'offerta di trasporto pubblico, su ferro e su gomma, e sono definite dall'accordo di programma tra Regione, province e comuni; le funzioni di progettazione sono di competenza degli Enti locali territoriali o delle loro agenzie e attengono alla definizione del servizio offerto al pubblico (orari, numero delle corse giornaliere per ogni linea, bigliettazione integrata, tenuta dei mezzi, e simili) oggetto dell'affidamento; la gestione del servizio è regolata dal contratto di servizio tra gli Enti locali competenti, o la loro agenzia, e i soggetti affidatari ed è sottoposta al controllo degli enti stessi o della loro agenzia.».

(45) Comma così sostituito dall'art. 4, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «3. Il trasporto pubblico regionale e locale è altresì improntato al principio della separazione societaria tra i soggetti titolari della proprietà della rete e degli impianti e quelli titolari della gestione dei servizi. Inoltre, per il trasporto ferroviario, il principio della separazione tra la gestione della rete e la gestione dei servizi, indicato dalla direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio

1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, è attuato nella forma della separazione societaria, secondo le modalità e i tempi definiti dagli articoli 22 e 44 della presente legge.».

(46) Comma così modificato dall'art. 16, comma 1, L.R. 23 dicembre 2016, n. 25, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39, comma 1, della medesima legge).

(47) Comma così modificato dall'art. 4, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(48) Il presente comma, già sostituito dall'art. 4, comma 4, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 23, comma 1, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «9. L'ente competente, in sede di bando, garantisce che la disponibilità delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali, ivi compreso il materiale rotabile, essenziali per l'effettuazione del servizio, non costituisca elemento discriminante per la valutazione delle offerte. In particolare l'ente competente, attraverso una specifica individuazione risultante da elenco, garantisce al gestore aggiudicatario la disponibilità delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio.».

(49) Comma così sostituito dall'art. 4, comma 5, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «10. Gli affidamenti dei servizi disciplinati dalla presente legge hanno la durata stabilita dall'ente competente, comunque non superiore a nove anni, che possono subire incremento esclusivamente nei casi particolari previsti dall'articolo 14-ter.».

Art. 14

Subentro di impresa ⁽⁵⁰⁾.

1. In caso di subentro di nuova impresa, tutto il personale in forza all'impresa cessante al momento dell'indizione delle procedure concorsuali, ovvero al diverso momento di definizione tra l'ente competente e le organizzazioni sindacali degli aspetti previsti dall'articolo 13, comma 6, continua il rapporto di lavoro con l'impresa subentrante ⁽⁵¹⁾. Il trasferimento del personale dell'impresa cessante all'impresa subentrante è regolato, nel rispetto di quanto definito con le organizzazioni sindacali a norma dell'articolo 13, comma 6, secondo i principi dell'articolo 2112 del Codice civile, anche per quanto attiene all'applicazione dei trattamenti economici e normativi previsti dai contratti nazionali e aziendali vigenti alla data del subentro, altresì nel rispetto della normativa aziendale vigente relativa alla residenza nel bacino messo a gara per i lavoratori dipendenti alla data del subentro stesso.

2. Il soggetto non più affidatario che risulti tuttavia proprietario di beni, acquistati con contributi pubblici a fondo perduto o trasferiti oppure conferiti da enti pubblici, individuati dall'ente competente come funzionali all'effettuazione del servizio, quali il materiale rotabile, gli eventuali sistemi di controllo della navigazione e di bigliettazione tecnologicamente assistita, è tenuto a cederne la proprietà al subentrante, venendo compensato, in caso di contributo parziale, secondo la modalità e le valutazioni preventivamente riportate negli atti di gara e stabilite nel contratto di servizio, tra il soggetto proprietario e l'ente medesimo. Nessuna compensazione è dovuta nel caso in cui i beni risultino acquistati totalmente con contributo pubblico o trasferiti oppure conferiti da enti pubblici, fermo restando quanto stabilito all'articolo 13, comma 9. Il subentro riguarda anche le condizioni e i vincoli di cui all'articolo 35 ⁽⁵²⁾.

3. In sede di bando l'ente competente definirà la sede del sistema centralizzato di controllo, le modalità di rilevamento e di uso dei dati relativi alla puntualità e alla qualità del servizio sia per le finalità operative delle imprese di gestione, sia per le funzioni di controllo previste dal contratto di servizio. Nel caso il sistema centralizzato di controllo sia dato in affidamento alle società di gestione l'ente competente definirà nel contratto di servizio le modalità di accesso autonomo a tali dati dell'ente incaricato delle funzioni di controllo. Tutti i dati sono a disposizione della Regione .

(50) Articolo così sostituito dall'art. 13, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 14. Subentro di impresa. 1. In caso di subentro di nuova impresa, il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante è disciplinato dall'art. 18, comma 2, lettera e) del D.Lgs. n. 422 del 1997 e nel rispetto di quanto definito con le organizzazioni sindacali a norma dell'art. 13, comma 5.

2. Il soggetto non più affidatario è tenuto al trasferimento dei beni mobili e immobili acquistati con contributi pubblici, individuati dall'ente competente come funzionali all'effettuazione del servizio, secondo le modalità e valutazioni stabilite preventivamente dall'ente medesimo. Per i beni funzionali all'effettuazione dei servizi ferroviari attualmente in gestione a F.S., l'individuazione è effettuata secondo quanto previsto dagli accordi di programma di cui all'art. 11.».

(51) Periodo così modificato dall'art. 22, comma 2, L.R. 27 luglio 2005, n. 14.

(52) Comma così sostituito dall'art. 5, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «2. Il soggetto non più affidatario che risulti tuttavia proprietario di beni, acquistati con contributi pubblici a fondo perduto, individuati dall'ente competente come funzionali all'effettuazione del servizio, quali il materiale rotabile, gli eventuali sistemi di controllo della navigazione e di bigliettazione tecnologicamente assistita, è tenuto a cederne la proprietà al subentrante, secondo la modalità e le valutazioni stabilite preventivamente tra il soggetto proprietario e l'ente medesimo nel contratto di servizio e da questo riportate nei documenti di gara, fermo restando quanto stabilito al comma 9 dell'articolo 13. Al subentrante sono trasferite anche le condizioni e i vincoli di cui all'articolo 35.».

Art. 14-bis

Subaffidamento della gestione ⁽⁵³⁾.

1. Gli atti amministrativi, preparatori all'indizione della gara, e i contratti di servizio garantiscono la più ampia trasparenza quanto all'ammissibilità e all'estensione del sub affidamento dei servizi, anche effettuato con i mezzi dell'affidatario necessari a garantire l'adeguatezza dei servizi, nei limiti delle leggi in vigore, fermo restando che l'affidatario è tenuto a fornire al sub affidatario ogni direttiva necessaria per il corretto espletamento del servizio. L'affidatario è garante della gestione e del coordinamento dell'intero servizio affidato, delle funzioni centralizzate quali l'immagine, la tariffazione e il sistema di controllo ⁽⁵⁴⁾.
2. L'ente competente stabilisce i criteri e le modalità del subaffidamento nei documenti di indizione delle procedure concorsuali per l'affidamento. Restano preminenti in ogni caso gli obiettivi di qualità e quantità del servizio da erogare, stabiliti nell'atto di affidamento e nel contratto di servizio .

⁽⁵³⁾ Articolo aggiunto dall'art. 14, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nella nota che segue.

⁽⁵⁴⁾ Comma così sostituito dall'art. 6, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «1. L'ente competente può autorizzare il subaffidamento della gestione, fatte salve le quote della gestione in corso, con l'obiettivo di raggiungere il limite massimo del 15 per cento dell'affidamento complessivo entro il periodo di tre anni dall'affidamento dei servizi tramite procedure concorsuali. Il limite di cui sopra è regolato dall'atto di indirizzo previsto dall'articolo 8 della presente legge. Tale atto potrà prevedere proroghe al limite temporale precedente, qualora si verificano particolari e motivate condizioni di gestione del servizio.».

Art. 14-ter

Sviluppo dell'integrazione territoriale nella gestione dei servizi autofilotraviari ⁽⁵⁵⁾.

1. La Regione riconosce come strumento di miglioramento della qualità dei servizi lo sviluppo dell'integrazione territoriale e gestionale, da perseguire anche gradualmente. La Regione individua gli ambiti ottimali di affidamento dei servizi, ai sensi dell'articolo 24, comma 1, della legge regionale 30 giugno 2008, n. 10 (Misure per il riordino territoriale, l'autoriforma dell'amministrazione e la razionalizzazione delle funzioni) sentito il Consiglio delle Autonomie locali ⁽⁵⁶⁾.
2. Qualora due o più esercenti, risultati affidatari a seguito di procedure concorsuali, pervengano alla gestione integrata attraverso unica impresa di un intero bacino provinciale o, ancor meglio, di più bacini provinciali completi, hanno diritto alla proroga triennale dell'affidamento, sempre che abbiano adempiuto gli altri obblighi previsti dagli atti di affidamento.
3. [Ai fini del perseguimento dell'obiettivo di cui al comma 1, l'affidamento separato alle imprese componenti di una ATI, di cui all'articolo 13, comma 8, può essere previsto unicamente per lotti che aggregino due o più affidamenti in atto al momento dell'indizione delle procedure concorsuali. In ogni caso l'affidamento separato non può dar luogo alla segmentazione di gestioni in atto al momento dell'indizione delle procedure concorsuali] ⁽⁵⁷⁾.
4. [L'atto di indirizzo, previsto dall'articolo 8 della presente legge, può prevedere, anche nel caso di affidamento separato, subaffidamenti limitati ed eccezionali in aree a bassa frequentazione] ⁽⁵⁸⁾.
5. [Qualora l'ente affidante intenda avvalersi dell'istituto del subaffidamento o dell'affidamento separato alle imprese componenti di una ATI, il periodo massimo di affidamento di dieci anni, di cui all'articolo 13, comma 10, è ridotto di tre anni] ⁽⁵⁹⁾.
6. Qualora gli esercenti, risultati affidatari a seguito di procedure concorsuali, che abbiano previsto il subaffidamento o l'affidamento separato ai componenti di una ATI, pervengano alla riunificazione gestionale dell'intero lotto in una unica impresa, l'impresa risultante ha diritto alla proroga triennale dell'affidamento, sempre che siano stati adempiuti gli altri obblighi previsti dagli atti di affidamento .

⁽⁵⁵⁾ Articolo aggiunto dall'art. 14, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono.

⁽⁵⁶⁾ Comma così sostituito dall'art. 7, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione riconosce come strumento di miglioramento della qualità dei servizi lo sviluppo dell'integrazione territoriale nella loro gestione, da perseguire anche gradualmente nel tempo. Per i servizi autofilotraviari, le dimensioni dei lotti da porre a base delle procedure concorsuali coincidono per quanto possibile con le dimensioni programmatiche ottimali definite all'articolo 6 e comunque non sono inferiori agli affidamenti in atto al momento delle indizioni delle procedure.».

⁽⁵⁷⁾ Comma abrogato dall'art. 7, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

⁽⁵⁸⁾ Comma abrogato dall'art. 7, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 15

Variatione, revoca, decadenza.

1. Qualsiasi trasformazione societaria o altra variazione di natura giuridica del gestore, ovvero sostituzione da parte dello stesso di altri a sé nella gestione anche parziale del servizio, in costanza dell'affidamento, deve preventivamente essere assentita dall'ente affidante.
2. L'ente affidante pronuncia, con atto motivato, la revoca dell'affidamento nei seguenti casi:
 - a) qualora siano venute meno le esigenze pubbliche definite dagli strumenti di programmazione, in seguito ad intervenuta modificazione degli stessi;
 - b) qualora siano venute meno le esigenze di interesse pubblico, per le quali l'atto è stato emesso, ovvero siano sorte nuove e prevalenti esigenze di interesse pubblico;
 - c) qualora il servizio di trasporto risulti inadeguato, per estensione o intensità, alle sopravvenute esigenze della utenza.
3. L'ente affidante pronuncia la decadenza dell'affidamento, previa contestazione dei fatti che ne sono causa, nei seguenti casi:
 - a) per il venire meno dei requisiti di idoneità;
 - b) per grave inadempienza agli obblighi derivanti dalla legge o dall'affidamento e in particolare nel caso di sostituzione anche parziale di terzi nella gestione del servizio, ove questa non sia autorizzata dall'ente affidante;
 - c) per grave violazione delle prescrizioni dettate dall'ente competente nell'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo sul servizio.
4. In caso di revoca, l'ente affidante può riconoscere un indennizzo al gestore.
5. In caso di dichiarazione di decadenza, è escluso qualsiasi indennizzo a favore del gestore del servizio.

Art. 16

Obblighi di servizio pubblico e contratti di servizio ⁽⁶⁰⁾.

1. All'imposizione di obblighi di servizio pubblico corrisponde l'erogazione di compensazioni a favore dei gestori dei servizi di trasporto.
2. La definizione analitica degli obblighi, l'ambito di svolgimento dei servizi di trasporto passeggeri, la regolazione degli aspetti economici e operativi nonché la quantificazione delle compensazioni, sono realizzate attraverso la stipula di appositi contratti di servizio.
3. È ammessa la stipula di un unico contratto di servizio congiunto fra più enti interessati e uno stesso gestore del trasporto pubblico.
4. Non hanno effetto nei confronti della Regione, in assenza del consenso espresso di quest'ultima, le clausole contenute in contratti di servizio che prevedano o causino oneri superiori a quelli predeterminati negli accordi di programma o in altri atti.
5. I contratti di servizio individuano le condizioni e le valutazioni tecniche e, nell'ipotesi di beni acquistati con contributo parziale, anche economiche, in base alle quali, in caso di subentro, il precedente affidatario mette a disposizione i beni di cui all'articolo 13, comma 9 ed articolo 14, comma 2.
6. Il contratto di servizio deve contenere clausole sanzionatorie che prevedano, nei casi di incompleta o inadeguata esecuzione quantitativa o qualitativa del servizio da parte dell'esercente, la riduzione delle somme dovute a titolo di compensazione o di corrispettivo. Gli importi che l'esercente dimostri di avere già riconosciuto direttamente agli utenti a titolo di rimborso o indennizzo,

per minor quantità o qualità del servizio erogato, vengono scomputati dalle somme dovute a titolo di sanzione. L'ente competente può destinare a interventi a favore degli utenti una somma almeno pari al 50 per cento di quanto derivante dalle effettive riduzioni della compensazione o del corrispettivo operate in base al presente comma ⁽⁶¹⁾.

7. Il contratto di servizio deve indicare gli obiettivi di qualità erogata in termini di puntualità e regolarità dei servizi, di mantenimento in efficienza dei mezzi e di rispetto delle normative di emissioni atmosferiche e acustiche, di pulizia e di illuminazione nonché di informazione agli utenti. Il contratto di servizio deve prevedere le penali per il mancato rispetto degli obiettivi di qualità.

(60) Il presente articolo, già modificato dall'art. 15, L.R. 28 aprile 2003, n. 8 e dall'art. 32, comma 1, L.R. 28 luglio 2004, n. 17, è stato poi così sostituito dall'art. 8, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20 e successivamente così modificato come indicato nella nota che segue. Il testo precedente era così formulato: «Art. 16. Obblighi di servizio pubblico e contratti di servizio. 1. All'imposizione di obblighi di servizio pubblico corrisponde l'erogazione di contributi a favore dei gestori.

2. La definizione analitica degli obblighi e la regolazione degli aspetti economici e operativi, nonché la quantificazione dei contributi, sono realizzate attraverso la stipula di appositi contratti di servizio.

3. I contratti di servizio hanno di norma durata triennale in riferimento alla durata della programmazione finanziaria della Regione e degli enti locali.

4. È ammessa la stipula di un unico contratto di servizio congiunto fra più soggetti erogatori di contributi e uno stesso gestore del trasporto pubblico.

5. Nei contratti di servizio stipulati da soggetti diversi dalla Regione, sono nulle le eventuali clausole che prevedano o producano oneri a carico della Regione in misura superiore a quelli previsti negli accordi di programma di cui all'art. 12.

5-bis. I contratti di servizio individuano le condizioni e le valutazioni tecniche ed economiche in base alle quali l'affidatario procede nei confronti dell'eventuale subentrante alla messa a disposizione dei beni di cui all'articolo 13, comma 9 e alla cessione degli eventuali beni di cui all'articolo 14, comma 2.

5-ter. Il contratto di servizio contiene clausole di riduzione del corrispettivo nei casi di incompleta o inadeguata esecuzione del servizio da parte dell'esercente. L'esercente ha diritto allo scomputo degli importi che lo stesso dimostri di avere già riconosciuto direttamente agli utenti a titolo di rimborsi o indennizzi per la minore qualità o quantità dei servizi dallo stesso erogati. L'ente competente può destinare a interventi a favore degli utenti fino al 50 per cento delle somme derivanti dalle effettive riduzioni di corrispettivo operate in base al presente comma.

