



Consiglio regionale della Calabria

**Settore Commissioni Quarta e Sesta e Commissione contro il fenomeno della 'ndrangheta,
della corruzione e dell'illegalità diffusa**

**Proposta di legge n. 103/13^ di iniziativa del Consigliere regionale Ferrari, recante:
“Disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale”**

RELATORE: SERGIO FERRARI

Il Dirigente
f.to Luigi Danilo Latella

Il Presidente
f.to Sergio Ferrari

Proposta di Legge recante:
“Disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale”

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La presente proposta di legge reca una riforma organica della disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale nella Regione Calabria e nasce dall'esigenza di assicurare un governo unitario, efficiente e trasparente della mobilità regionale e locale. L'intervento sostituisce l'impianto della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, adeguando l'ordinamento regionale all'evoluzione della normativa europea e statale e concentrando in un unico ente di governo le funzioni di organizzazione, affidamento e controllo dei servizi, ferma restando la titolarità delle funzioni di pianificazione e programmazione spettanti alla Regione e agli enti locali.

La proposta assume, pertanto, quale obiettivo prioritario l'accessibilità effettiva della popolazione ai principali servizi e poli di interesse, tra cui scuole e università, presidi sanitari, uffici pubblici, attività produttive e nodi della mobilità regionale, nazionale ed europea. Particolare attenzione è riservata alle persone con mobilità ridotta, alle categorie socialmente vulnerabili e ai territori a domanda debole o a rischio di spopolamento.

La riforma si colloca nel quadro del riparto costituzionale delle competenze. L'articolo 117, secondo comma, lettera p), della Costituzione riserva allo Stato la determinazione delle funzioni fondamentali di Comuni, Province e Città metropolitane; la normativa statale ricomprende tra le funzioni fondamentali comunali l'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito comunale, inclusi i servizi di trasporto pubblico comunale, e attribuisce alle Province e alle Città metropolitane funzioni di pianificazione dei servizi di trasporto nei rispettivi ambiti. Al contempo, l'articolo 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, prevede l'esercizio unitario delle funzioni relative ai servizi pubblici locali a rete mediante enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali, ai quali gli enti locali partecipano obbligatoriamente. La proposta contempera tali principi attraverso la previsione di un unico bacino regionale e di un ente di governo partecipato dalla Regione e dagli enti locali, ferma restando la titolarità delle rispettive funzioni di pianificazione e programmazione, esercitate nelle forme di partecipazione e di intesa previste dalla legge.

La legge definisce l'ambito di applicazione e classifica i servizi sia in relazione al modo di trasporto, comprendendo i servizi ferroviari, su rotaia, su strada, per via navigabile e su impianti fissi funzionalmente connessi, sia in relazione alle modalità di svolgimento, distinguendo i servizi di linea ordinari, i servizi a chiamata e quelli ad accesso continuo. Sono esclusi i servizi di prevalente interesse storico o turistico, i servizi pubblici non di linea privi di contribuzione pubblica e gli impianti a fune non strettamente connessi al trasporto pubblico locale, per i quali restano ferme le competenze comunali previste dalla normativa vigente.

Tra gli elementi qualificanti della proposta rientra l'introduzione dei livelli ottimali delle prestazioni del trasporto pubblico locale, definiti da AMCAL al fine di assicurare un'offerta di mobilità adeguata alle

differenti caratteristiche territoriali e alla diversa intensità della domanda. I livelli sono articolati con riferimento all’ambito regionale, comprendente i servizi ferroviari regionali e i servizi su gomma di interesse regionale; all’ambito locale, relativo ai servizi su gomma di interesse locale e ai servizi urbani nei comuni con popolazione superiore a quindicimila abitanti; nonché agli ambiti a bassa densità, nei quali è prevista la possibilità di ricorrere a servizi a domanda flessibile, in particolare nei comuni caratterizzati da ridotta densità abitativa, ricadenti nelle aree periferiche o ultraperiferiche della Strategia nazionale per le aree interne ovvero esposti a fenomeni di spopolamento.