5-quater. Il contratto di servizio deve indicare gli obiettivi di qualità, di condizione di tenuta meccanica dei mezzi e di rispetto delle normative di emissioni atmosferiche e acustiche, di pulizia e di illuminazione. In particolare deve indicare il numero di corse giornaliere per linea e i relativi orari di inizio e fine corsa, oltre che gli orari di passaggio in alcune delle fermate più significative della linea stessa: nel caso esista il sistema di controllo satellitare o meccanico il contratto di servizio deve prevedere le procedure di verifica dei tabulati relativi. Inoltre deve indicare le modalità di tutela delle corsie riservate e delle fermate oltre che le modalità di rilevazione delle situazioni impreviste di traffico che possono incidere in modo del tutto straordinario sul rispetto della puntualità dei mezzi. Il contratto di servizio deve prevedere le penali per il mancato rispetto degli obiettivi di qualità per entrambe le parti sulla base delle relative responsabilità.».

(61) Comma così sostituito dall'art. 23, comma 3, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «6. Il contratto di servizio deve contenere clausole sanzionatorie che prevedano, nei casi di incompleta o inadeguata esecuzione quantitativa o qualitativa del servizio da parte dell'esercente, la riduzione delle somme dovute a titolo di compensazione o di corrispettivo. Gli importi che l'esercente dimostri di avere già riconosciuto direttamente agli utenti a titolo di rimborso o indennizzo, per minor quantità o qualità del servizio erogato, vengono scomputati dalle somme dovute a titolo di sanzione. L'ente competente può destinare a interventi a favore degli utenti una somma non superiore al 50 per cento di quanto derivante dalle effettive riduzioni di contributi operate in base al presente comma.». QA

Art. 17

Carta dei servizi e Comitato consultivo degli utenti ⁽⁶²⁾.

1. La Regione individua per la valorizzazione e promozione della qualità dei servizi pubblici di trasporto e per la tutela degli interessi dei cittadini-utenti lo strumento operativo della Carta dei servizi, da adottarsi entro sei mesi dall'approvazione della presente legge. La Carta dei servizi prevede i casi di indennizzo agli utenti derivanti da irregolare, insufficiente o inefficace erogazione del servizio ⁽⁶³⁾.

1-bis. Entro centoventi giorni dall'affidamento del servizio gli Enti locali competenti, o le loro agenzie, costituiscono il Comitato degli utenti, con funzioni consultive, di verifica e proposta per la qualità del servizio di trasporto pubblico e in particolare in merito alla Carta dei servizi, di cui al comma 1. Il Comitato è composto dai cittadini utenti che ne fanno esplicita richiesta agli enti stessi o alla società affidataria. L'abbonato può indicare al momento della sottoscrizione la sua volontà. La prima assemblea è convocata dagli enti soprindicati. Del Comitato fanno inoltre parte a pieno titolo i rappresentanti delle associazioni dei consumatori presenti sul territorio ⁽⁶⁴⁾.

1-ter. La Regione favorisce la costituzione e agevola il funzionamento del Comitato degli utenti del servizio ferroviario regionale, la cui composizione deve garantire la massima rappresentatività degli utenti e delle loro associazioni. A tal fine la Regione vigila affinché i principi e le regole interne del comitato garantiscano tale rappresentatività. Il comitato ha funzioni consultive e può

partecipare su invito della società di cui all'articolo 18, attraverso propri rappresentanti, alle sedute del Comitato di monitoraggio e consultazione di cui all'articolo 18-bis comma 2 specificatamente attinenti alla qualità ed al livello quantitativo dei servizi oggetto del contratto, in merito ai quali esercita, in seno a detto Comitato, le funzioni di verifica consultiva ad esso attribuite ⁽⁶⁵⁾.

2. La Giunta regionale definisce gli indicatori della qualità dei servizi anche al fine di permettere la comparazione tra i vari gestori.

3. Ciascun contratto di servizio e accordo di programma definisce, con riferimento agli indicatori di cui al comma 2 e alla situazione specifica, gli obiettivi di miglioramento e le relative forme di incentivazione, i tempi di attuazione, le penalità, le modalità di monitoraggio e di verifica.

(62) Rubrica così sostituita dall'art. 16, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Tutela degli utenti.».

(63) Comma così sostituito dall'art. 16, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione individua, per la valorizzazione e promozione della qualità dei servizi pubblici di trasporto e per la tutela degli interessi dei cittadini-utenti, lo strumento operativo della Carta dei Servizi, da adottarsi dalle Aziende ed Imprese entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, con riferimento alla direttiva emanata dal Presidente del Consiglio dei Ministri in data 27 gennaio 1994 in ordine ai principi sull'erogazione dei servizi pubblici. La carta dei servizi prevede casi di indennizzo agli utenti derivanti da irregolare erogazione del servizio.».

(64) Comma aggiunto dall'art. 16, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(65) Comma aggiunto dall'art. 9, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 18

La società di gestione della rete ferroviaria regionale ⁽⁶⁶⁾.

1. La società di gestione, di cui all'articolo 38, comma 2, della legge regionale 23 dicembre 2010, n. 14 (Legge finanziaria regionale adottata a norma dell'articolo 40 della legge regionale 15 novembre 2001, n. 40 in coincidenza con l'approvazione del bilancio di previsione della Regione Emilia-Romagna per l'esercizio finanziario 2011 e del bilancio pluriennale 2011-2013), è una società "in house", a prevalente capitale regionale e totale capitale pubblico, ai sensi dell'articolo 22, comma 1, e opera anche in regime di concessione, ai sensi dell'articolo 13, comma 4.

2. Per lo svolgimento di tali compiti fruisce di risorse proprie, derivanti dalla gestione dei beni alla stessa affidati, di finanziamenti regionali disciplinati anche da appositi contratti, di altre risorse pubbliche e private.

3. La società regionale che gestisce la rete ferroviaria:

a) assicura la piena fruibilità e il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture e del materiale rotabile ad essa attribuito;

b) attua investimenti mirati al potenziamento e ammodernamento tecnologico e allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari anche in relazione a strategie di commercializzazione dei servizi;

c) svolge le procedure concorsuali per l'affidamento del servizio di trasporto ferroviario regionale, sulla base degli indirizzi e dei vincoli ad essa dati dalla Regione, sottoscrive il contratto ed esegue i pagamenti;

d) esegue il monitoraggio del relativo contratto di servizio e, su richiesta della Regione, redige rapporti periodici sull'erogazione dei servizi di trasporto e della loro efficienza ed efficacia, ai fini del perseguimento degli obiettivi della presente legge;

e) gestisce e sviluppa un sistema informativo coordinato con quello della Regione e da essa liberamente accessibile nelle materie afferenti i compiti attribuiti e conseguenti, in particolare, le applicazioni per le analisi e il controllo della regolarità della circolazione.

(66) Il presente articolo, già modificato dall'art. 17, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, è stato poi così sostituito dall'art. 10, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «Art. 18. Agenzia per il trasporto pubblico regionale e locale. 1. In applicazione della presente legge la Regione può istituire un'agenzia regionale, dotata di autonomia organizzativa, a cui affidare i seguenti compiti:

a) svolgimento delle procedure concorsuali per l'affidamento della gestione della rete e del servizio di trasporto pubblico regionale e locale;

b) monitoraggio sui contenuti e sull'attuazione dei contratti di servizio e degli accordi di programma;

c) monitoraggio e valutazione comparativa della qualità dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale e della loro efficacia ai fini degli obiettivi della presente legge, attuati con cadenza annuale e con riferimento prioritario alle aree urbane e ai bacini provinciali, al fine di rendere omogenei in ambito regionale gli interventi locali;

d) collaborare con l'Osservatorio regionale per la Sicurezza stradale;

e) gestione e sviluppo di un sistema informativo accessibile e coordinato con quello regionale e degli enti locali nelle materie riguardanti i compiti ad essa attribuiti;

f) ogni altra funzione ad essa affidata ai sensi della presente legge e delle disposizioni attuative della stessa.

2. La Giunta regionale definisce il limite di spesa per l'organico, nonché la struttura organizzativa dell'Agenzia.

3. Le funzioni di direttore dell'Agenzia sono svolte da un dirigente regionale, anche assunto ai sensi dell'articolo 18 della L.R. 26 novembre 2001, n. 43 (Testo unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna).

4. Per l'esercizio di funzioni progettuali, di studio e di ricerca l'Agenzia può stipulare con esperti contratti di diritto privato e di collaborazione coordinata e continuativa. Può altresì stipulare convenzioni con società, enti qualificati e Università per l'espletamento di particolari servizi.

5. Il dirigente competente dell'Agenzia stipula i contratti e le convenzioni di cui al comma 4 secondo le modalità e il limite massimo di spesa fissati dalla Giunta regionale con apposita direttiva.»

Art. 18-bis

Attività di controllo e altre competenze della Regione in materia di trasporto ferroviario ⁽⁶⁷⁾.

1. La Regione esercita, direttamente o tramite soggetti a ciò autorizzati, le funzioni di alta vigilanza finalizzate all'accertamento della regolarità, della qualità e del buon andamento del servizio di trasporto ferroviario di propria competenza. Effettua ispezioni volte al controllo, alla verifica e al monitoraggio dell'attuazione della programmazione e della progettazione del servizio secondo le modalità programmate e progettate, di cui all'articolo 13, nonché alla verifica del rispetto degli indirizzi e degli standard indicati dalla Regione alla società di gestione della rete ferroviaria regionale.

2. Al fine di monitorare il rispetto del contratto di servizio e facilitare la sua gestione, deve essere prevista dal contratto stesso la costituzione di un comitato tecnico di monitoraggio e consultazione, di cui facciano parte anche rappresentanti della Regione. Le azioni correttive attinenti al rispetto degli impegni reciproci assunti dalle parti con il contratto di servizio e gli obiettivi di miglioramento, possono essere discusse e concordate, salve le specifiche competenze, nelle riunioni del comitato tecnico.

3. Nell'ambito delle proprie attività di controllo la Regione esercita la potestà sanzionatoria.

4. La Regione esercita le funzioni ad essa attribuite dalla normativa comunitaria e statale in materia ferroviaria, riguardanti in particolare il ruolo di "organismo regolatore" della propria rete e di controllo attinenti i diritti e gli obblighi dei passeggeri.

⁽⁶⁷⁾ Articolo aggiunto dall'art. 11, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 19

Agenzie locali per la mobilità e il trasporto pubblico locale.

1. Le Province e i Comuni costituiscono, per ciascun ambito territoriale provinciale, una agenzia locale per la mobilità e il trasporto pubblico locale di loro competenza ⁽⁶⁸⁾.

1-bis. Al fine di semplificare la governance del sistema, entro il 31 dicembre 2014 gli Enti di cui al comma 1, in coerenza con gli ambiti sovrabacinali di cui all'articolo 24 della legge regionale 30 giugno 2008, n. 10 (Misure per il riordino territoriale, l'autoriforma dell'amministrazione e la razionalizzazione delle funzioni), provvedono ad attuare la fusione delle Agenzie locali per la mobilità ⁽⁶⁹⁾.

2. Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 13, comma 3, l'Agenzia è costituita nelle forme organizzative previste all'articolo 25, comma 1, lettera a), della legge regionale n. 10 del 2008 ⁽⁷⁰⁾

3. L'agenzia esplica le sue funzioni dando attuazione alle decisioni degli enti locali e alle previsioni dei loro strumenti di programmazione di settore, con particolare riguardo ai seguenti compiti:

a) progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata;

b) gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo ⁽⁷¹⁾;

c) gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi;

d) controllo dell'attuazione dei contratti di servizio;

e) ogni altra funzione assegnata dagli enti locali con esclusione della programmazione e della gestione di servizi autofiltranviari;

e-bis) gestione delle sezioni del registro regionale delle imprese esercenti attività di trasporto passeggeri non di linea mediante noleggio di autobus con conducente definiti dall'articolo 2 della legge 11 agosto 2003, n. 218 (Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente) ed il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio della predetta attività, ove tali funzioni siano specificatamente assegnate ⁽⁷²⁾.

4. L'agenzia può intervenire negli accordi di programma di cui all'art. 12 e nei contratti di servizio in relazione alle specifiche funzioni ad essa attribuite dagli enti locali.

5. Ove non sia costituita l'agenzia locale, le Province e i Comuni, d'intesa con la Regione, possono affidare, con onere a carico degli enti locali, le procedure concorsuali di cui al comma 3, lett. c) all'agenzia prevista dall'art. 18. In tal caso restano nella piena responsabilità degli enti locali l'atto di affidamento, la stipula del contratto di servizio e ogni connessa funzione di controllo.

5-bis. All'Agenzia, costituita in una delle forme di cui al comma 2, può essere affidata direttamente, ove esistano ragioni tecniche ed economiche, la gestione delle reti e delle dotazioni essenziali al trasporto pubblico regionale e locale. Inoltre alla stessa può essere conferita la proprietà di detti beni ⁽⁷³⁾.

5-ter. Le Agenzie costituite per diversi àmbiti territoriali provinciali possono stabilire fra loro forme di cooperazione al fine di esplicare più efficacemente le funzioni a ciascuna di esse assegnate ⁽⁷⁴⁾.

(68) Comma così modificato dall'art. 18, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(69) Comma dapprima aggiunto dall'art. 23, comma 4, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35, comma 1, della medesima legge) e poi così modificato dall'art. 27, comma 1, L.R. 18 luglio 2014, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 50, comma 1, della medesima legge).

(70) Il presente comma, già sostituito dall'art. 18, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8 e dall'art. 27, comma 4, L.R. 30 giugno 2008, n. 10, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 23, comma 5, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge). Il testo precedente era così formulato: «2. Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 13, comma 3, l'Agenzia è costituita nelle forme organizzative basate sulla convenzione fra enti locali ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo n. 267 del 2000.».

(71) Lettera così modificato dall'art. 18, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(72) Lettera aggiunta dall'art. 1, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29.

(73) Comma aggiunto dall'art. 18, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(74) Comma aggiunto dall'art. 18, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

[1. La Regione promuove la costituzione e sostiene il funzionamento di un istituto per lo studio e la formazione in materia di trasporto e logistica, anche attraverso la stipula di convenzioni con istituzioni già operanti nel settore. Per la realizzazione dell'istituto la Regione può partecipare ad accordi di programma con Ministero dei Trasporti, Università, enti di ricerca, nonché altri soggetti.

2. L'istituto realizza e promuove in particolare:

a) lo studio dei fenomeni e delle problematiche relative alla mobilità dei passeggeri e delle merci e diffusione dei risultati;

b) l'elaborazione di ricerche sui metodi per l'evoluzione ambientalmente ed economicamente sostenibile dei sistemi di mobilità;

c) la formazione degli operatori che intervengono a tutti i livelli nel sistema dei trasporti e della logistica;

d) le modalità di calcolo dei costi interni ed esterni della mobilità e le procedure per la valutazione dei costi e dei benefici di ogni ipotesi modale ed intermodale di mobilità per favorire il confronto tra diverse soluzioni.

3. Per il funzionamento dell'istituto e le sue attività la Regione può concedere contributi all'istituto medesimo. La Giunta regionale stabilisce le modalità per la concessione e la rendicontazione dei contributi ⁽⁷⁵⁾ ⁽⁷⁶⁾.

(75) Con Delib.G.R. 22 dicembre 2003, n. 2701 è stata disposta, ai sensi del presente comma, la concessione di contributi per il funzionamento della Fondazione "Istituto sui Trasporti e la Logistica".

(76) Comma abrogato dall'art. 31, comma 8, L.R. 28 luglio 2004, n. 17.

TITOLO II

Trasporto ferroviario

Art. 21

Competenze.

1. In materia di trasporto ferroviario regionale e locale competono alla Regione tutte le funzioni programmatiche, amministrative e di finanziamento con esclusione delle funzioni di sicurezza proprie dello Stato ⁽⁷⁷⁾.

2. La Regione, nell'esercizio delle sue competenze, persegue il miglioramento delle prestazioni del trasporto ferroviario e l'integrazione con il trasporto nazionale, con i sistemi di mobilità urbana e locale, con i sistemi di trasporto aereo e marittimo, nonché con i sistemi di gestione della logistica delle merci.

3. La programmazione e la progettazione del servizio ferroviario metropolitano bolognese sono effettuate dalla Regione d'intesa con la Provincia e il Comune di Bologna ovvero con la loro Agenzia, per quanto delegato, tenendo conto del livello dei servizi minimi ferroviari individuato nell'atto di indirizzo generale di cui all'articolo 8 della presente legge nel rispetto degli accordi sottoscritti con Stato e FS S.p.A. a cui abbia aderito anche la Regione ⁽⁷⁸⁾.

4. [L'esercizio delle funzioni relative alla rete e ai servizi non già in concessione alla Società ferrovie dello Stato S.p.A., ha luogo a seguito della stipula degli accordi di programma con lo Stato e dell'emanazione dei relativi decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, previsti dall'art. 8, commi 3 e 4, del D.Lgs. n. 422 del 1997] ⁽⁷⁹⁾.

5. [L'esercizio delle funzioni relative ai servizi già in concessione alla Società ferrovie dello Stato S.p.A. decorre a seguito della stipula degli accordi e dell'emanazione dei decreti previsti dal D.Lgs. n. 422 del 1997] ⁽⁸⁰⁾.

(77) Comma così modificato dall'art. 19, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(78) Comma così sostituito dall'art. 19, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «3. La programmazione e la progettazione del servizio ferroviario dell'area metropolitana bolognese è effettuata d'intesa con la Provincia e il Comune di Bologna, tenendo conto del livello dei servizi minimi ferroviari individuato negli accordi sottoscritti con Stato e F.S. S.p.A.».

(79) Comma soppresso dall'art. 19, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 22
Rete ferroviaria ⁽⁸¹⁾.

1. Fanno parte integrante della rete ferroviaria regionale, comunque acquisiti: le infrastrutture, le attrezzature e gli impianti di qualunque genere, necessari per l'esercizio del trasporto ferroviario, ivi comprese le stazioni, le fermate e i centri di interscambio passeggeri e merci collocati sulla rete stessa nonché ogni altra dotazione o intervento finanziati dalla medesima Regione per il potenziamento e ammodernamento della rete ferroviaria regionale e delle sue pertinenze.
2. La Regione affida la gestione della rete di sua competenza, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 13, comma 3, alla società di cui all'articolo 18, di proprietà esclusiva della Regione e degli enti locali o di forme associative a totale controllo degli enti locali. Gli enti locali a loro volta non possono cedere quote a soggetti diversi da quelli di cui al periodo che precede. A tale società può anche essere trasferita dalla Regione, in tutto o in parte, la proprietà delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali.
3. La Giunta regionale determina le condizioni di funzionalità, affidabilità, nonché le condizioni per l'accesso alla rete stessa nel rispetto dei principi della separazione della rete e dei servizi.

(81) Il presente articolo, già modificato dall'art. 20, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, è stato poi così sostituito dall'art. 12, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «Art. 22. Rete ferroviaria. 1. Fanno parte integrante della rete ferroviaria regionale le infrastrutture e gli impianti di qualunque genere, necessari per l'esercizio del trasporto ferroviario, ivi comprese le stazioni, le fermate e i centri di interscambio passeggeri e merci, collocati sulla rete stessa a seguito di conferimento alla Regione dallo Stato.

2. La Regione affida la gestione della rete di sua competenza, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 13, comma 3, ad apposita società pubblica di capitali, di proprietà esclusiva della Regione e degli Enti locali. Gli Enti locali a loro volta non possono cedere quote a soggetti diversi. A tale società può anche essere trasferita dalla Regione, in tutto o in parte, la proprietà delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali.

3. La Giunta regionale provvede al rilascio della concessione determinando le condizioni di funzionalità, sicurezza, affidabilità, nonché le condizioni per l'accesso alla rete stessa nel rispetto dei principi ispiratori della direttiva 91/440/C.E.E., e in particolare quello della separazione della rete e dei servizi.

4. La società di cui al comma 2 esercita le funzioni di sicurezza proprie della Regione, alle condizioni stabilite nella concessione di cui al comma 3.».

Art. 23
Servizi ferroviari di competenza regionale.

1. I servizi ferroviari d'interesse regionale vengono affidati secondo le modalità dell'articolo 13 ⁽⁸²⁾.
2. I gestori dei servizi ferroviari hanno accesso alla rete regionale alle condizioni previste dall'art. 22 comma 3, e alla rete nazionale secondo quanto previsto dall'art. 8 comma 5 del D.Lgs. n. 422 del 1997.
- 2-bis. La Regione stipula periodicamente con i gestori di reti ferroviarie, diverse dalla propria, ma interessate dai servizi di sua competenza, accordi quadro secondo le previsioni della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza) ⁽⁸³⁾.
3. [La Giunta regionale provvede al rilascio delle concessioni nonché alla stipula dei contratti di servizio per i servizi minimi] ⁽⁸⁴⁾.

(82) Comma così sostituito dall'art. 13, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione affida la gestione dei servizi ferroviari e dei sistemi innovativi ad essi strettamente connessi di norma attraverso lo strumento della concessione a terzi e secondo le procedure previste dall'art. 13. La durata massima della concessione per i servizi è fissata in nove anni.».

(83) Comma aggiunto dall'art. 21, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così sostituito dall'art. 13, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «2-bis. La Regione stipula periodicamente con i gestori di reti ferroviarie, che siano diverse dalla propria ma interessate dai servizi di sua competenza, accordi quadro secondo le previsioni della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza.».

(84) Comma abrogato dall'art. 13, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 23-bis

Regolamentazione degli attraversamenti di linee ferroviarie di proprietà regionale; occupazione, utilizzo in concessione di aree appartenenti alla consistenza ferroviaria ⁽⁸⁵⁾.

1. La Regione Emilia-Romagna, con apposito regolamento, disciplina:

a) l'applicazione dei canoni relativi alle concessioni di diritti di attraversamento di linee ferroviarie e alle occupazioni di aree appartenenti alla consistenza regionale;

b) le modalità di richiesta e di utilizzo in concessione precaria di aree del demanio e del patrimonio regionale, sia disponibile che indisponibile, facenti parte della consistenza ferroviaria di pertinenza;

c) le sanzioni pecuniarie e amministrative per il mancato rispetto delle norme del regolamento medesimo.

2. I canoni sono introitati dal gestore della infrastruttura ferroviaria con vincolo di destinazione per il miglioramento infrastrutturale sulla base di programmi di intervento da concordare con la Regione.

3. Il pagamento del canone è annuale. Il gestore applica il regolamento di cui al comma 1 e disciplina autonomamente l'ammontare di franchigie e fideiussioni, nonché del versamento una tantum per spese di sopralluogo, istruttoria e vigilanza.

4. Il gestore dell'infrastruttura è tenuto a rendicontare annualmente alla Regione Emilia-Romagna in ordine all'ammontare dei canoni percepiti nell'anno di riferimento.

(85) Articolo aggiunto dall'art. 14, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

TITOLO III

Trasporto autofilotranviario e trasporto rapido a guida vincolata ⁽⁸⁶⁾

Capo I - Disposizioni generali

Art. 24

Classificazione dei servizi.

1. In relazione al territorio interessato i servizi di trasporto di cui al presente titolo si articolano in ⁽⁸⁷⁾:

a) servizi urbani: servizi con elevata frequenza, fermate ravvicinate, di norma sviluppati su itinerari preindividuati caratterizzati da un continuo abitativo, anche se appartenente a comuni diversi;

b) servizi di bacino o interbacino: servizi con itinerario preindividuato, frequenza non elevata, fermate non ravvicinate, interessanti rispettivamente uno o più bacini di traffico anche se l'itinerario ricade parzialmente oltre il confine regionale;

c) servizi transfrontalieri: servizi di breve raggio interessanti il territorio della Regione e della Repubblica di S. Marino.

2. Per servizio pubblico di linea si intende un servizio adibito normalmente al trasporto collettivo di persone, bagagli e pacchi, avente lo scopo di collegare due o più località ed effettuato con itinerario, orari e tariffe prestabiliti e con offerta indifferenziata al pubblico, anche se questo sia costituito da una particolare categoria di persone. Ogni singolo itinerario determina una distinta linea.

3. In relazione alle finalità e agli utilizzi i servizi di trasporto si distinguono in servizi pubblici di linea e in servizi pubblici non di linea.

4. I servizi pubblici di linea si distinguono in:

a) regolari, quando l'offerta risulta indifferenziata e individuati, eventualmente anche in una articolazione variabile, l'orario, l'itinerario e la frequenza, nonché predeterminata la tariffa ⁽⁸⁸⁾;

b) specializzati, quando l'offerta risulta preindividuata e riservata di norma a categorie specifiche di utenti e la tariffa risulti remunerativa del costo effettivo del servizio;

c) di gran turismo, quando abbiano finalità esclusivamente turistiche con tariffa remunerativa del costo.

5. Sono servizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto collettivo o individuale di persone svolgendo una funzione complementare e integrativa dei trasporti pubblici di linea. Rientrano tra questi:

a) i servizi di taxi e di noleggio con conducente come definiti rispettivamente agli *articoli 2 e 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21* (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea);

b) i servizi a contratto, caratterizzati dal fatto di trasportare gruppi costituiti su iniziativa di un committente o del vettore stesso, anche se effettuati con una certa frequenza;

c) i servizi di car-sharing (auto ad uso condiviso) accessibili al pubblico ;

c-bis) i servizi di noleggio di autobus con conducente definiti dall'*articolo 2 della legge n. 218 del 2003* ⁽⁸⁹⁾ ⁽⁹⁰⁾.

5-bis. Per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto locale gli enti competenti possono individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea, da affidare, attraverso procedure concorsuali, alle imprese che hanno i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Nei comuni montani o nei territori a bassa frequentazione possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone. Per queste particolari ed eccezionali tipologie di servizio, le Agenzie della mobilità territoriali stabiliscono, di concerto con i comuni interessati e avvalendosi del supporto dell'Agenzia regionale, i criteri di indirizzo per la stesura dei bandi di gara relativi alle modalità di espletamento e gli standard di qualità che devono essere rispettati ⁽⁹¹⁾.

5-ter. I servizi specializzati di cui al comma 4, lettera b) e i servizi di cui al comma 5-bis possono essere svolti secondo le modalità di trasporto in deroga previste dall'*articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97* (Nuove disposizioni per le zone montane) ⁽⁹²⁾.

(86) Rubrica così sostituita dall'art. 22, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Trasporto autofilotranviario mobilità urbana e intermodalità».

(87) Alinea così modificato dall'art. 23, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(88) Lettera così sostituita dall'art. 23, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «a) regolari, quando l'offerta risulta indifferenziata, l'orario e l'itinerario individuato, eventualmente anche in una articolazione variabile, la frequenza e la tariffa predeterminata.».

(89) Lettera aggiunta dall'art. 2, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29.

(90) Comma così sostituito dall'art. 23, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nella nota che precede. Il testo originario era così formulato: «5. Sono servizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto collettivo o individuale di persone svolgendo una funzione complementare e integrativa dei trasporti pubblici di linea. Rientrano tra questi:

a) i servizi in aree montane ai sensi dell'art. 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97;

b) i servizi di cui all'art. 14, commi 4 e 5, del D.Lgs. n. 422 del 1997;

c) i servizi di taxi e di noleggio con conducente come definiti rispettivamente agli artt. 2 e 3 della legge 15 gennaio 1992, n. 21;

d) i servizi a contratto, caratterizzati dal fatto che trasportano gruppi costituiti su iniziativa di un committente o del vettore stesso, anche se effettuati con una certa frequenza.».

(91) Comma aggiunto dall'art. 23, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(92) Comma aggiunto dall'art. 23, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

1. I servizi di linea di cui al presente titolo per trasporto persone sono gestiti nelle forme previste dalle norme comunitarie, statali e regionali ⁽⁹³⁾.
2. L'ente competente all'istituzione dei servizi autofiltranviari definisce lotti di servizio da affidare in gestione, individuati in relazione a previsioni di economicità, efficienza ed efficacia.
3. Fatto salvo quanto previsto dall'art. 45 per la disciplina della fase transitoria, l'affidamento avviene attraverso le procedure concorsuali definite dall'art. 13.

(93) *Comma così modificato dall'art. 24, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.*

Art. 26

Istituzione dei servizi.

1. L'atto istitutivo dei servizi ne definisce la classificazione ai sensi dell'art. 24 e, previa valutazione della domanda di trasporto, nelle sue componenti qualitative e quantitative, nonché delle implicazioni sul piano finanziario, stabilisce:

- a) la durata ⁽⁹⁴⁾;
- b) l'itinerario dei servizi e l'elenco delle fermate;
- c) il programma di esercizio e l'indicazione del tipo e delle caratteristiche dei veicoli da impiegare;
- d) l'eventuale natura temporanea o sperimentale del servizio.

(94) *Lettera così sostituita dall'art. 25, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «a) la durata, comunque non eccedente i nove anni;».*

Capo I-bis - Disciplina del noleggio di autobus non di linea con conducente ⁽⁹⁵⁾

Art. 26-bis

Autorizzazione.

1. L'esercizio dell'attività di trasporto passeggeri non di linea mediante noleggio di autobus con conducente può essere svolto solo da parte delle imprese (persone fisiche o giuridiche) in possesso dei requisiti di cui agli *articoli 5, 6 e 7 del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395* (Attuazione della *direttiva 98/76/CE del 1° ottobre 1998* del Consiglio dell'Unione Europea, modificativa della *direttiva 96/26/CE del 29 aprile 1996* riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati ed altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali) relativi all'accesso alla professione di trasportatore su strada di viaggiatori ed è subordinato al rilascio di autorizzazione da parte della Provincia ove l'impresa ha la sede legale.

2. Nell'ambito applicativo dell'*articolo 2 della legge n. 218 del 2003*, le imprese (persone fisiche o giuridiche) esercenti servizi di noleggio di autobus con conducente devono utilizzare per l'esecuzione del trasporto esclusivamente personale idoneo a condurre i veicoli della categoria ai sensi dell'*articolo 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285* (Nuovo codice della strada) ed in possesso di certificazione di abilitazione professionale.

3. La Giunta regionale definisce il contenuto della domanda di autorizzazione la quale deve comunque indicare:

- a) riguardo all'impresa:
 - 1) la denominazione e la sede legale;
 - 2) il numero degli autobus destinati al servizio di noleggio;
 - 3) gli autobus acquistati con contributo pubblico;

b) riguardo al personale utilizzato dall'impresa:

1) il numero, i dati identificativi dei conducenti, il loro titolo nazionale o internazionale a condurre i veicoli della categoria ai sensi del *decreto legislativo n. 285 del 1992* e certificato di abilitazione professionale e la tipologia del relativo rapporto di lavoro;

2) l'autodichiarazione attestante la regolarità contributiva dei conducenti.

4. La verifica di permanenza dei requisiti indicati è effettuata almeno a cadenza semestrale per i dati di cui al comma 2 e triennale per i dati di cui al comma 3, fatta salva la verifica dei dati di cui al comma 3, lettera b), numero 2), la quale viene effettuata, a campione, annualmente.

5. Le modifiche dei requisiti di cui agli *articoli 5 e 6 del decreto legislativo n. 395 del 2000* devono essere comunicate entro tre giorni lavorativi.

6. Il venir meno delle idoneità di cui al comma 2 del presente articolo deve essere comunicata entro sette giorni lavorativi.

7. Ogni variazione dei dati di cui al comma 3, lettere a) e b) del presente articolo deve essere comunicata entro quindici giorni lavorativi dall'avvenuta variazione ⁽⁹⁶⁾.

(95) Capo aggiunto, unitamente agli articoli che lo compongono (articoli da 26-bis a 26-nonies) dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

(96) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

Art. 26-ter

Registro regionale delle imprese.

1. È istituito, in forma telematica, il registro regionale delle imprese che esercitano trasporto passeggeri non di linea mediante noleggio di autobus con conducente, suddiviso in sezioni provinciali, gestite ed aggiornate dalle Province, recante i dati di cui all'articolo 26-bis, comma 3, lettera a) ⁽⁹⁷⁾.

(97) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

Art. 26-quater

Funzioni della Regione.

1. La Regione provvede alla raccolta dei dati nel registro regionale delle imprese ed alla trasmissione periodica dei dati al registro nazionale.

2. La Regione inoltre:

a) formula atti di indirizzo alle Province per l'esercizio delle funzioni attribuite;

b) provvede alla vigilanza ed al controllo sull'esercizio dell'attività;

c) determina le modalità di presentazione della domanda, la documentazione da allegarsi ed i titoli richiesti, fatti salvi i diritti di segreteria, conservazione, estrazione, copia dovute alle Province o alle Agenzie locali per la mobilità da parte dell'utenza per la fruizione del servizio di rilascio delle autorizzazioni e assistenza tecnica, ove tali funzioni siano specificatamente ad esse assegnate;

d) adotta, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, un regolamento per l'esercizio delle attività di noleggio con conducente di autobus ^{(98) (99)}.

(98) Vedi, al riguardo, il Reg. reg. 28 dicembre 2009, n. 3 e la Delib.G.R. 1° febbraio 2010, n. 136.

(99) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

Art. 26-quinquies

Funzioni delle Province e delle Agenzie locali per la mobilità.

1. Le Province provvedono alla tenuta delle sezioni provinciali del registro delle imprese ed al rilascio delle autorizzazioni anche tramite le Agenzie locali per la mobilità ove tali funzioni siano ad esse specificatamente assegnate. Esse provvedono altresì all'irrogazione delle sanzioni di cui agli articoli 26-septies e 26-octies, ove non siano assegnate anch'esse alle Agenzie congiuntamente alla tenuta delle sezioni provinciali del registro e al rilascio delle autorizzazioni sopra citate ⁽¹⁰⁰⁾.

(100) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

Art. 26-sexies

Autobus sovvenzionati con fondi pubblici.

1. Ai fini del rispetto dell'articolo 1, comma 3 della legge n. 218 del 2003, e sino ad esaurimento, possono essere distratti dal servizio di linea mezzi acquistati con sovvenzioni pubbliche entro il 31 dicembre 2003, a condizione che sia restituita una quota parte della sovvenzione stessa, rapportata al periodo di utilizzazione ed all'ammontare del finanziamento secondo criteri e modalità stabilite dalla Giunta regionale ⁽¹⁰¹⁾.