La definizione dei livelli ottimali delle prestazioni è effettuata da AMCAL previa consultazione della Commissione permanente di dialogo con gli stakeholder della mobilità e assume come parametro di riferimento l’effettiva accessibilità della popolazione ai principali poli generatori della domanda di mobilità, quali scuole, università, presidi ospedalieri, nodi di trasporto regionali e nazionali e infrastrutture appartenenti alle reti europee. La determinazione dei livelli tiene conto della morfologia del territorio, della domanda di trasporto e delle infrastrutture disponibili ed è finalizzata a individuare tempi massimi di percorrenza compatibili con le specificità dei diversi contesti territoriali.

La programmazione dei servizi è orientata al progressivo perseguimento dei livelli così definiti, compatibilmente con le disponibilità di bilancio. La previsione di una revisione almeno quinquennale consente di adeguare i livelli ottimali delle prestazioni all’evoluzione demografica, territoriale, infrastrutturale e socio-economica della Regione.

La proposta conferma il Piano regionale dei trasporti quale strumento fondamentale di pianificazione strategica in materia di infrastrutture e mobilità. Il Piano, adottato dalla Giunta regionale e approvato dal Consiglio regionale, costituisce il quadro di riferimento unitario per le decisioni relative alla programmazione, all’organizzazione e all’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale. Alla sua attuazione provvede la Giunta regionale mediante l’adozione di appositi programmi attuativi di fattibilità, destinati a tradurre gli indirizzi strategici del Piano in interventi concretamente realizzabili.

L’aggiornamento, previsto di massima con cadenza quinquennale, consente di adeguare la pianificazione regionale all’evoluzione della domanda di mobilità, delle infrastrutture, delle risorse disponibili e degli obiettivi di sostenibilità, accessibilità e integrazione modale.

In coerenza con il Piano regionale dei trasporti, AMCAL approva il Piano triennale delle attività per il trasporto pubblico locale entro centottanta giorni dall’entrata in vigore della legge e, successivamente, entro il 30 settembre dell’ultimo anno di ciascun triennio. Il Piano triennale rappresenta lo strumento operativo attraverso il quale sono individuati il programma degli affidamenti e le relative scadenze, il piano degli investimenti pubblici e privati funzionali al sistema del trasporto pubblico locale e gli obiettivi di qualità del servizio e di incremento della domanda.

La proposta individua nell’intero territorio regionale un unico bacino territoriale ottimale per l’organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale. Tale scelta risponde all’esigenza di superare la frammentazione gestionale, assicurare l’unitarietà degli affidamenti, favorire economie di scala e garantire

la coerenza delle decisioni operative con gli indirizzi contenuti nel Piano regionale dei trasporti. L’adozione del bacino unico non incide sulla titolarità delle funzioni di pianificazione e programmazione spettanti alla Regione e agli enti locali, le quali sono esercitate attraverso le forme di partecipazione e di intesa previste dalla legge.

L’ente di governo del bacino unico regionale è individuato nell’Agenzia della Mobilità della Calabria – AMCAL, società per azioni a tempo indeterminato e a partecipazione interamente pubblica. Alla società partecipano obbligatoriamente la Regione Calabria, la Città metropolitana di Reggio Calabria, le Province e i Comuni sul cui territorio esiste un servizio di trasporto pubblico comunale con oneri, derivanti da obblighi di servizio pubblico, posti in tutto o in parte a carico dello Stato o della Regione. AMCAL è inizialmente costituita dalla Regione Calabria con un capitale sociale pari a euro 510.000,00, interamente sottoscritto e versato dalla Regione e rappresentato da 510.000 azioni ordinarie nominative del valore nominale di euro 1,00 ciascuna. La partecipazione degli enti locali avviene mediante uno o più aumenti scindibili del capitale sociale, per un importo complessivo massimo di euro 490.000,00, con emissione di azioni speciali riservate, fino a euro 200.000,00, alla Città metropolitana di Reggio Calabria e alle Province e, fino a euro 290.000,00, ai Comuni. In caso di integrale sottoscrizione, tali partecipazioni rappresentano rispettivamente il 20 per cento e il 29 per cento del capitale sociale, mentre la quota della Regione non può essere inferiore al 51 per cento. Nelle more del completamento delle adesioni, le decisioni fondamentali sono condivise con gli enti locali mediante apposite intese, da raggiungere nell’ambito di una conferenza di servizi telematica, ferma restando la possibilità di esercitare i poteri sostitutivi previsti dalla normativa statale nei casi di inerzia o mancato accordo.

AMCAL esercita in forma unitaria le funzioni di organizzazione, affidamento e controllo dei servizi di trasporto pubblico locale, nel rispetto degli indirizzi del Piano regionale dei trasporti e delle competenze di pianificazione e programmazione della Regione e degli enti locali. In particolare, approva il Piano triennale delle attività e i livelli ottimali delle prestazioni, individui lotti e le modalità di affidamento, espleta le procedure, stipula e gestisce i contratti di servizio e monitora la quantità e la qualità delle prestazioni erogate. Può inoltre essere incaricata dell’affidamento della gestione e manutenzione della rete ferroviaria regionale isolata, acquisire beni strumentali e materiale rotabile, definire i servizi complementari e autorizzare i servizi a libero mercato, salvaguardando l’equilibrio economico-finanziario dei contratti gravati da obblighi di servizio pubblico.

AMCAL realizza e gestisce il Sistema informativo regionale della mobilità – SIRM, attraverso il quale acquisisce, elabora e rende disponibili, anche in tempo reale e in formato aperto, i dati relativi ai servizi, all’utenza e alle infrastrutture, rafforzando il monitoraggio, la trasparenza e l’informazione agli utenti.

L’Agenzia promuove inoltre l’integrazione tariffaria, la bigliettazione elettronica interoperabile, la mobilità sostenibile e l’intermodalità, può fornire assistenza tecnica agli enti locali e partecipare a progetti europei. Trasmette annualmente al Consiglio regionale una relazione sullo stato dei servizi e, per contenere i costi, può avvalersi di personale e beni pubblici nonché di servizi condivisi con le strutture regionali.

La partecipazione dei soggetti interessati è assicurata mediante l’istituzione, presso AMCAL, della Commissione permanente di dialogo con gli stakeholder della mobilità. La Commissione composta dai rappresentanti, volontariamente designati, degli enti locali, delle università, dei consumatori e dei pendolari, delle persone con mobilità ridotta, dei mobility manager, delle organizzazioni sindacali e delle associazioni di categoria, svolge funzioni consultive in relazione ai livelli ottimali delle prestazioni, alle tariffe e alle agevolazioni, al Piano regionale dei trasporti e al Piano triennale delle attività. La partecipazione alla Commissione è a titolo gratuito e non comporta compensi, gettoni di presenza, indennità o rimborsi di spese a carico di AMCAL o del bilancio regionale (articolo 10, comma 6).

Le procedure di affidamento e i contratti di servizio sono ricondotti alla normativa europea e statale, alla disciplina in materia di tutela della concorrenza e agli atti dell’Autorità di regolazione dei trasporti. Gli affidamenti, anche mediante finanza di progetto, devono concorrere al miglioramento dell’efficacia, dell’efficienza e della qualità del sistema, all’equilibrio della gestione e all’incremento dei viaggiatori. I contratti di servizio devono contenere adeguati meccanismi incentivanti e sanzionatori, nonché obblighi informativi idonei a consentire un controllo effettivo delle prestazioni. I servizi svolti a condizioni di mercato e senza obblighi di servizio pubblico sono sottoposti ad autorizzazione, previa verifica della compatibilità con l’equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio in essere.

La proposta riordina, inoltre, la disciplina degli obblighi degli utenti e delle sanzioni amministrative connesse al mancato possesso, alla mancata convalida o alla mancata esibizione del titolo di viaggio. Sono previsti criteri di proporzionalità, misure ridotte per gli abbonati che dimostrino tempestivamente il possesso di un titolo nominativo valido, aggravamenti in caso di reiterazione e specifiche sanzioni per l’indebita fruizione delle agevolazioni. Sono disciplinati altresì i poteri degli agenti accertatori, il procedimento di contestazione e notificazione e la destinazione dei proventi, assimilati ai ricavi tariffari e soggetti a rendicontazione.