(101) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

Art. 26-septies

Regolamento regionale e regime sanzionatorio.

1. Il regolamento regionale di cui all'articolo 26-quater, comma 2, lettera d) reca prescrizioni relative a:

- a) sicurezza del servizio;
- b) regolarità del servizio;
- c) regolarità della documentazione attestante il possesso dei requisiti e adempimenti necessari al corretto svolgimento dell'attività;
- d) qualità del servizio;
- e) regolarità contributiva dei conducenti.

2. Le infrazioni alle prescrizioni del regolamento regionale sono punite ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale 28 aprile 1984, n. 21 (Disciplina dell'applicazione delle sanzioni amministrative di competenza regionale) con sanzioni amministrative pecuniarie come di seguito specificato:

a) le infrazioni alle norme di cui al comma 1, lettera a) con una sanzione da un minimo di euro 500,00 ad un massimo di euro 3.000,00;

b) le infrazioni alle norme di cui al comma 1, lettera b) con una sanzione da un minimo di euro 500,00 ad un massimo di euro 2.000,00;

c) le infrazioni alle norme di cui al comma 1, lettera c) con una sanzione da un minimo di euro 200,00 ad un massimo di euro 1.500,00;

d) le infrazioni alle norme di cui al comma 1, lettera d) con una sanzione da un minimo di euro 100,00 ad un massimo di euro 1.000,00;

e) le infrazioni alle norme di cui al comma 1, lettera e) con una sanzione da un minimo di euro 1.000,00 ad un massimo di euro 3.000,00 ⁽¹⁰²⁾.

(102) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

Art. 26-octies

Sospensione e revoca dell'autorizzazione.

1. L'autorizzazione è sospesa da un minimo di venti giorni ad un massimo di quaranta giorni qualora un'impresa commetta nel corso di un anno quattro infrazioni alle prescrizioni del regolamento regionale previste dall'articolo 26-septies, comma 2, lettere a) e b), concernenti la sicurezza e la regolarità del servizio, o contravvenzioni alle disposizioni di cui all'articolo 6 della legge n. 218 del 2003. Qualora l'impresa commetta due o più infrazioni gravi l'autorizzazione è sospesa da un minimo di trenta giorni ad un massimo di sessanta giorni.

2. L'autorizzazione è sospesa da un minimo di tre mesi ad un massimo di un anno quando un'impresa commette nel corso di un anno almeno due infrazioni alle prescrizioni del regolamento regionale di cui all'articolo 26-septies, comma 2, lettera e), concernenti la regolarità contributiva dei conducenti.

3. L'autorizzazione è sospesa da un minimo di sette ad un massimo di trenta giorni qualora una impresa commetta, nel corso di un anno, quattro infrazioni alle prescrizioni del regolamento regionale di cui all'articolo 26-septies, comma 2, lettera c), concernenti la regolarità della documentazione attestante il possesso dei requisiti e gli adempimenti necessari al corretto svolgimento dell'attività. Qualora l'impresa commetta due o più infrazioni gravi l'autorizzazione è sospesa da un minimo di venti giorni ad un massimo di quarantacinque giorni.

4. Fatto salvo quanto previsto per le infrazioni gravi, se l'impresa ha in disponibilità almeno dieci autobus il numero delle violazioni annuali di cui ai commi 1 e 3 che comportano sospensione dell'autorizzazione aumenta di una unità ed aumenta altresì di una ulteriore unità ogni cinque autobus in più disponibili, fino ad un massimo di dieci violazioni.

5. Ai fini del presente articolo costituisce infrazione grave l'illecito punito con una sanzione superiore alla metà del massimo previsto.

6. L'autorizzazione è revocata quando l'impresa:

a) effettua il servizio nonostante la sospensione dell'autorizzazione;

b) incorre nell'arco di cinque anni in provvedimenti di sospensione per un periodo superiore a centottanta giorni;

c) non rispetta il principio di separazione contabile tra servizi sussidiati e servizi commerciali nel caso di società o imprese che svolgono sia servizi di trasporto pubblico locale, sia noleggio autobus con conducente ⁽¹⁰³⁾.

(103) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

Art. 26-nonies

Consultazione degli utenti e degli operatori del trasporto pubblico non di linea.

1. Le Province, in collaborazione e coordinamento con i Comuni e le Agenzie locali della mobilità, ogni anno organizzano un incontro di consultazione con le associazioni delle imprese e le associazioni dei consumatori per verificare stato e criticità del settore e dei

servizi e le eventuali proposte per il miglioramento e l'incremento qualitativo del servizio, nonché per individuare azioni comuni e concordate.

2. La Regione tiene conto dei risultati degli incontri di cui al comma 1 al fine dell'esercizio delle proprie competenze di cui all'articolo 26-quater, comma 2 ⁽¹⁰⁴⁾.

(104) Il capo I-bis, unitamente agli articoli che lo compongono (ivi compreso il presente articolo), è stato aggiunto dall'art. 3, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29 (vedi anche, per le norme transitorie, l'art. 5 della stessa legge).

Capo II - Competenze ⁽¹⁰⁵⁾

Art. 27

Competenze regionali.

1. Nella materia del trasporto di cui al presente titolo la Regione esercita funzioni di programmazione, di indirizzo, di coordinamento e di finanziamento ⁽¹⁰⁶⁾.

2. Allo svolgimento delle funzioni di cui al comma 1, quando non espressamente attribuite ad altri organi, provvede la Giunta regionale.

3. La Regione definisce gli strumenti e i metodi per il monitoraggio dei servizi dal punto di vista della quantità, qualità, efficacia, efficienza ed economicità della gestione.

(105) Rubrica così sostituita dall'art. 26, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Competenze e deleghe».

(106) Comma così modificato dall'art. 27, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 28

Competenze delle Province e dei Comuni.

1. Spettano alle province e ai comuni, secondo le rispettive competenze, tutte le funzioni in materia di trasporti di cui al presente Titolo non espressamente riservate alla Regione dalla presente legge ⁽¹⁰⁷⁾.

2. Le province esercitano le funzioni previste dalla presente legge in materia di trasporto pubblico locale. In particolare spettano alle province le funzioni relative alla programmazione di bacino e tutte le funzioni relative ai trasporti di cui al presente Titolo classificati di bacino, interbacino, urbani intercomunali e transfrontalieri, ivi comprese ⁽¹⁰⁸⁾:

a) l'istituzione e l'affidamento della gestione dei servizi e della costruzione delle opere pubbliche necessarie;

b) la verifica e il controllo qualitativo e quantitativo sullo svolgimento dei servizi;

c) il coordinamento dei servizi operanti sul territorio;

d) la zonizzazione del territorio ai fini tariffari;

e) le funzioni trasferite ai sensi dell'art. 85 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, riguardanti l'approvazione dei regolamenti relativi ai servizi di noleggio con conducente e di taxi ⁽¹⁰⁹⁾;

e-bis) il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio dell'attività di noleggio di autobus con conducente e la tenuta delle sezioni provinciali del registro delle imprese esercenti tale servizio, quale articolazione del registro regionale delle imprese di cui alla legge n. 218 del 2003, tramite le Agenzie locali per la mobilità e il trasporto pubblico locale, ove tali funzioni siano specificatamente ad esse assegnate ⁽¹¹⁰⁾.

3. La titolarità delle funzioni relative ai trasporti di cui al presente titolo classificati di interbacino è attribuita alla Provincia nella quale si svolge la parte prevalente del servizio, o comunque risulti prevalente l'interesse economico del trasporto, e viene esercitata d'intesa con gli altri soggetti interessati ⁽¹¹¹⁾.

4. Restano nella competenza dei comuni le funzioni in materia di trasporti di cui al presente Titolo che si svolgono interamente nel loro territorio ⁽¹¹²⁾.

5. Spettano ai Comuni e alle Province, in relazione al territorio interessato, le funzioni amministrative regionali relative agli impianti a fune di ogni tipo per trasporto di persone e merci in servizio pubblico, comprese quelle di cui al *D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753*, e *D.M. 15 marzo 1982 n. 706* ⁽¹¹³⁾.

6. Per gli impianti a fune aventi estensione interprovinciale, le funzioni spettano alla Provincia nella quale è sita la stazione di partenza, d'intesa con l'altra Provincia interessata ⁽¹¹⁴⁾.

7. Le funzioni relative alla sicurezza, qualora non di competenza dello Stato, spettano all'ente competente per l'istituzione e l'affidamento in gestione dei servizi ⁽¹¹⁵⁾.

8. Le Province, i Comuni e le Agenzie locali, nell'ambito delle proprie competenze, stipulano i contratti di servizio con i gestori nel rispetto dell'art. 16.

9. Le province e i comuni possono procedere all'affidamento coordinato di servizi di trasporti di cui al presente Titolo e di servizi complementari per la mobilità, provvedendo anche, ove necessario, alla stipula del relativo contratto di servizio ⁽¹¹⁶⁾.

(107) Comma così sostituito dall'art. 28, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. Spettano alle Province e ai Comuni, secondo le rispettive competenze, tutte le funzioni non espressamente riservate alla Regione dal D.Lgs. n. 422 del 1997 e dalla presente legge.».

(108) Alinea così sostituito dall'art. 28, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «2. Le Province esercitano le funzioni previste dalla presente legge in materia di trasporto pubblico locale. In particolare sono delegate alle Province le funzioni relative alla programmazione di bacino e tutte le funzioni relative ai servizi autofilotriviari di bacino, interbacino, urbani intercomunali e transfrontalieri, ivi comprese.».

(109) Lettera così modificata dall'art. 4, comma 1, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29.

(110) Lettera aggiunta dall'art. 4, comma 2, L.R. 21 dicembre 2007, n. 29.

(111) Comma così modificato dall'art. 28, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(112) Comma così sostituito dall'art. 28, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «4. Restano nella competenza dei Comuni le funzioni stabilite dalle leggi statali in materia di servizi autofilotriviari che si svolgono integralmente nel loro territorio.».

(113) Comma così modificato dall'art. 28, comma 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(114) Comma così modificato dall'art. 28, comma 6, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(115) Comma così sostituito dall'art. 28, comma 7, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «7. Le funzioni relative alla sicurezza, non mantenute in capo allo Stato ai sensi dell'art. 4 comma 1 lettera b) del D.Lgs. n. 422 del 1997, sono delegate all'ente competente per l'istituzione e l'affidamento in gestione dei servizi.».

(116) Comma così sostituito dall'art. 28, comma 8, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «9. Le Province e i Comuni possono procedere all'affidamento coordinato di servizi autofilotriviari e di servizi complementari per la mobilità, anche ai fini previsti dall'art. 17 del D.Lgs. n. 422 del 1997.».

TITOLO IV

Interventi per il trasporto pubblico regionale e locale, la mobilità urbana e l'intermodalità

Art. 29

Obiettivi degli interventi.

1. La Regione promuove la realizzazione di interventi per la riorganizzazione della mobilità e la qualificazione dell'accesso ai servizi di interesse pubblico secondo le finalità definite all'articolo 1 ⁽¹¹⁷⁾.

2. Nell'ambito degli interventi di cui al comma 1 la Regione privilegia:

a) quelli individuati dagli strumenti della programmazione regionale;

b) quelli individuati dagli strumenti della programmazione provinciale;

c) quelli individuati dai Comuni nella redazione dei Piani urbani del traffico e dei piani urbani della mobilità, con particolare riguardo alla attuazione delle misure volte al miglioramento del trasporto pubblico ⁽¹¹⁸⁾;

d) quelli che costituiscono integrazione funzionale di iniziative finanziate da altri soggetti.

3. Gli interventi di cui al comma 2 perseguono l'obiettivo di:

a) ridurre la congestione del traffico e favorire la mobilità delle persone e il trasporto delle merci l'accessibilità alle aree urbane e in particolare ai centri storici, l'interscambio tra i vari modi di trasporto ⁽¹¹⁹⁾;

b) favorire il risparmio energetico, ridurre i costi economico-sociali di interesse generale, anche con l'armonizzazione degli orari dei servizi e delle altre attività svolte nelle aree urbane;

c) tutelare l'ambiente, la sicurezza, la salute dei cittadini e migliorare la vivibilità nelle aree e nei centri urbani;

d) favorire l'uso dei mezzi collettivi da parte di tutti i cittadini, agevolando l'accesso dei portatori di handicap ⁽¹²⁰⁾.

(117) Comma così modificato dall'art. 29, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(118) Lettera così modificata dall'art. 29, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(119) Lettera così modificata dall'art. 29, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(120) Lettera così modificata dall'art. 29, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 30

Azioni.

1. Le finalità della presente legge e gli obiettivi dell'art. 29 sono perseguiti attraverso lo sviluppo prioritario delle seguenti azioni nel campo delle infrastrutture, dei sistemi tecnologici e dei mezzi di trasporto ⁽¹²¹⁾:

a) la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali protetti e integrati, l'integrazione in rete dei percorsi esistenti, la realizzazione di zone a traffico limitato e velocità controllata ⁽¹²²⁾;

b) l'incremento della capacità delle reti di trasporto pubblico regionale e locale e della quantità dei servizi resi, con particolare riferimento ai trasporti in sede propria;

c) la disciplina della domanda di mobilità e, in particolare, il controllo e la regolamentazione degli accessi;

c-bis) l'attuazione di progetti integrati sviluppati anche attraverso le competenze dei responsabili della mobilità aziendali e d'area opportunamente coordinate dalle strutture locali di governo della mobilità ⁽¹²³⁾;

c-ter) la promozione di progetti innovativi di condivisione degli autoveicoli privati e l'attuazione di progetti di car-sharing e car-pooling (auto privata con più utenti a bordo) ⁽¹²⁴⁾;

c-quater) la promozione dell'accessibilità dei veicoli a vario titolo autorizzati al transito in tutte le zone a traffico limitato (ZTL) istituite nei Comuni del territorio regionale dotati di sistemi di controllo elettronico degli accessi, sulla base di appositi accordi tra Comuni interessati e la Regione per la comunicazione dei dati relativi ai veicoli ⁽¹²⁵⁾;

d) una migliore organizzazione qualitativa e quantitativa dell'offerta mediante interventi tesi a ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti e l'intermodalità;

e) la realizzazione e gestione di aree informatiche integrate per la pianificazione e la produzione dei servizi, l'informazione e l'assistenza dell'utenza;

f) il controllo degli effetti esterni del trasporto, quali inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, impatto sul patrimonio edilizio e paesaggistico;

g) l'eliminazione o riduzione delle barriere architettoniche e lo sviluppo di iniziative di trasporto per i portatori di handicap;

h) la riorganizzazione della sosta e dei parcheggi funzionali al riassetto e al miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane;

i) la predisposizione di sistemi telematici per la erogazione di servizi capaci di ridurre la quantità di spostamenti;

l) l'incentivazione dell'uso dei veicoli a bassa o nulla emissione inquinante di proprietà dei soggetti pubblici e privati previsti dall'articolo 34 comma 6, con particolare riferimento a: acquisto di mezzi a trazione elettrica e/o ibrida compresi i motocicli e i quadricicli; acquisto di mezzi alimentati a gas metano o GPL o altri combustibili che riducano l'impatto ambientale secondo gli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto; riconversione dell'alimentazione di mezzi già in circolazione a gas metano o GPL o altri combustibili che riducano l'impatto ambientale secondo gli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto ⁽¹²⁶⁾;

l-bis) l'incentivazione dell'utilizzo, nelle aree urbane, di mezzi a bassa o nulla emissione inquinante nelle attività produttive, commerciali e di distribuzione delle merci ⁽¹²⁷⁾;

l-ter) l'incentivazione della realizzazione di piattaforme per il consolidamento delle merci destinate alla distribuzione commerciale nelle aree urbane, finalizzate alla riduzione e alla razionalizzazione del traffico, all'aumento del carico medio dei veicoli e al trasporto delle merci con mezzi a bassa o nulla emissione inquinante ⁽¹²⁸⁾;

m) l'innovazione tecnologica nel governo della mobilità;

n) il controllo dei limiti di velocità e del rispetto delle norme della circolazione, nonché il miglioramento dei sistemi di prevenzione, segnalazione e soccorso ai fini della sicurezza stradale;

n-bis) la predisposizione ed elaborazione da parte degli enti locali, compresa la Città metropolitana di Bologna, dei piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS) ⁽¹²⁹⁾.

2. Il coordinamento delle azioni avviene, in via prioritaria, attraverso gli accordi di programma di cui all'art. 12 e, inoltre, attraverso specifici programmi regionali di intervento.

(121) Alinea così modificato dall'art. 30, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(122) Lettera così sostituita dall'art. 30, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «a) la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali protetti, di zone a traffico limitato e velocità controllata;».

(123) Lettera aggiunta dall'art. 30, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(124) Lettera aggiunta dall'art. 30, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così sostituita dall'art. 15, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «c-ter) l'attuazione di progetti di car-sharing e car-pooling (auto privata con più utenti a bordo);».