Sul versante dei servizi, l’articolo 15 individua le fonti di finanziamento dei contratti di servizio affidati ai sensi dell’articolo 11, trasferite ad AMCAL: il fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, le risorse autonome del bilancio regionale e le risorse dei bilanci degli enti locali. La quota del fondo nazionale il cui accertamento in entrata è legato ai criteri previsti dalla legge può essere utilizzata e trasferita anche prima dell’accertamento, entro il minore fra il valore ragionevolmente accertabile e il valore dell’apposito fondo iscritto nel bilancio regionale a compensazione dell’eventuale residuo attivo non riscosso. Le risorse autonome regionali sono quantificate in euro 38.600.930,62 per ciascuna delle annualità 2027 e 2028, in corrispondenza delle somme già iscritte sulla Missione 10, Programma 02 (U.10.02) del bilancio di previsione.

Le spese di funzionamento di AMCAL sono finanziate nei limiti delle risorse determinate dalla norma finanziaria. Per le annualità 2027 e 2028, le risorse destinate alla società sono quantificate in misura massima del 40 per cento della somma degli importi corrispondenti alla misura massima dello 0,8 per cento della spesa corrente regionale per i servizi di trasporto pubblico locale, alla misura massima dello 0,8 per

cento dei ricavi tariffari netti e allo 0,8 per cento delle somme trasferite dagli enti locali per i servizi di rispettiva competenza. La previsione individua un meccanismo oggettivo di determinazione delle risorse, collegato alla dimensione economica complessiva del sistema regionale del trasporto pubblico locale; entro il limite massimo così determinato, lo stanziamento è definito annualmente in sede di bilancio.

In sede di prima applicazione, gli oneri relativi alla costituzione, all'avvio e al funzionamento di AMCAL, esclusa la sottoscrizione del capitale sociale, sono sostenuti senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale, utilizzando le risorse trasferite negli esercizi finanziari antecedenti al 2026 e non utilizzate per il funzionamento di ART-CAL prima della sua soppressione. Coerentemente, il trasferimento destinato a garantire le spese di funzionamento di ART-CAL per il periodo gennaio-luglio 2026, allocato alla Missione 10, Programma 02 (U.10.02), è rideterminato in euro 124.726,40. A tal fine, le disponibilità già trasferite ad ARTCAL e non utilizzate sono acquisite da AMCAL per effetto della successione, mentre gli impegni assunti dalla Regione in favore di ART-CAL e non ancora integralmente liquidati conservano validità e sono riferiti alla nuova società. Le disponibilità non impegnate presenti sui capitoli regionali destinati al funzionamento di ART-CAL sono conseguentemente riallocate sui pertinenti capitoli destinati ad AMCAL.

Le risorse destinate all'esecuzione dei contratti di servizio, agli investimenti, al fondo di riserva o ad altre specifiche finalità sono trasferite ad AMCAL con il mantenimento della destinazione originaria e degli eventuali vincoli. Tali risorse non possono essere utilizzate per sostenere le spese di costituzione, avvio e funzionamento della società.

La costituzione di AMCAL comporta un onere iniziale pari a euro 510.000,00 per l'esercizio finanziario 2026, corrispondente alla sottoscrizione e al versamento integrale del capitale sociale iniziale da parte della Regione Calabria. La relativa copertura è assicurata dalle risorse già allocate alla Missione 10, Programma 02 (U.10.02) del bilancio regionale.

Le disposizioni transitorie assicurano il passaggio diretto e senza soluzione di continuità dal precedente assetto organizzativo alla nuova Agenzia. Fino alla data di iscrizione di AMCAL nel registro delle imprese, ART-CAL continua a esercitare le funzioni attribuite dalla legge regionale n. 35 del 2015, che rimane in vigore fino alla medesima data, e ad adottare gli atti necessari a garantire la continuità dell'azione amministrativa e dei servizi. Dall'iscrizione di AMCAL nel registro delle imprese ART-CAL è soppressa, i suoi organi decadono e le relative funzioni sono esercitate da AMCAL.

AMCAL succede a titolo universale ad ART-CAL in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi, nei procedimenti amministrativi e nei giudizi pendenti, nei diritti, negli obblighi e in ogni altra situazione giuridica soggettiva facente capo all'Autorità soppressa.

La scelta della soppressione con successione a titolo universale, in luogo dello scioglimento, evita l'apertura di una fase di liquidazione, con i relativi tempi e oneri, e assicura il subentro della nuova Agenzia senza soluzione di continuità nell'esercizio delle funzioni e nella gestione dei rapporti in essere. Restano pertanto validi ed efficaci, e proseguono senza interruzione, gli atti, i provvedimenti, i contratti, le

convenzioni e gli affidamenti adottati o stipulati da ART-CAL, compresi quelli disposti ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007, a garanzia della certezza dei rapporti con le imprese affidatarie e della continuità dei servizi all’utenza. Sono trasferiti ad AMCAL il patrimonio, le disponibilità finanziarie e il fondo di riserva costituito ai sensi dell’articolo 13, comma 16, della legge regionale n. 35 del 2015, con il mantenimento delle destinazioni originarie e degli eventuali vincoli. Il fondo continua ad essere alimentato, ai sensi dell’articolo 15, comma 9, mediante l’accantonamento annuale, con vincolo di destinazione, dello 0,8 per cento delle risorse trasferite per l’esecuzione dei contratti di servizio, fino a concorrenza dell’8 per cento delle medesime risorse; l’obbligo è configurato in termini compatibili con la disciplina civilistica del bilancio della società, rinviando ai principi contabili per la relativa rappresentazione.

Quanto al personale direttamente dipendente da ART-CAL, il passaggio ad AMCAL avviene senza soluzione di continuità, ai sensi dell’articolo 31 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e dell’articolo 2112 del Codice civile. Il trasferimento non costituisce nuova assunzione e assicura la conservazione dell’anzianità di servizio e di tutti i diritti derivanti dal rapporto di lavoro. Dalla data del passaggio, i rapporti sono disciplinati dalla normativa applicabile alle società a controllo pubblico e dalla contrattazione collettiva applicabile ad AMCAL, nel rispetto delle garanzie previste dall’articolo 2112 del codice civile. I relativi costi proseguono a carico di AMCAL nell’ambito delle risorse destinate al funzionamento della società. Resta distinta la posizione del personale di altre amministrazioni in servizio presso ARTCAL in regime di distacco o avvalimento, il cui rapporto continua a fare capo all’amministrazione di appartenenza.

Gli atti di distacco funzionale del personale della Regione, dei suoi enti strumentali e degli enti locali in servizio presso ART-CAL conservano efficacia ai fini dell’avvalimento da parte di AMCAL, fino all’adozione dei relativi provvedimenti organizzativi e, comunque, per non oltre dodici mesi: resta ferma la titolarità del rapporto di lavoro in capo all’amministrazione di appartenenza e non si determina alcuna immissione automatica nella dotazione organica della società, il cui eventuale reclutamento resta soggetto alle procedure previste dall’articolo 19 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. Gli adempimenti di ricognizione, inventariazione e voltura hanno carattere meramente attuativo e non condizionano né differiscono gli effetti della successione.

Il testo, nella formulazione attuale, è articolato in quattro Capi e diciassette articoli.

La riforma mira a realizzare un sistema regionale del trasporto pubblico più integrato, accessibile, sostenibile e verificabile, ricondotto a un quadro unitario e partecipato. L’entrata in vigore della legge il giorno successivo alla sua pubblicazione è giustificata dalla necessità di avviare tempestivamente la costituzione di AMCAL e di assicurare senza soluzione di continuità l’esercizio delle funzioni di governo e la regolare erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale, evitando incertezze nel passaggio da ART-CAL al nuovo soggetto.

Relazione tecnico-finanziaria

Quadro di riepilogo analisi economico finanziaria

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

Titolo della Legge: **“Disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale”**

Le disposizioni contenute negli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18 hanno carattere prevalentemente ordinamentale, programmatico o procedurale e non comportano, autonomamente considerate, nuovi o maggiori oneri diretti a carico del bilancio regionale. Le attività previste dai medesimi articoli sono svolte dalla Regione e da AMCAL nell’ambito delle rispettive funzioni istituzionali e delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili.