(125) Lettera aggiunta dall'art. 3, comma 1, L.R. 1° agosto 2017, n. 18, a decorrere dal 2 agosto 2017 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 17, comma 1, della medesima legge).

(126) Lettera così sostituita dall'art. 30, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «l) l'incentivazione dell'uso dei veicoli a bassa o nulla emissione inquinante;».

(127) Lettera aggiunta dall'art. 30, comma 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(128) Lettera aggiunta dall'art. 30, comma 5, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

TITOLO V

Interventi finanziari

Art. 31

Tipologia degli interventi finanziari ⁽¹³⁰⁾ ⁽¹³¹⁾.

1. La Regione fa fronte agli oneri derivanti dalla presente legge attraverso un fondo alimentato da risorse proprie, trasferite dallo Stato o conferite da soggetti pubblici e privati.

2. La Regione interviene, direttamente o in concorso con altri soggetti pubblici o privati, per il sostegno del sistema del trasporto pubblico regionale e locale, della mobilità urbana e dell'intermodalità mediante:

a) contributi o compensazioni a copertura degli oneri per i servizi minimi;

b) contributi o compensazioni per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico;

c) contributi a copertura degli oneri derivanti dai rinnovi contrattuali;

d) contributi per gli investimenti in infrastrutture, sistemi tecnologici e mezzi di trasporto, con priorità per i mezzi a basso livello di emissione;

e) contributi per l'incentivazione alla progettazione di opere in attuazione del Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT), nonché di studi e progetti di carattere territoriale e ambientale connessi alla loro realizzazione;

f) spese dirette della Regione;

g) finanziamenti per interventi ferroviari di manutenzione straordinaria e rinnovo degli impianti e del materiale rotabile;

h) incentivi a nuove tipologie contrattuali nell'uso dei mezzi, quali leasing e full leasing service;

i) contributi al gestore della rete ferroviaria nazionale volti al miglioramento dell'accessibilità delle stazioni e all'eliminazione di passaggi a livello, negli ambiti consentiti dalla normativa in vigore;

i-bis) contributi per la predisposizione ed elaborazione dei PUMS da parte degli enti locali e della Città metropolitana di Bologna ⁽¹³²⁾.

3. La Regione fa fronte agli oneri per il trasporto ferroviario, inerenti alle funzioni di cui al Titolo II, con risorse conseguenti all'emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri relativi al trasferimento delle risorse individuate e ripartite come previsto dagli *articoli 12 e 20 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422* (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'*articolo 4, comma 4, della L. 15 marzo 1997, n. 59*) o attraverso risorse proprie.

4. La Regione provvede a trasferire le somme di cui al comma 2, lettera c) alle Aziende che esercitano trasporto ferroviario ovvero alle Agenzie locali per la mobilità e il trasporto pubblico locale competenti per territorio, a seconda della prevalenza dei servizi svolti autorizzate da specifici provvedimenti normativi, definendo le modalità di ripartizione delle somme medesime, nell'ammontare determinato nell'anno 2011, proporzionalmente ai servizi minimi ammessi a finanziamento regionale nei diversi bacini per quanto riguarda il settore autofiloviario, alle percorrenze complessive dei treni passeggeri sulla rete ferroviaria regionale, nonché per quanto riguarda le infrastrutture regionali alla lunghezza della relativa rete ferroviaria.

(130) Il presente articolo, già modificato dall'art. 1, L.R. 1° febbraio 2002, n. 1, dall'art. 31, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, dall'art. 24, L.R. 28 luglio 2006, n. 13 e dall'art. 43, comma 3, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, è stato poi così sostituito dall'art. 16, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «Art. 31. Tipologia degli interventi finanziari. 1. La Regione fa fronte agli oneri derivanti dalla presente legge attraverso un fondo alimentato da risorse proprie, trasferite dallo Stato o conferite da soggetti pubblici e privati.

2. La Regione interviene, direttamente o in concorso con altri soggetti pubblici o privati, al sostegno del sistema del trasporto pubblico regionale e locale, della mobilità urbana e dell'intermodalità mediante:

a) contributi a copertura degli oneri per i servizi minimi;

b) contributi per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico;

b-bis) contributi a copertura degli oneri derivanti dai rinnovi contrattuali;

c) contributi per gli investimenti in infrastrutture, sistemi tecnologici e mezzi di trasporto, con priorità per i mezzi a basso livello di emissione;

d) contributi per l'incentivazione alla progettazione di opere in attuazione del P.R.I.T., nonché di studi e progetti di carattere territoriale e ambientale connessi alla loro realizzazione;

e) spese dirette della Regione;

e-bis) finanziamenti per interventi ferroviari di manutenzione straordinaria e rinnovo degli impianti e del materiale rotabile;

e-ter) incentivi a nuove tipologie contrattuali nell'uso dei mezzi, quali leasing e full leasing service.

3. La Regione fa fronte agli oneri per il trasporto ferroviario, inerenti alle funzioni di cui al titolo II, a seguito dell'emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, relativi al trasferimento delle risorse, individuate e ripartite come previsto dagli artt. 12 e 20 del D.Lgs. n. 422 del 1997.

3-bis. La Regione provvede a trasferire le somme di cui al comma 2, lettera b-bis) alle Aziende che esercitano trasporto ferroviario ovvero alle Agenzie locali per la mobilità e il trasporto pubblico locale competenti per territorio, a seconda della prevalenza di servizi svolti.»

(131) Vedi, anche, la Delib.G.R. 6 maggio 2002, n. 686, la Delib.G.R. 7 ottobre 2003, n. 1940, la Delib.G.R. 28 novembre 2014, n. 1917 e la Delib.G.R. 17 febbraio 2017, n. 136.

(132) Lettera aggiunta dall'art. 4, comma 2, L.R. 21 ottobre 2015, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 13, comma 1, della medesima legge).

Art. 32

Contributi per i servizi minimi ⁽¹³³⁾.

1. La Regione interviene a copertura degli oneri inerenti i servizi minimi di cui all'art. 9 e per lo sviluppo e miglioramento del trasporto pubblico regionale e locale. A decorrere dall'anno 2014, la Giunta regionale, ferme restando le disponibilità di cui al successivo comma 5, determina il contributo chilometrico per i servizi minimi, comprensivo delle risorse previste per i rinnovi contrattuali di cui all'articolo 31, comma 2, lettera c), tenuto conto dei costi medi per l'esercizio dei servizi stessi nonché delle specificità dei diversi bacini ⁽¹³⁴⁾.

1-bis. La Regione, sulla base dell'atto di indirizzo di cui all'articolo 8 e di quanto indicato al comma 1, concorre fino al 65 per cento della copertura dei costi annuali dei servizi minimi previsti per ciascun bacino provinciale dai relativi accordi di programma, di cui all'articolo 12 ⁽¹³⁵⁾.

2. La Regione, per garantire l'equilibrio economico dei contratti di servizio, attribuisce, con l'eventuale concorso degli altri soggetti interessati, compensazioni adeguate ai soggetti gestori dei servizi di competenza regionale, a fronte degli oneri di servizio richiesti e connessi ai servizi minimi garantiti ⁽¹³⁶⁾.

3. La Regione, a seguito degli accordi di programma di cui all'art. 12, assegna le risorse per i servizi minimi autofiltranviari alle Province, ai Comuni capoluogo di provincia, ai Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti o alle Agenzie locali secondo le competenze ad esse attribuite. Le risorse assegnate alle Province si riferiscono anche ai servizi dei Comuni con popolazione fino a 50.000 abitanti.

4. Anche nell'ipotesi di costituzione dell'agenzia locale per la mobilità, le risorse assegnate devono essere commisurate a tutti i costi relativi ai servizi minimi ad eccezione di quelli riferiti alla programmazione, in quanto assicurati in sede di conferimento di delega.

5. I contributi per i servizi minimi sono determinati triennialmente, in coerenza con la programmazione dei servizi di cui agli artt. 8, 9 e 10, tenuto conto dei vincoli e delle regole di variazione delle entrate e delle spese previste dalle leggi di bilancio. Gli enti delegati e i

gestori del servizio pubblico regionale e locale sono tenuti a fornire dati, informazioni e documentazione richiesti in conformità ai modelli anche informatizzati e relative istruzioni a tal fine predisposte dalla Giunta regionale ⁽¹³⁷⁾.

6. La Giunta regionale provvede alla determinazione dei contributi per i servizi minimi anche in relazione agli indici incentivanti l'efficacia e l'efficienza della gestione e il relativo metodo di costruzione. A indici incentivanti l'efficacia e l'efficienza della gestione dei servizi si attengono, parimenti, nell'ambito delle rispettive competenze, gli Enti e le Agenzie locali. La Giunta regionale tenuto conto della coerenza della programmazione di livello locale di cui agli articoli 6 e 7 agli indirizzi e alle direttive definite dal PRIT e agli obiettivi indicati nell'atto di indirizzo di cui all'articolo 8, individua criteri di premialità o penalità sulla cui base destinare incentivi all'effettiva attuazione della programmazione locale, nonché all'incremento dei servizi minimi di trasporto pubblico ⁽¹³⁸⁾.

7. La Giunta stabilisce le modalità di controllo, i casi e le modalità di revoca dei contributi e delle compensazioni, i tempi e i modi dell'erogazione ⁽¹³⁹⁾.

8. La Giunta regionale procede annualmente alla concessione dei contributi e delle compensazioni ⁽¹⁴⁰⁾.

9. Fino all'adozione del provvedimento annuale di cui al comma 8, la Giunta regionale è autorizzata a concedere acconti mensili che non superino un dodicesimo dello stanziamento complessivo previsto nel bilancio regionale.

(133) Vedi, anche, la Delib.G.R. 17 febbraio 2017, n. 136.

(134) Comma così modificato dall'art. 17, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(135) Comma aggiunto dall'art. 32, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato dall'art. 17, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(136) Comma così sostituito dall'art. 17, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «2. La Regione, attraverso la sottoscrizione dei contratti di servizio, destina le risorse ai soggetti gestori dei servizi minimi di competenza regionale.»

(137) Comma così modificato dall'art. 17, comma 4, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(138) Comma così modificato dall'art. 17, comma 5, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(139) Comma così modificato dall'art. 17, comma 6, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(140) Comma così modificato dall'art. 17, comma 6, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 32-bis

Contributi per interventi ferroviari di manutenzione straordinaria e rinnovo degli impianti e del materiale rotabile ⁽¹⁴¹⁾ ⁽¹⁴²⁾.

1. La Regione fa fronte al finanziamento degli interventi di cui all'articolo 31, comma 2, lettera g) con risorse proprie o con i fondi dei trasferimenti statali relativi alla *legge 8 giugno 1978, n. 297* (Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea) ⁽¹⁴³⁾.

2. La Giunta regionale approva un programma triennale d'interventi e prevede la concessione dei relativi contributi alla società di cui all'articolo 18, finalizzati alla manutenzione straordinaria e al rinnovo della rete, delle attrezzature, degli impianti, delle relative pertinenze, nonché del materiale rotabile a essa assegnato, di proprietà regionale, trasferitogli dalla Regione o acquistato con contributi regionali, stabilendo le modalità di erogazione ⁽¹⁴⁴⁾.

3. Con l'atto di cui al comma 2, che ha anche valore di concessione di contributi, la Giunta regionale può disporre l'erogazione, a titolo di acconto, di una somma non superiore al 50 per cento del contributo complessivamente concesso per il medesimo anno, a favore dell'impresa di cui all'articolo 18 ⁽¹⁴⁵⁾.

4. Ai contributi di cui al presente articolo si applicano le condizioni e i vincoli previsti dall'articolo 35.

(141) Articolo aggiunto dall'art. 33, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono.

(142) Vedi, anche, la Delib.G.R. 5 dicembre 2005, n. 2017.

(143) Comma così sostituito dall'art. 43, comma 4, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, poi così modificato dall'art. 18, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione fa fronte al finanziamento degli interventi di cui all'articolo 31, comma 2, lettera e-bis), esclusivamente con i fondi dei trasferimenti statali relativi alla legge 8 giugno 1978, n. 297 (Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea).».

(144) Il presente comma, già modificato dall'art. 43, comma 5, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, è stato poi così sostituito dall'art. 18, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «2. La Giunta regionale approva un programma di interventi di portata triennale, distinguendone la destinazione tra esercizio delle infrastrutture ed esercizio dei servizi, concedendo i relativi contributi ai rispettivi concessionari e affidatari e stabilendo le modalità di erogazione.».

(145) Comma così sostituito dall'art. 18, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «3. Con l'atto di cui al comma 2, che ha anche valore di concessione dei contributi, la Giunta regionale può disporre l'erogazione a titolo di acconto di una somma non superiore al 50 per cento del contributo complessivamente concesso per il medesimo anno a ciascun concessionario di infrastruttura o affidatario di servizi ferroviari.».

Art. 33

Contributi per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico ⁽¹⁴⁶⁾ ⁽¹⁴⁷⁾.

1. La Regione può concedere agli Enti locali o alle loro Agenzie, costituite ai sensi dell'art. 19, contributi per i servizi di trasporto pubblico finalizzati a:

- a) aumentare la quantità di offerta di servizi rispetto a quanto definito negli accordi di programma di cui all'art. 12;
- b) migliorare qualitativamente l'offerta di servizi attraverso innovazioni organizzative, gestionali e tecnologiche.

2. La Giunta regionale determina i criteri di assegnazione dei contributi di cui al comma 1, anche in coerenza con i principi enunciati nell'atto di indirizzo generale di cui all'articolo 8 ⁽¹⁴⁸⁾.

3. La Giunta regionale stabilisce altresì, con propria deliberazione, le modalità di presentazione delle domande, di erogazione dei contributi, di controllo successivo nonché le fattispecie e le modalità di revoca.

3-bis. La Giunta regionale può concedere contributi straordinari alle imprese esercenti il trasporto pubblico ferroviario e determina i criteri e le modalità di erogazione dei contributi medesimi, acquisito il parere della commissione competente ⁽¹⁴⁹⁾.

(146) Articolo così sostituito dall'art. 2, L.R. 1° febbraio 2002, n. 1, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 33. Contributi per il riequilibrio e la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale. - 1. La Regione concede contributi per il riequilibrio finalizzati a:

- a) riequilibrio degli standard dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale;
- b) maggiori oneri di esercizio derivanti dall'integrazione modale;
- c) maggiori oneri eventualmente derivanti dall'esercizio di trasporti in contesti specifici aventi carattere di eccezionalità e temporaneità.

2. I contributi di cui al presente articolo possono essere concessi ai soggetti previsti ai commi 2 e 3 dell'art. 32.

3. La Giunta regionale, sentite le rappresentanze degli enti locali, determina i criteri di attribuzione dei contributi di cui alle lettere a) e b) del comma 1 tenendo conto:

- a) delle caratteristiche della domanda di mobilità, con riferimento al contesto urbano e territoriale in cui viene svolto il servizio;
- b) della individuazione di standard di offerta correlati alle caratteristiche territoriali, insediative e socio-economiche dei singoli bacini di traffico;
- c) della necessità di dare adeguato riconoscimento alle soluzioni innovative;
- d) dell'adozione da parte degli enti locali di provvedimenti organizzativi o finanziari concorrenti con quelli regionali;
- e) della limitazione temporale dell'intervento.

4. Per gli interventi di cui alla lettera c) del comma 1, la Giunta regionale determina i criteri di attribuzione, tenuto conto delle caratteristiche di eccezionalità dell'intervento e della durata delle condizioni che lo motivano.

5. Con le deliberazioni di cui ai commi 3 e 4, la Giunta regionale stabilisce altresì le modalità di presentazione delle domande, di erogazione dei contributi, di controllo successivo nonché le fattispecie e le modalità di revoca.».

Con riferimento al testo sostituito, per l'approvazione dei criteri per l'assegnazione di eventuali ulteriori risorse del fondo di riequilibrio, per l'anno 2000, di cui alla lettera a) del comma 1, vedi la Delib.G.R. 17 ottobre 2000, n. 1752.

Con riferimento al testo sostituito, per l'approvazione dei criteri per l'assegnazione di eventuali ulteriori risorse del fondo di riequilibrio, per l'anno 2000, di cui alla lettera b) del comma 1, vedi la Delib.G.R. 17 ottobre 2000, n. 1752.

(147) Vedi, anche, la Delib.G.R. 6 maggio 2002, n. 686, la Delib.G.R. 7 ottobre 2003, n. 1940 e la Delib.G.R. 1° ottobre 2007, n. 1426.

(148) Comma così sostituito dall'art. 43, comma 6, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 55 della stessa legge). Il testo originario era così formulato: «2. La Giunta regionale determina annualmente i criteri di assegnazione dei contributi di cui al comma 1, anche sulla base delle intese raggiunte in sede di Conferenza Regione - Autonomie locali ai sensi dell'art. 31 della L.R. 21 aprile 1999, n. 3 "Riforma del sistema regionale e locale"».

(149) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 1, L.R. 27 luglio 2005, n. 14.

Art. 34

Contributi sugli investimenti.