Effetti finanziari derivanti dall’articolo 6

L’articolo 6 disciplina in modo puntuale le ipotesi di libera circolazione gratuita e le agevolazioni tariffarie sul trasporto pubblico locale di competenza regionale. Il beneficio della gratuità è riconosciuto direttamente agli appartenenti alle Forze di polizia statali in uniforme e previa esibizione della tessera di riconoscimento, con la finalità di rafforzare la sicurezza a bordo dei mezzi, nonché agli appartenenti ai corpi di polizia locale nell’ambito territoriale di esercizio delle proprie funzioni, fermo restando quanto previsto dalla normativa statale per i mezzi urbani. La disposizione conferma inoltre la libera circolazione gratuita per i residenti in Calabria invalidi al 100 per cento con indennità di accompagnamento, ciechi totali, parziali e ipovedenti gravi, disciplinando le modalità di rilascio della relativa tessera per l’invalido e l’accompagnatore. Per l’eventuale estensione di ulteriori agevolazioni tariffarie, la norma attribuisce alla Giunta regionale la facoltà di individuare nuove categorie beneficiarie, valutando prioritariamente le Forze armate, gli studenti e le persone sorde, tenuto conto delle esigenze sociali e di sicurezza.

L’attuazione di tali misure e la relativa compensazione dei minori ricavi in favore delle aziende di trasporto sono interamente ricomprese nei contratti di servizio e vincolate al rispetto delle risorse annualmente destinate al finanziamento del trasporto pubblico locale, senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

Oneri derivanti dall’articolo 9

L’articolo 9 disciplina la costituzione, l’organizzazione e le funzioni dell’Agenzia della Mobilità della Calabria – AMCAL e determina i principali effetti finanziari della proposta.

Il capitale sociale iniziale di AMCAL è fissato in euro 510.000,00 ed è interamente sottoscritto e versato dalla Regione Calabria all’atto della costituzione della società. Il capitale è rappresentato da 510.000 azioni ordinarie nominative del valore nominale di euro 1,00 ciascuna.

L’onere derivante dalla partecipazione iniziale della Regione al capitale sociale presenta carattere non ricorrente ed è imputato all’esercizio finanziario 2026.

L’esercizio delle funzioni attribuite ad AMCAL comporta spese annuali di parte corrente connesse, in particolare, al personale, agli organi societari e di controllo, alle sedi e alle dotazioni strumentali, ai servizi amministrativi, contabili, legali e informatici, al monitoraggio dei contratti di servizio, alla realizzazione e gestione del Sistema informativo regionale della mobilità, alle attività di affidamento e controllo dei servizi, nonché ai sistemi di bigliettazione elettronica e di integrazione tariffaria. Tali spese hanno carattere permanente e sono finanziate nei limiti delle risorse determinate ai sensi dell’articolo 15.

L’eventuale acquisto da parte di AMCAL di materiale rotabile, beni mobili o immobili e altre dotazioni strumentali non costituisce, per effetto della sola disposizione legislativa, un’autonoma autorizzazione di spesa. Tali acquisizioni possono essere effettuate esclusivamente nell’ambito delle risorse disponibili nel bilancio della società e sulla base di specifici programmi di investimento dotati di idonea copertura finanziaria.

Oneri e copertura finanziaria di cui all’articolo 15

L’articolo 15 costituisce la norma finanziaria della proposta e disciplina le fonti di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale, il finanziamento annuale delle spese di funzionamento di AMCAL, la

copertura dell'onere derivante dalla sottoscrizione del capitale sociale iniziale, nonché la rideterminazione del trasferimento ad ART-CAL per l'esercizio 2026 e la continuità di alimentazione del fondo di riserva. Le risorse per l'esecuzione dei contratti di servizio sono garantite dal fondo nazionale di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge n. 95 del 2012, dalle risorse autonome del bilancio regionale e dalle risorse degli enti locali. L'utilizzo della quota del fondo nazionale non ancora accertata è ammesso entro il doppio limite del valore ragionevolmente accertabile e della capienza dell'apposito fondo compensativo iscritto nel bilancio regionale: la disposizione configura un limite di utilizzo, non un obbligo di spesa, e non comporta pertanto nuovi o maggiori oneri. Le risorse autonome regionali sono quantificate in euro 38.600.930,62 per ciascuna delle annualità 2027 e 2028: la quantificazione corrisponde alle risorse già iscritte sulla Missione 10, Programma 02 (U.10.02) del bilancio di previsione 2026-2028 e non determina, pertanto, nuovi o maggiori oneri a carico della finanza regionale.