1. La Regione partecipa al finanziamento degli investimenti previsti dall'art. 31, comma 2, lettera d) nella misura massima del 70% degli importi ritenuti finanziabili, attraverso ⁽¹⁵⁰⁾:

- a) contributi in conto capitale;
- b) contributi in conto ammortamento mutui;
- c) contributi per la copertura degli oneri derivanti da contratti di leasing.

2. I contributi previsti dalla lettera e) del comma 2 dell'art. 31 sono concessi prioritariamente alle progettazioni di opere relative ad interventi che maggiormente rispondono alla sicurezza, alla intermodalità, alla qualità ambientale e alla logistica dei trasporti ⁽¹⁵¹⁾.

3. I contributi di cui al comma 1 non sono cumulabili né tra loro né con altre provvidenze finanziarie previste da leggi regionali oltre il limite del 70%.

4. Il limite del 70 per cento previsto ai commi 1 e 3 non si applica agli interventi sui beni ferroviari di proprietà della Regione e su attrezzature, impianti e materiale rotabile, funzionali al trasporto ferroviario di persone, oggetto di finanziamento regionale ⁽¹⁵²⁾.

4-bis. Il limite del 70 per cento previsto al comma 1 può essere derogato per gli interventi, finanziati dallo Stato, relativi alla mobilità di interesse regionale, qualora gli stessi incidano su ambiti sovra provinciali o sovra comunali ⁽¹⁵³⁾.

5. Rientrano tra i costi ammissibili le spese tecniche per la progettazione esecutiva, la direzione lavori e altre prestazioni professionali.

6. I soggetti beneficiari dei contributi sono:

- a) gli enti locali e le loro agenzie ⁽¹⁵⁴⁾;
- b) le aziende e imprese esercenti il trasporto pubblico regionale e locale;
- c) eventuali altri soggetti pubblici e privati compresi negli accordi di programma di cui agli articoli 11 e 12 oppure, sentita la Commissione consiliare competente, in specifiche convenzioni ⁽¹⁵⁵⁾;
- c-bis) la società di cui all'articolo 18, concessionaria della rete ferroviaria regionale di cui all'articolo 18 ⁽¹⁵⁶⁾;
- c-ter) il gestore della rete ferroviaria nazionale nei casi e alle condizioni consentite dalla legge ⁽¹⁵⁷⁾.

7. La Giunta regionale determina i criteri per la valutazione degli investimenti, per la concessione e la erogazione dei contributi nonché le modalità di revoca ⁽¹⁵⁸⁾.

8. Con l'atto di concessione, la Giunta regionale può altresì disporre l'erogazione, a titolo di acconto, di una somma di importo non superiore al 50% del contributo concesso.

(150) Alinea così modificato dall'art. 23, comma 6, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

(151) Comma così modificato dall'art. 23, comma 7, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

(152) Il presente comma, già sostituito dall'art. 34, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, è stato poi nuovamente così sostituito dall'art. 19, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo precedente era così formulato: «4. Il limite del 70 per cento previsto ai commi 1 e 3 non si applica agli interventi dei concessionari e affidatari sui beni ferroviari di proprietà della Regione.».

(153) Comma aggiunto dall'art. 4, comma 3, L.R. 21 ottobre 2015, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 13, comma 1, della medesima legge).

(154) Lettera così modificata dall'art. 34, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(155) Lettera così modificata dall'art. 3, L.R. 1° febbraio 2002, n. 1.

(156) Lettera aggiunta dall'art. 19, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(157) Lettera aggiunta dall'art. 19, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(158) Vedi, al riguardo quanto disposto dalla Delib.G.R. 10 aprile 2001, n. 500.

Art. 35

Condizioni e vincoli per gli investimenti.

1. Gli investimenti effettuati con contributi regionali di cui al comma 1 dell'art. 34 devono essere destinati esclusivamente al servizio pubblico di linea, alla mobilità urbana e alla intermodalità.

2. La quota di contributi già erogata a favore di un soggetto al quale ne subentri un altro è considerata ai fini dell'erogazione della restante quota al subentrante.

3. I mezzi acquistati e le infrastrutture e le tecnologie realizzate con il finanziamento regionale non possono essere alienati senza l'assenso della Giunta regionale, la quale determina la destinazione delle somme ricavate in relazione alle quote di contributi da restituirsi ai sensi del comma 4.

4. In caso di cessazione di attività o di alienazione del bene oggetto del contributo, il beneficiario è tenuto a restituire alla Regione una somma corrispondente alla quota di contributo non ancora ammortizzata.

5. I vincoli di cui al presente articolo non si applicano agli autobus dopo 12 anni dall'immatricolazione e ai filobus, natanti e altri mezzi di trasporto dopo 20 anni.

Art. 36

Spese dirette della Regione.

1. Gli interventi diretti della Regione sono realizzati, di norma, sulla base di progetti approvati dalla Giunta regionale ovvero sulla base di accordi con gli altri soggetti interessati.

2. Gli interventi della Regione riguardano:

- a) realizzazione di infrastrutture, impianti e sistemi tecnologici;

- b) acquisto diretto di beni;
 - c) acquisto diretto di servizi;
 - d) esecuzione di studi, ricerche e progetti.
-

TITOLO VI

Norme organizzative e tariffarie

Capo I - Norme organizzative

Art. 37

Regolarità di esercizio.

1. La vigilanza sulla regolarità del trasporto pubblico regionale e locale è svolta dalla Regione e dagli enti locali secondo le competenze di cui agli articoli 21, 27 e 28 ⁽¹⁵⁹⁾. Per regolarità si intende il rispetto degli obblighi di esercizio, di trasporto e tariffario e delle altre condizioni o vincoli determinati in sede di affidamento.
2. Il gestore del trasporto pubblico regionale e locale deve dotarsi di un responsabile di esercizio che risponda della corretta registrazione, elaborazione e trasmissione dei dati sulla qualità del servizio, della regolarità e sicurezza nello svolgimento dei servizi nei confronti dell'ente preposto alla vigilanza dei medesimi ⁽¹⁶⁰⁾.
3. Gli orari dei servizi debbono essere preventivamente sottoposti al visto dell'ente affidante. Eventuali osservazioni e rilievi sono comunicati al gestore entro e non oltre trenta giorni dalla data di ricezione degli orari stessi. Trascorso tale termine, gli orari si intendono visti. Salvo casi di forza maggiore, ogni variazione di orario deve essere preventivamente resa nota agli utenti attraverso congrue forme di pubblicità.
4. La localizzazione delle fermate è stabilita in sede di affidamento del servizio dall'Agenzia locale oppure, ove non sia costituita, dall'Ente locale competente, avuto riguardo agli interessi generali degli utenti e nel rispetto delle norme sulla circolazione ⁽¹⁶¹⁾. Le tabelle di fermata debbono riportare gli orari di transito dei servizi per le varie destinazioni.
5. I veicoli adibiti al servizio pubblico di linea non possono essere distratti dallo stesso, in via temporanea o definitiva, se non previa autorizzazione dell'ente affidante, il quale, per i veicoli acquistati con contributi pubblici, determina, nel rispetto delle modalità stabilite dalla Giunta regionale, condizioni e vincoli allo scopo di garantire pari condizioni di concorrenza.
6. L'uso degli impianti e dei veicoli adibiti al servizio di trasporto non può essere inibito o comunque limitato nei riguardi del gestore, senza il preventivo assenso dell'ente concedente, salvo i provvedimenti disposti dalla Magistratura.

⁽¹⁵⁹⁾ *Periodo così modificato dall'art. 35, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.*

⁽¹⁶⁰⁾ *Comma così modificato dall'art. 35, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.*

⁽¹⁶¹⁾ *Periodo così modificato dall'art. 35, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n.8.*

Art. 38

Interruzione di pubblico servizio.

1. In caso di interruzione di pubblico servizio di trasporto per cause comunque ascrivibili al gestore, l'ente affidante, fatte salve altre sanzioni previste dalle norme in vigore, adotta i provvedimenti indispensabili per assicurare il tempestivo ripristino del pubblico servizio anche in danno e avvalendosi degli impianti e del materiale del gestore, definendo i conseguenti corrispettivi per l'uso dei beni.
2. Il provvedimento di requisizione in uso è notificato nella forma degli atti giudiziari.

3. Il soggetto titolare del bene requisito entro dieci giorni dalla notificazione ha facoltà di rifiutare, con atto scritto, l'entità del corrispettivo. In tal caso, il corrispettivo stesso è determinato secondo il procedimento previsto dalle leggi per il trasferimento delle imprese.

Capo II - Il sistema tariffario e sanzioni amministrative

Art. 39

Sistema tariffario.

1. La Regione persegue l'armonizzazione delle tariffe e dei titoli di viaggio al fine di conseguire, anche attraverso il sistema tariffario, la massima integrazione tra i diversi modi di trasporto ⁽¹⁶²⁾."

2. La Giunta regionale determina i criteri che regolano il sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale e progressivamente attua la riforma del sistema tariffario caratterizzato dalla zonizzazione del territorio regionale e dall'applicazione di sistemi tecnologici gestionali flessibili e integrati.

3. La Giunta regionale stabilisce la tipologia dei titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari di riferimento da applicarsi ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale; definisce altresì i livelli tariffari di riferimento e le modalità d'uso di altri sistemi di mobilità complementari al trasporto pubblico regionale e locale, quali il "bike sharing", che favoriscono l'integrazione dei servizi medesimi ⁽¹⁶³⁾,

4. Le Province e i Comuni regolano le tariffe autofiltranviarie tenendo conto dei livelli di cui al comma 3 e con riferimento anche al vincolo di mantenimento dell'equilibrio economico delle imprese di gestione.

5. È vietata la gratuità del trasporto, salvo i casi previsti dalle disposizioni vigenti in materia ⁽¹⁶⁴⁾.

5-bis. Gli Enti locali e le loro agenzie, in attuazione degli indirizzi per il sistema tariffario integrato di bacino, possono autorizzare tariffe speciali per utenti specifici o servizi particolari, oltre che in occasione di particolari situazioni ambientali. Inoltre, al fine di favorire l'uso del trasporto pubblico, possono autorizzare accordi tariffari speciali con consumatori collettivi (enti e aziende pubbliche e private, scuole, università) ⁽¹⁶⁵⁾.

5-ter. [Comunque, qualora le entrate da tariffe non raggiungano il 35 per cento dei costi dei servizi del bacino provinciale o i costi risultino superiori alle previsioni, province e comuni sono tenuti a integrare le entrate per garantire il pareggio del bilancio sulla base dei contratti di servizio e degli accordi sottoscritti] ⁽¹⁶⁶⁾.

(162) Comma così sostituito dall'art. 36, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «1. La Regione persegue anche attraverso il sistema tariffario la massima integrazione tra i diversi modi di trasporto.».

(163) Comma così sostituito dall'art. 20, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «3. La Giunta regionale stabilisce i tipi dei titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari di riferimento da applicarsi ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale.».

(164) Comma così modificato dall'art. 36, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(165) Comma aggiunto dall'art. 36, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(166) Comma aggiunto dall'art. 36, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi abrogato dall'art. 20, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 40

Condizioni di trasporto e sanzioni amministrative ⁽¹⁶⁷⁾.

1. Le condizioni di trasporto sono stabilite dalle imprese di gestione del servizio in apposito regolamento di servizio, nel rispetto delle norme di legge, e devono essere portate a conoscenza del pubblico in modo permanente. Il regolamento è stabilito dall'impresa, è trasmesso all'Agenzia locale o all'ente affidante, e assume valore dopo trenta giorni dall'inoltro in assenza di rilievi.

2. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, a convalidarlo e conservarlo per la durata del percorso e a esibirlo su richiesta degli agenti accertatori. La constatazione della contraffazione del titolo di viaggio comporta in ogni caso il ritiro del documento da parte dell'agente in servizio.

3. Dal 1° gennaio 2018 gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono tenuti agli obblighi di validazione di tutti i titoli di viaggio, in occasione del primo accesso al servizio e di ogni cambio mezzo. Fino a tale data, l'obbligo di validazione per tutti i titoli di viaggio in occasione di ogni cambio mezzo dovrà esser disposto dalle autorità competenti in modo da garantire entro il 1° gennaio 2018 l'omogenea applicazione sull'intero territorio regionale. Tale obbligo è inserito nei regolamenti di servizio e portato a conoscenza del pubblico in modo chiaro e permanente.

4. La Giunta regionale potrà determinare norme specifiche di accesso ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in presenza di possibili evoluzioni tecnologiche di bigliettazione.

5. La violazione degli obblighi indicati al comma 2, per gli utenti sprovvisti di valido titolo di viaggio o in possesso di titolo di viaggio adeguato mai obliterato, comporta:

a) il pagamento dell'importo relativo alla tariffa di corsa semplice con sovrapprezzo per emissione a bordo dall'origine alla destinazione del viaggio;

b) la sanzione amministrativa nella misura minima di cinquanta e massima di duecento volte la tariffa ordinaria in vigore relativa alla prima zona tariffaria; l'importo della sanzione è arrotondato ai 0,50 euro superiori; la sanzione nella misura minima è pagata immediatamente nelle mani dell'agente accertatore all'atto della contestazione ovvero entro i successivi cinque giorni naturali consecutivi, fatta eccezione dei soli giorni festivi dalla contestazione; decorso il citato termine di cinque giorni, resta fermo il pagamento della sanzione in misura ridotta e della sanzione massima ai sensi della *legge regionale 28 aprile 1984, n. 21* (Disciplina dell'applicazione delle sanzioni amministrative di competenza regionale);

c) il pagamento dell'importo corrispondente al valore del titolo abusivamente utilizzato, nel caso di utilizzo di titolo di viaggio contraffatto o alterato, oltre a quanto previsto alla lettera b) e fatta salva l'azione penale.

6. La violazione dell'obbligo di validazione ad ogni cambio mezzo dall'1° gennaio 2018, fatta salva l'eventuale disposizione anticipata di tale obbligo, comporta il pagamento di una sanzione amministrativa:

a) in misura minima di 6 euro entro il quinto giorno dalla data di notifica della violazione; la sanzione amministrativa minima è dimezzata, se pagata nelle mani dell'agente accertatore all'atto della contestazione e per i soli minorenni, da parte del genitore o di chi esercita la potestà genitoriale entro tre giorni naturali consecutivi, fatta eccezione dei soli giorni festivi, dalla contestazione;

b) in misura ridotta di 12 euro entro il sessantesimo giorno dalla data della notifica della violazione;

c) nella misura massima di 36 euro dopo il sessantesimo giorno dalla data della notifica della violazione.

7. Quando l'utente, titolare di abbonamento personale non sia in grado di esibirlo all'agente accertatore si applicano le sanzioni di cui al comma 5. Si applica la sanzione pecuniaria fissa di importo pari a 6 euro nel caso in cui lo stesso utente o, in caso di minorenni il genitore o chi esercita la potestà genitoriale, presenti il documento di viaggio entro cinque giorni naturali consecutivi dalla contestazione, fatta eccezione dei soli giorni festivi, purché il documento non risulti regolarizzato successivamente all'accertamento della violazione.

8. L'assolvimento delle sanzioni deve essere effettuato oltre che nelle mani dell'agente accertatore, qualora previsto, con sistemi di pagamento, di facile accesso per i cittadini, indicati dal soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio, a mezzo di versamento in conto corrente postale o presso la sede del soggetto responsabile. Gli stessi soggetti responsabili rendono nota al pubblico la comminatoria della sanzione e le modalità dei connessi pagamenti, mediante avvisi da affiggersi in luoghi ben visibili agli utenti a terra e a bordo dei veicoli.

9. L'accertamento e la contestazione immediata delle violazioni sono regolati dagli *articoli 8, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 17 e 19 della legge regionale n. 21 del 1984*, e sono svolti dagli agenti accertatori, incaricati dai soggetti responsabili dell'emissione dei titoli di viaggio. Gli autisti, se previsto dai regolamenti aziendali, possono svolgere anche le funzioni di agenti accertatori. Resta ferma la competenza degli ufficiali e agenti di Polizia giudiziaria a norma dell'*articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689* (Modifiche al sistema penale).

10. Gli agenti accertatori sono abilitati a effettuare i controlli previsti dall'*articolo 13 della legge n. 689 del 1981*, compresi quelli necessari per l'identificazione del trasgressore, nonché tutte le altre attività istruttorie previste dal capo I, sezione II, della *legge n. 689 del 1981* e dalla *legge regionale n. 21 del 1984*.

11. Qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, come prevede l'*articolo 13 della legge regionale n. 21 del 1984*, l'agente che ha accertato l'inadempimento deve inoltrare, nella più vicina sede di esercizio, rapporto completo di processo verbale di accertamento al soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio per i conseguenti adempimenti di legge.

12. L'ordinanza-ingiunzione di cui all'*articolo 15 della legge regionale n. 21 del 1984* è emessa dal soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio.

13. Gli agenti accertatori provvedono anche a contestare le altre violazioni in materia di trasporto pubblico contenute nel *decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753* (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto) e per le quali sia prevista l'irrogazione di una sanzione amministrativa.

14. Per le infrazioni di cui all'*articolo 29 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980* che abbiano determinato danno materiale alle attrezzature o ai beni strumentali delle imprese, si applica la sanzione accessoria da un minimo di 103 euro, a un massimo di 309 euro, oltre al risarcimento del danno derivante.

15. I proventi delle sanzioni, nonché i rimborsi del prezzo del servizio non pagato dall'utente, fino alla conclusione dell'eventuale contenzioso, sono trattenuti dai soggetti responsabili dell'emissione dei titoli di viaggio e registrati in apposita separata voce della contabilità.

(167) Articolo così sostituito dall'art. 17, comma 1, L.R. 23 dicembre 2016, n. 25, a decorrere dal 24 dicembre 2016 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 39, comma 1, della medesima legge). Il testo precedente era così formulato: «Art. 40. Condizioni di trasporto e sanzioni amministrative. 1. Le condizioni di trasporto sono stabilite dalle agenzie per la mobilità o dalle imprese di gestione del servizio in apposito regolamento di servizio, nel rispetto delle norme di legge, e devono essere portate a conoscenza del pubblico in modo permanente. Se il regolamento è stabilito dall'impresa è trasmesso all'Agenzia locale o all'ente affidante e assume valore dopo due mesi dall'inoltro in assenza di rilievi.

2. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, a convalidarlo e conservarlo per la durata del percorso e a esibirlo su richiesta degli agenti accertatori. La constatazione della contraffazione del titolo di viaggio comporta in ogni caso il ritiro del documento da parte dell'agente in servizio.

3. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono altresì tenuti, in occasione del primo accesso al servizio e di ogni cambio mezzo, agli obblighi di validazione dei titoli di viaggio connessi a tariffazione elettronica relativa alla mobilità multimodale delle persone.

4. L'obbligo di validazione, in occasione del primo accesso al servizio e di ogni cambio mezzo, degli abbonamenti personali elettronici di tipo forfettario, potrà essere disposto in maniera coordinata dalle autorità competenti, inserito nei regolamenti di servizio e portato a conoscenza del pubblico in modo chiaro e permanente.

5. La Giunta regionale potrà determinare norme specifiche di accesso ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in presenza di possibili evoluzioni tecnologiche di bigliettazione.

6. La violazione degli obblighi indicati ai commi 2 e 3 comporta:

a) il pagamento dell'importo relativo alla tariffa di corsa semplice per il servizio già usufruito;

b) la sanzione amministrativa non inferiore a cinquanta e non superiore a duecento volte la tariffa ordinaria in vigore relativa alla prima zona tariffaria; l'importo della sanzione è arrotondato ai 0,50 euro superiori;

c) il pagamento dell'importo corrispondente al valore del titolo abusivamente utilizzato, nel caso di utilizzo di titolo di viaggio contraffatto o alterato, oltre a quanto previsto alla lettera b) e fatta salva l'azione penale.

7. Le sanzioni di cui al comma 6 si applicano anche quando l'utente, titolare di abbonamento personale non sia in grado di esibirlo all'agente accertatore. Nel caso in cui lo stesso presenti il documento di viaggio entro i successivi cinque giorni, purché il documento non risulti regolarizzato successivamente all'accertamento della violazione, si applica una sanzione fissa pecuniaria di importo pari a 6 euro.

8. Alla violazione degli obblighi di cui ai commi 3 e 4 si applica una sanzione pecuniaria nella misura fissa di importo pari a 6 euro. Al viaggiatore è comunque consentito regolarizzare la propria posizione all'atto della contestazione mediante l'immediato pagamento nelle mani dell'agente accertatore.

9. Il pagamento delle somme, dovute per le violazioni di cui alla presente legge, può essere effettuato nella misura minima indicata al comma 6 lettera b) immediatamente nelle mani dell'agente accertatore all'atto della contestazione, ovvero entro i successivi cinque giorni nella sede del soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio o anche a mezzo di versamento in conto corrente postale. Decorso tale termine, resta ferma la possibilità del pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 13 della legge regionale 28 aprile 1984, n. 21 (Disciplina dell'applicazione delle sanzioni amministrative di competenza regionale).

10. I soggetti responsabili dell'emissione dei titoli di viaggio rendono nota al pubblico la comminatoria della sanzione e dei connessi pagamenti, mediante avvisi da affiggersi in luoghi ben visibili agli utenti a terra e a bordo dei veicoli.

11. L'accertamento e la contestazione immediata delle violazioni sono regolati dagli articoli 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19 della legge regionale n. 21 del 1984, e sono svolti dagli agenti accertatori, incaricati dai soggetti responsabili dell'emissione dei titoli di viaggio. Gli autisti, se previsto dai regolamenti aziendali, possono svolgere anche le funzioni di agenti accertatori. Resta ferma la competenza degli ufficiali e agenti di Polizia giudiziaria a norma dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale).

12. Gli agenti accertatori sono abilitati a effettuare i controlli previsti dall'articolo 13 della legge n. 689 del 1981, compresi quelli necessari per la identificazione del trasgressore, nonché tutte le altre attività istruttorie previste dal Capo I, Sezione II della medesima legge e dalla legge regionale n. 21 del 1984.

13. Qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, come prevede l'articolo 13 della legge regionale n. 21 del 1984, l'agente che ha accertato l'inadempimento deve inoltrare, nella più vicina sede di esercizio, rapporto completo di processo verbale di accertamento al soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio per i conseguenti adempimenti di legge.

14. L'ordinanza-ingiunzione di cui all'articolo 15 della legge regionale n. 21 del 1984 è emessa dal soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio.

15. Gli agenti accertatori provvedono anche a contestare le altre violazioni in materia di trasporto pubblico contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto) e per le quali sia prevista l'irrogazione di una sanzione amministrativa.

16. Per le infrazioni di cui all'articolo 29 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 che abbiano determinato danno materiale alle attrezzature o ai beni strumentali delle imprese, si applica la sanzione accessoria da un minimo di 103 euro a un massimo di 309 euro, oltre al risarcimento del danno derivante.

17. I proventi delle sanzioni, nonché i rimborsi del prezzo del servizio non pagato dall'utente, fino alla conclusione dell'eventuale contenzioso, sono trattenuti dai soggetti responsabili dell'emissione dei titoli di viaggio e registrati in apposita separata voce della contabilità.». In precedenza, il presente articolo era già stato modificato dall'art. 2, comma 1, L.R. 13 novembre 2001, n. 38 (in relazione alla tabella A della stessa legge), dall'art. 37, L.R. 28 aprile 2003, n. 8 e dall'art. 21, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

TITOLO VII

Altri tipi di trasporto pubblico regionale e locale

Art. 41

Servizi aerei.

1. I servizi aerei di interesse regionale e locale riguardano ⁽¹⁶⁸⁾:

- a) i collegamenti che si svolgono esclusivamente nell'ambito della Regione;
- b) i servizi elicotteristici.

(168) Alinea così modificato dall'art. 38, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 42

Servizi marittimi, lacuali e fluviali.

1. I servizi marittimi, fluviali e lacuali di interesse regionale e locale riguardano i servizi di cabotaggio e gli altri servizi di trasporto che si svolgono prevalentemente nell'ambito della Regione ⁽¹⁶⁹⁾.

(169) Comma così modificato dall'art. 39, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 43

Competenze ⁽¹⁷⁰⁾.

1. Sono di competenza regionale i servizi aerei di cui all'art. 41.

2. Spettano alle Province le funzioni inerenti i servizi marittimi, lacuali e fluviali, di cui all'art. 42, secondo il principio della prevalente competenza territoriale ⁽¹⁷¹⁾.

(170) Rubrica così sostituita dall'art. 40, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8. Il testo originario era così formulato: «Competenze e deleghe.».

(171) Comma così modificato dall'art. 40, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

TITOLO VIII

Norme transitorie e finali

Capo I - Norme transitorie

Art. 44

Norme transitorie per il trasporto ferroviario ⁽¹⁷²⁾.

1. [È fissata al 31 dicembre 2003 la scadenza degli affidamenti diretti in materia di servizi ferroviari] ⁽¹⁷³⁾.

2. La Regione procede alla costituzione della società di gestione della rete, di cui all'articolo 22, comma 2, tramite scissione della società acquisita a norma della *L.R. 28 dicembre 2000, n. 39* (Acquisizione da parte della Regione Emilia-Romagna delle quote della società "Ferrovie Emilia-Romagna - Società a responsabilità limitata").

3. La Regione procede all'affidamento di cui all'articolo 22, comma 2 alla scadenza delle concessioni novennali in essere. La costituzione della società tramite scissione prevista dall'articolo 13, comma 3 della presente legge interverrà entro la data di scadenza dell'affidamento del servizio di trasporto ferroviario in corso. Fino a tale momento si applica la disciplina della separazione contabile e patrimoniale prevista dagli *articoli 2, 5 e 11 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188* (Attuazione della *direttiva 2001/12/CE*, della *direttiva 2001/13/CE* e della *direttiva 2001/14/CE* in materia ferroviaria). La Regione coordina la gestione della rete di sua competenza ⁽¹⁷⁴⁾.

3-bis. Nel rispetto di specifiche direttive emanate dalla Regione è attribuita al concessionario fino alla scadenza della concessione in atto, la titolarità della gestione dei beni demaniali o patrimoniali indisponibili, per gli usi particolari di cui all'*articolo 6, comma 5 della legge regionale 25 febbraio 2000, n. 10* (Disciplina dei beni regionali - Abrogazione della *legge regionale 10 aprile 1989, n. 11*) ⁽¹⁷⁵⁾.

4. Una volta avvenuta la scissione di cui al comma 2 del presente articolo, la Regione può ridurre la percentuale della propria partecipazione alla società per i servizi anche al di sotto della maggioranza delle quote, attraverso la cessione di proprie quote esclusivamente a Enti locali oppure a società di cui gli Enti locali stessi detengano la proprietà maggioritaria assoluta .

4-bis. La Regione, come indicato dall'articolo 35, salvo quanto previsto dall'articolo 49 comma 3, può:

a) conferire, in tutto o in parte, all'impresa affidataria dei servizi il materiale rotabile di sua proprietà;

b) trasferire o conferire, in tutto od in parte, alla società che gestisce la rete ferroviaria il materiale rotabile di sua proprietà ⁽¹⁷⁶⁾.

4-ter. Resta di proprietà delle imprese di cui al punto precedente il materiale rotabile acquistato con contributi pubblici. La Giunta regionale attribuisce alle due nuove società di cui al comma 4, a titolo di conferimento o di trasferimento, come sopra specificato, il materiale rotabile ed i beni appartenenti alla società acquisita ai sensi della *legge regionale 28 dicembre 2000, n. 39* (Acquisizione da parte della Regione Emilia-Romagna delle quote della società "Ferrovie Emilia-Romagna società a responsabilità limitata") ⁽¹⁷⁷⁾.

4-quater. In via transitoria ed eccezionale, qualora si verificano condizioni contingenti in prossimità dell'affidamento del servizio ferroviario regionale di trasporto passeggeri, anche in relazione ai tempi di svolgimento delle procedure di gara, al fine di garantire continuità al servizio, è consentito, alla società di cui all'articolo 18, l'affidamento diretto del servizio di trasporto all'esercente il servizio stesso stipulando un contratto di durata massima quadriennale ⁽¹⁷⁸⁾.

4-quinquies. Al fine di garantire la continuità del servizio e di migliorarne la qualità, la società di cui all'articolo 18 può altresì: a) concedere ulteriori proroghe alla durata del contratto in corso di esecuzione, nei limiti entro cui siano strettamente necessarie per consentire al nuovo affidatario di porre in essere le attività richieste per rendere operativo il servizio stesso in conformità alle

condizioni e nei tempi previsti in esito alla procedura di affidamento; b) definire con il gestore attuale e con il nuovo affidatario, nelle more del subentro nella gestione del servizio, le modalità e i tempi per anticipare la messa in esercizio di parte del materiale rotabile nuovo ⁽¹⁷⁹⁾.

(172) Articolo così sostituito dall'art. 41, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato come indicato nelle note che seguono. Il testo originario era così formulato: «Art. 44. Norme transitorie per il trasporto ferroviario. 1. In sede di prima applicazione della presente legge la Regione può affidare direttamente la gestione della rete ferroviaria di cui all'art. 22 a una società costituita per iniziativa di enti locali ed Enti pubblici economici.

2. L'affidamento diretto di cui al comma 1 è consentito per la durata massima di nove anni e può riguardare, per la medesima durata massima, anche la gestione dei servizi passeggeri e merci, purchè svolti in via non esclusiva e nel rispetto delle norme nazionali, nonché consentire subaffidamenti della rete e dei servizi.

3. Entro un anno dall'affidamento la società di cui al comma 1, avvia l'attuazione di un piano per la progressiva e coordinata cessione di quote a soggetti privati, individuati mediante procedure concorsuali.».

(173) Comma abrogato dall'art. 22, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(174) Gli attuali commi 3 e 3-bis così sostituiscono l'originario comma 3 per effetto di quanto disposto dall'art. 39, L.R. 19 dicembre 2008, n. 22, a decorrere dal 1° gennaio 2009 (come previsto dall'art. 2, comma 1, della stessa legge). Successivamente il comma 3-bis è stato modificato come indicato nella relativa nota. Il testo del comma sostituito era il seguente: «3. La Regione procede alla costituzione della società e all'affidamento di cui all'articolo 22, comma 2 alla scadenza delle concessioni novennali in essere. Fino a tale momento la Regione stabilisce le forme di coordinamento e integrazione della gestione della rete di sua competenza. Nel rispetto di specifiche direttive emanate dalla Regione è attribuita agli attuali concessionari fino alla scadenza della concessione in atto, la titolarità della gestione dei beni demaniali o patrimoniali indisponibili, per gli usi particolari di cui all'articolo 6, comma 5 della L.R. 25 febbraio 2000, n. 10 (Disciplina dei beni regionali - Abrogazione della L.R. 10 aprile 1989, n. 11).».

(175) Gli attuali commi 3 e 3-bis così sostituiscono l'originario comma 3 per effetto di quanto disposto dall'art. 39, L.R. 19 dicembre 2008, n. 22, a decorrere dal 1° gennaio 2009 (come previsto dall'art. 42, comma 1, della stessa legge). Successivamente il presente comma è stato così modificato dall'art. 22, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario del comma sostituito era il seguente: «3. La Regione procede alla costituzione della società e all'affidamento di cui all'articolo 22, comma 2 alla scadenza delle concessioni novennali in essere. Fino a tale momento la Regione stabilisce le forme di coordinamento e integrazione della gestione della rete di sua competenza. Nel rispetto di specifiche direttive emanate dalla Regione è attribuita agli attuali concessionari fino alla scadenza della concessione in atto, la titolarità della gestione dei beni demaniali o patrimoniali indisponibili, per gli usi particolari di cui all'articolo 6, comma 5 della L.R. 25 febbraio 2000, n. 10 (Disciplina dei beni regionali - Abrogazione della L.R. 10 aprile 1989, n. 11).».

(176) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(177) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(178) Comma aggiunto dall'art. 22, comma 3, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20, poi così modificato dall'art. 23, comma 8, L.R. 25 luglio 2013, n. 9, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 35 della stessa legge).

(179) Comma aggiunto dall'art. 4, comma 4, L.R. 21 ottobre 2015, n. 17, a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 13, comma 1, della medesima legge).

Art. 45

Norme transitorie in materia di trasporto autofilotraviario.

1. [Gli enti locali effettuano le trasformazioni previste dall'art. 18 del D.Lgs. n. 422 del 1997 entro il 31 dicembre 2000. Fino a tale data gli enti locali possono mantenere i metodi di affidamento in atto al momento dell'entrata in vigore della presente legge, ivi compreso l'affidamento diretto dei servizi autofilotraviari ai propri consorzi] ⁽¹⁸⁰⁾.

2. [Fatti salvi i necessari aggiornamenti, è confermata al 31 dicembre 2000 la validità degli accordi di programma e di servizio stipulati dalla Regione con gli enti locali e i loro Consorzi per i servizi di trasporto pubblico autofilotraviario, vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge] ⁽¹⁸¹⁾.

3. [In sede di aggiornamento degli accordi di programma e di servizio di cui al comma 2, da sottoscrivere entro il 30 giugno 1999, sono definite ulteriori azioni finalizzate ad accelerare il riassetto organizzativo, le trasformazioni aziendali e la liberalizzazione della gestione dei servizi] ⁽¹⁸²⁾.

4. [Alle imprese derivanti dalla trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 18 del D.Lgs. n. 422 del 1997, possono essere affidati direttamente dagli Enti locali proprietari, servizi autofilotraviari per un periodo che non superi il 31 dicembre 2003. Alla stessa data scade qualunque affidamento diretto in materia di servizi autofilotraviari. Laddove l'ente competente abbia pubblicato il bando della procedura concorsuale per l'affidamento dei servizi entro il 31 dicembre 2003, è

consentita la prosecuzione dell'esercizio da parte dell'affidatario presente fino al momento dell'aggiudicazione e comunque non oltre il 31 dicembre 2004 ⁽¹⁸³⁾ ⁽¹⁸⁴⁾.