Per le annualità 2027 e 2028, le risorse finanziarie destinate al funzionamento di AMCAL sono determinate in misura massima del 40 per cento della somma dei seguenti importi:

- a) la misura massima dello 0,8 per cento della spesa corrente per i servizi di trasporto pubblico locale posta a carico del bilancio regionale;
- b) la misura massima dello 0,8 per cento dei ricavi tariffari netti dei servizi di trasporto pubblico locale, risultanti dall'ultimo Piano triennale delle attività per il TPL approvato prima della predisposizione del bilancio di previsione oppure, in mancanza, dall'ultimo dato disponibile dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale;
- c) lo 0,8 per cento delle somme trasferite dagli enti locali ad AMCAL per la spesa corrente relativa ai servizi di trasporto pubblico locale di rispettiva competenza.

Alla copertura dell'onere non ricorrente di euro 510.000,00, relativo alla sottoscrizione e al versamento del capitale sociale iniziale, si provvede mediante utilizzo delle risorse già allocate alla Missione 10, Programma 02 (U.10.02) del bilancio regionale, la cui capienza è assicurata anche per effetto della rideterminazione, disposta dall'articolo 15, comma 6, del trasferimento destinato al funzionamento di ART-CAL per il periodo gennaio-settembre 2026 in euro 124.726,40. Gli oneri di costituzione, avvio e funzionamento di AMCAL per il primo esercizio sono fronteggiati, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale, nei limiti delle risorse trasferite negli esercizi finanziari antecedenti al 2026 e non utilizzate per il funzionamento di ART-CAL, ai sensi dell'articolo 15, comma 5. Per le annualità 2027 e 2028, il finanziamento del funzionamento opera entro il limite massimo del 40 per cento di cui all'articolo 15, comma 4, con determinazione annuale dello stanziamento in sede di bilancio. L'alimentazione del fondo di riserva prevista dall'articolo 15, comma 9, non comporta oneri aggiuntivi a carico del bilancio regionale, trattandosi di accantonamento con vincolo di destinazione a valere sulle risorse già trasferite ad AMCAL per l'esecuzione dei contratti di servizio.

Tab. 1 - Oneri finanziari:

Articolo	Descrizione delle disposizioni e degli effetti finanziari	Tipologia I o C	Carattere temporale A o P	Importo
Art. 1	Norma di carattere ordinamentale. Definisce l'ambito di applicazione e le finalità della disciplina regionale dei servizi di trasporto pubblico locale.	-----	-----	€ 0,00
Art. 2	Norma di carattere ordinamentale. Classifica i servizi di trasporto pubblico locale in relazione al modo di trasporto e alle modalità di svolgimento	-----	-----	€ 0,00
Art. 3	Norma di carattere ordinamentale. Disciplina il riparto delle funzioni di pianificazione, programmazione, monitoraggio e informazione tra Regione ed enti locali.	-----	-----	€ 0,00
Art. 4	Norma di carattere ordinamentale. Disciplina la definizione e l'aggiornamento dei livelli ottimali delle prestazioni da parte di AMCAL. Le relative attività sono svolte nell'ambito delle risorse destinate al funzionamento della società.	-----	-----	€ 0,00
Art. 5	Norma di carattere ordinamentale. Definisce i criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe e individua l'integrazione tariffaria ferro-gomma quale obiettivo vincolante	-----	-----	€ 0,00
Art. 6	Norma di carattere ordinamentale. Disciplina la sostituzione delle agevolazioni tariffarie con fattispecie puntuali di libera circolazione	-----	-----	€ 0,00