4-bis. [Gli enti locali attuano la norma di separazione di cui all'articolo 13, comma 3, provvedendo anche ai necessari aggiornamenti degli affidamenti, nonché dei contratti di servizio in essere. Le società esercenti possono partecipare alle prime procedure concorsuali bandite in ogni bacino ancorché la separazione ancora non sussista. Successivamente le società esercenti possono partecipare alle procedure concorsuali esclusivamente se la separazione risulta perfezionata] ⁽¹⁸⁵⁾.

4-ter. [Per il trasporto autofiltranviario della sola area metropolitana bolognese, le scadenze degli affidamenti in atto previste dal comma 4, indipendentemente dalla avvenuta pubblicazione di un bando, sono prorogate alle date indicate dalla normativa nazionale, purché si siano verificate le condizioni dalla medesima previste. Ai fini di cui all'articolo 18, comma 3-ter, lettera b), del *decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422* (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'*articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59*) si richiede che il nuovo soggetto societario risultante dalla fusione ovvero la società consortile che sia stata costituita operino con riferimento a servizi il cui volume, in termini di vetture-chilometro, sia superiore di almeno un decimo rispetto al volume dei servizi già esercitati da quello dei soggetti interessati che sia affidatario del maggior volume di servizi, in termini di vetture-chilometro, all'interno del bacino di traffico o dei bacini di traffico interessati. Laddove quest'ultimo soggetto sia altresì il soggetto affidatario del maggiore volume di servizi, in termini di vetture-chilometro, all'interno del bacino di traffico o dei bacini di traffico interessati, la proroga può essere riconosciuta altresì, ove gli Enti locali competenti o la loro agenzia per la mobilità locale lo ritengano opportuno per ragioni inerenti la progettazione e organizzazione integrata dei servizi di trasporto pubblico locale, sulla base del principio di parità di trattamento, a favore degli altri soggetti affidatari di servizi di trasporto autofiltranviario all'interno del medesimo bacino o dei medesimi bacini di traffico] ⁽¹⁸⁶⁾.

5. [Gli accordi di programma di cui al comma 3 prevedono incentivi, anche di carattere economico, diretti a favorire:

a) la rapida e anticipata trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in società di capitale ovvero in cooperative anche tra dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali e di gestione;

b) l'esternalizzazione di quote di servizio] ⁽¹⁸⁷⁾.

6. [Fino alla scadenza del termine di cui al comma 4 le società derivanti dalla trasformazione possono subaffidare servizi autofiltranviari sulla base di criteri e modalità stabiliti dalla Giunta regionale e nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti di servizi e sulla costituzione di società miste tra soggetti pubblici e privati] ⁽¹⁸⁸⁾.

7. [Il subaffidamento da parte delle società derivanti dalla trasformazione è subordinato all'assenso dell'ente competente, il quale verifica anche che ricorrano condizioni di riduzione del costo di produzione del servizio senza danno per la qualità dello stesso] ⁽¹⁸⁹⁾.

7-bis. La Regione può individuare motivazioni eccezionali che giustifichino l'affidamento diretto per la gestione dei servizi nell'ambito dell'atto di indirizzo triennale previsto dall'articolo 8 della presente legge ⁽¹⁹⁰⁾.

(180) Comma abrogato dall'art. 27, comma 5, L.R. 30 giugno 2008, n. 10.

(181) Comma abrogato dall'art. 27, comma 5, L.R. 30 giugno 2008, n. 10.

(182) Comma abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(183) Il termine del 31 dicembre 2004, previsto dal presente comma è stato spostato, ai sensi dell'art. 32, comma 2, L.R. 28 luglio 2004, n. 17 al 30 giugno 2005 laddove gli Enti locali competenti non siano pervenuti entro il 30 giugno 2004 alla definizione con le organizzazioni sindacali degli aspetti relativi ai diritti dei lavoratori, secondo quanto previsto dall'art. 13, comma 6, della presente legge e nel rispetto di quanto stabilito dall'art. 14, comma 1, della medesima legge regionale, purché gli enti stessi pervengano a tale definizione entro il 31 ottobre 2004. Il medesimo termine è stato ulteriormente spostato, ai sensi dell'art. 52, L.R. 23 dicembre 2004, n. 27, al 31 dicembre 2005 per il trasporto pubblico locale, della sola area metropolitana bolognese, laddove gli Enti locali competenti non siano pervenuti entro il 31 ottobre 2004 alla definizione con le organizzazioni sindacali degli aspetti relativi ai diritti dei lavoratori, secondo quanto previsto dall'articolo 13, comma 6 della presente legge e nel rispetto di quanto stabilito dall'articolo 14, comma 1, della medesima legge regionale, purché gli enti stessi pervengano a tale definizione entro il 30 giugno 2005. Il suddetto termine del 30 giugno 2005 è stato ulteriormente spostato al 31 ottobre 2005 dall'art. 22, comma 4, L.R. 27 luglio 2005, n. 14.

(184) Comma così sostituito dall'art. 42, comma 1, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «4. Alle imprese derivanti dalla trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 18 del D.Lgs. n. 422 del 1997, possono essere affidati direttamente dagli enti locali proprietari, servizi autofiltranviari per un periodo massimo di anni 3 dalla data della loro trasformazione.».

(185) Comma aggiunto dall'art. 42, comma 2, L.R. 28 aprile 2003, n. 8, poi così modificato dall'art. 22, comma 3, L.R. 27 luglio 2005, n. 14 e infine abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(186) Comma aggiunto dall'art. 24, comma 3, L.R. 28 luglio 2006, n. 13, poi abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(187) Comma soppresso dall'art. 42, comma 3, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

(188) Comma abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(189) Comma abrogato dall'art. 23, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

(190) Comma aggiunto dall'art. 42, comma 4, L.R. 28 aprile 2003, n. 8.

Art. 46

Procedimenti in corso.

1. I procedimenti in corso alla data di entrata in vigore della presente legge relativi alle leggi regionali abrogate dall'art. 51 sono conclusi secondo le modalità previste dalla legge in base alla quale furono iniziati.

2. Sono fatti salvi gli effetti derivanti dalla L.R. 12 dicembre 1995, n. 58, concernente «Attuazione degli interventi previsti all'art. 1 della legge 30 maggio 1995, n. 204, recante "Interventi urgenti in materia di trasporti"».

Art. 47

Conferenza di concertazione ⁽¹⁹¹⁾.

[1. Nelle more dell'attuazione dell'art. 10, l'intesa tra Regione ed enti locali sui servizi minimi è raggiunta nell'ambito di una apposita Conferenza di concertazione. La Conferenza è convocata dal Presidente della Giunta regionale o dall'Assessore delegato in materia di trasporto pubblico, con la partecipazione delle province, dei comuni capoluogo di provincia, dei comuni non capoluogo con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, di 12 rappresentanti degli altri comuni, di cui 4 montani, e di una comunità montana.

2. La Regione stabilisce le modalità di funzionamento della Conferenza di cui al comma 1].

(191) Articolo abrogato dall'art. 43, comma 7, L.R. 23 dicembre 2010, n. 14, a decorrere dal 1° gennaio 2011 (ai sensi di quanto stabilito dall'art. 55 della stessa legge).

Capo II - Norme finali

Art. 48

Norma finanziaria ⁽¹⁹²⁾.

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, si fa fronte con i fondi annualmente stanziati nelle unità previsionali di base e relativi capitoli del bilancio regionale, o mediante l'istituzione di apposite unità previsionali di base e relativi capitoli che verranno dotati della necessaria disponibilità ai sensi di quanto disposto dall'articolo 37 della legge regionale 15 novembre 2001, n. 40 (Ordinamento contabile della Regione Emilia-Romagna, abrogazione delle L.R. 6 luglio 1977, n. 31 e L.R. 27 marzo 1972, n. 4).

(192) Articolo così sostituito dall'art. 24, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «Art. 48. Norme finanziarie. 1. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli interventi di cui all'art. 18, all'art. 20 e al comma 2 dell'art. 31 si fa fronte con l'istituzione di appositi capitoli o con l'opportuna modifica di capitoli esistenti nel bilancio regionale che verranno dotati della necessaria disponibilità: in sede di approvazione del bilancio annuale e poliennale, a norma di quanto disposto dall'art. 11, comma 1, della legge regionale 6 luglio 1977 n. 31 e successive modificazioni, per gli interventi concernenti oneri di natura corrente e con apposite specifiche autorizzazioni di spesa, da adottare in sede di approvazione della legge finanziaria regionale a norma di quanto disposto dall'art. 13 bis della L.R. n. 31 del 1977 e successive modificazioni, per gli interventi concernenti spese di investimento in conto capitale. All'istituzione, alla modifica ed al finanziamento dei capitoli si provvede in ottemperanza ai vincoli ed agli equilibri del bilancio regionale e nel rispetto dei vincoli eventualmente derivanti da assegnazioni di fondi nazionali e comunitari.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli interventi di cui al comma 3 dell'art. 31 si provvede con l'istituzione di appositi capitoli nel bilancio regionale che verranno dotati della disponibilità finanziaria e alimentati con le risorse trasferite con i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui agli articoli 12 e 20 del D.Lgs. n. 422 del 1997 ai sensi degli articoli 4, comma 4 lett. a) e 7, comma 1, della legge n. 59 del 1997.».

Art. 49
Beni trasferiti.

1. I beni trasferiti alla Regione in attuazione del *D.Lgs. n. 422 del 1997* entrano a far parte del demanio e del patrimonio regionale.
2. I beni di cui al comma 1 che, a seguito di accertamento tecnico, risultino non più necessari all'esercizio del trasporto pubblico regionale e locale, possono essere alienati o adibiti ad altri scopi, d'intesa, per i mezzi adibiti a servizi autofilotranviari, con gli enti locali ⁽¹⁹³⁾.
3. I beni ceduti gratuitamente dalla Regione ai gestori del trasporto pubblico regionale e locale sono gravati dal vincolo di destinazione esclusiva a tale finalità, pena la risoluzione dell'atto di cessione ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 793 del Codice Civile. La Giunta regionale, su richiesta dei gestori, può autorizzare l'alienazione dei beni a condizione di utilizzare i proventi per investimenti finalizzati allo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale della Regione Emilia-Romagna ⁽¹⁹⁴⁾.

(193) Comma così sostituito dall'art. 25, comma 1, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20. Il testo originario era così formulato: «2. I beni di cui al comma 1 non più necessari all'esercizio del trasporto pubblico regionale e locale possono essere alienati o adibiti ad altri scopi, d'intesa con gli enti locali.».

(194) Comma così modificato dall'art. 25, comma 2, L.R. 13 dicembre 2011, n. 20.

Art. 50
Contributi per ripiano dei disavanzi.

1. I contributi per il ripiano dei disavanzi di esercizio eventualmente previsti da leggi dello Stato, sono ripartiti dalla Giunta regionale sulla base delle indicazioni delle leggi statali e regionali eventualmente adottate.

Art. 51
Abrogazioni.

1. Fatto salvo quanto previsto all'art. 46 sono abrogate le seguenti leggi regionali:

a) *L.R. 1° dicembre 1979, n. 45* concernente: «Normativa organica sui servizi pubblici di trasporto di interesse regionale. Delega delle funzioni amministrative»;

b) *L.R. 24 dicembre 1981, n. 50* concernente: «Interventi finanziari per le ferrovie in concessione»;

c) *L.R. 1° febbraio 1982, n. 7* concernente: «Norme per la concessione di contributi sulle spese di gestione e di investimento agli Enti, Aziende ed Imprese, che esercitano servizi pubblici di linea per trasporto persone di interesse regionale e locale. Modifiche ed integrazioni alla *L.R. 1° dicembre 1979, n. 45*»;

d) *L.R. 16 giugno 1984, n. 33* concernente: «Adeguamento della legislazione regionale concernente i Trasporti pubblici locali alle norme di principio poste dalla *legge 10 aprile 1981 n. 151* e riordinamento delle relative funzioni amministrative»;

e) *L.R. 29 gennaio 1987, n. 4* concernente: «Applicazione di sanzione amministrativa a carico dei viaggiatori dei servizi pubblici di linea sprovvisti di valido documento di viaggio»;

f) *L.R. 24 febbraio 1987, n. 6* concernente: «Concorso della Regione Emilia-Romagna nella progettazione e nella esecuzione per sistemi integrati di trasporto pubblico»;

g) *L.R. 28 dicembre 1988, n. 53* concernente: «Cessione gratuita in proprietà al Consorzio per l'esercizio dei trasporti pubblici nella città e nella provincia di Piacenza e, per suo tramite all'Azienda Consorziale A.C.A.P. degli immobili acquistati dalla Regione per effetto della soluzione anticipata delle concessioni di autolinee»;

h) *L.R. 5 settembre 1989, n. 31* concernente: «Contributi in conto capitale agli enti locali per la progettazione di opere in attuazione del Piano regionale integrato dei trasporti»;

i) *L.R. 18 dicembre 1989, n. 48* concernente: «Iniziativa di promozione, integrazione e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico»;

l) *L.R. 1° febbraio 1990, n. 9* concernente: «Azienda trasporti municipali - A.T.M. di Ravenna. Contributi di esercizio 1990»;

m) *L.R. 19 luglio 1991, n. 19* concernente: «Erogazione di rate bimestrali anticipate dei contributi sulle spese di gestione di cui all'art. 42 della *L.R. 1° dicembre 1979 n. 45* a favore delle Aziende in situazione di grave disavanzo»;

n) *L.R. 2 settembre 1991, n. 23* concernente: «Modifica della *L.R. 29 gennaio 1987, n. 4*. Applicazione di sanzione amministrativa a carico dei viaggiatori dei servizi pubblici di linea sprovvisti di valido titolo di viaggio»;

o) *L.R. 9 marzo 1992, n. 14* concernente: «Elevazione della quota di acconto sui contributi per le spese di investimento nel settore dei trasporti pubblici di linea. Ulteriori modifiche alla *L.R. 1° dicembre 1979 n. 45*»;

p) *L.R. 4 agosto 1992, n. 33* concernente: «Integrazioni alla *L.R. 5 settembre 1989, n. 31* («Contributi in conto capitale agli enti locali per la progettazione di opere in attuazione del Piano regionale integrato dei trasporti»);

q) *L.R. 8 aprile 1994, n. 15* concernente: «Riorganizzazione della mobilità urbana e miglioramento della accessibilità ai servizi di interesse pubblico»;

r) *L.R. 19 agosto 1994, n. 36* concernente: «Trasporto pubblico locale. Modifiche ed integrazioni delle *L.R. 1° dicembre 1979, n. 45*, 16 giugno 1984, n. 33 e 29 gennaio 1987, n. 4»;

s) *L.R. 12 dicembre 1995, n. 58* concernente: «Attuazione degli interventi previsti all'art. 1 della legge 30 maggio 1995, n. 204 recante "Interventi urgenti in materia di trasporti"»;

t) *L.R. 14 ottobre 1996, n. 38* concernente: «Finanziamenti per il miglioramento e lo sviluppo del trasporto pubblico locale. Integrazione della *L.R. 1° dicembre 1979 n. 45*»;

u) *L.R. 23 ottobre 1996, n. 39* concernente: «Modifiche ed integrazioni alla *L.R. 8 aprile 1994, n. 15* "Riorganizzazione della mobilità urbana e miglioramento della accessibilità ai servizi di interesse pubblico».

2. Sono altresì abrogati:

a) l'art. 12 della *L.R. 8 settembre 1981 n. 34* concernente: «Provvedimento generale di rifinanziamento di leggi organiche regionali nei diversi settori di intervento, con modifiche alle procedure e alle autorizzazioni di spese di leggi regionali in vigore, assunto in coincidenza con l'approvazione della legge di assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio 1981 a norma dell'art. 37 della *L.R. n. 31 del 1977*. Primo provvedimento generale di variazione»;

b) gli artt. 55 e 57 della *L.R. 7 giugno 1982, n. 26* concernente: «Provvedimento generale di rifinanziamento di leggi organiche regionali nei diversi settori di intervento, assunto in coincidenza con l'approvazione del bilancio di previsione per l'esercizio 1982 e del bilancio pluriennale 1982-1985»;

c) l'art. 56 della *L.R. 2 maggio 1985, n. 17* concernente: «Provvedimento generale di rifinanziamento di leggi organiche regionali nei diversi settori di intervento, assunto in coincidenza con l'approvazione del bilancio di previsione per l'esercizio 1985 e del bilancio pluriennale 1985-1987»;

d) l'art. 51 *L.R. 28 aprile 1986, n. 10* concernente: «Provvedimento generale di rifinanziamento di leggi organiche regionali nei diversi settori di intervento, assunto in coincidenza con l'approvazione del bilancio di previsione per l'esercizio 1986 e bilancio pluriennale 1986- 1988».

Art. 52

Dichiarazione d'urgenza.

1. La presente legge è dichiarata urgente ai sensi e per gli effetti dell'art. 127 della Costituzione e dell'art. 31 dello Statuto ed entra in vigore il giorno successivo alla data della pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione Emilia-Romagna.