Proposta di legge n. 103/13[^] di iniziativa del Consigliere regionale Ferrari, recante: “Disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale”

	e conferma le categorie di disabilità già previste dalla legislazione previgente. La compensazione dei r minori ricavi è ricompresa nei corrispettivi dei contratti di servizio ed è attuata esclusivamente nell’ambito delle risorse annualmente destinate al finanziamento del TPL, senza stanziamenti aggiuntivi.			
Art. 7	Norma di carattere ordinamentale e programmatico. Disciplina il Piano regionale dei trasporti e il Piano triennale delle attività per il TPL. Le attività di predisposizione e approvazione sono svolte nell’ambito delle funzioni istituzionali della Regione e di AMCAL.	-----	-----	€ 0,00
Art. 8	Norma di carattere ordinamentale. Individua l’intero territorio regionale quale unico bacino territoriale ottimale per l’organizzazione dei servizi di TPL.	-----	-----	€ 0,00
Art. 9	Norma di carattere ordinamentale e di spesa. Disciplina la costituzione, l’organizzazione e le funzioni di AMCAL. Il capitale sociale iniziale, interamente sottoscritto e versato dalla Regione Calabria, è determinato in euro 510.000,00. Le spese annuali di funzionamento sono finanziate nei limiti delle risorse determinate ai sensi dell’articolo 15.	I – sottoscrizione del capitale sociale	A – una tantum nell’esercizio 2026	€ 510.000,00
Art. 10	Norma di carattere ordinamentale. Istituisce presso AMCAL la Commissione permanente di dialogo con gli stakeholder della mobilità. Le attività organizzative e di segreteria sono svolte nell’ambito delle risorse destinate al funzionamento di AMCAL. La partecipazione dei componenti è a titolo gratuito.	-----	-----	€ 0,00
Art. 11	Norma di carattere ordinamentale e procedurale. Disciplina le modalità di affidamento dei servizi e i contenuti dei contratti di servizio. Le relative attività sono svolte da AMCAL nell’ambito delle proprie funzioni istituzionali.	-----	-----	€ 0,00
Art. 12	Norma ordinamentale e contrattuale; attuazione tramite capitolati e contratti di servizio, nell’ambito delle risorse disponibili	-----	-----	€ 0,00
Art. 13	Norma di carattere ordinamentale e procedurale. Disciplina l’autorizzazione dei servizi di trasporto svolti a libero mercato	-----	-----	€ 0,00
Art. 14	Norma di carattere ordinamentale. Disciplina gli obblighi degli utenti, le sanzioni amministrative e le modalità di accertamento. I costi dell’accertamento sono sostenuti dai gestori; i proventi sono assimilati ai ricavi tariffari.	-----	-----	€ 0,00
Art. 15	Norma finanziaria. Individua le fonti di finanziamento dei servizi e quantifica le risorse autonome regionali per le annualità 2027 e 2028. Subordina l’utilizzo della quota non accertata del fondo nazionale alla capienza di un apposito fondo compensativo. Determina le risorse annuali destinate al funzionamento di AMCAL e disciplina, in sede di prima applicazione, l’utilizzo delle risorse già destinate ad ART-CAL. Autorizza, inoltre, la spesa di euro 510.000,00 per la sottoscrizione e il versamento del capitale sociale iniziale di AMCAL, con copertura a valere sulle risorse già allocate alla Missione 10, Programma 02 (U.10.02). Dispone la rideterminazione del trasferimento ad ART-CAL per il 2026 e la continuità di alimentazione del fondo di riserva senza oneri aggiuntivi.	C – funzionamento; I – capitale sociale	A – funzionamento; A – capitale sociale nell’esercizio 2026	Funzionamento: per le annualità 2027 e 2028, entro il limite massimo del 40% della somma degli importi determinati applicando lo 0,8% alle basi di calcolo di cui all’articolo 15, comma 1; capitale sociale: € 510.000,00; rideterminazione trasferimento ART-CAL 2026: € 124.726,40; risorse regionali per i servizi: €

Proposta di legge n. 103/13[^] di iniziativa del Consigliere regionale Ferrari, recante: “Disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale”

				38.600.930,62 per ciascuna annualità 2027-2028, già iscritte in bilancio
Art. 16	Norma di carattere ordinamentale e transitorio. Disciplina la soppressione di ART-CAL e la successione universale di AMCAL nei rapporti giuridici, nei procedimenti, nel patrimonio, nelle disponibilità finanziarie e nelle altre situazioni giuridiche facenti capo all’Autorità soppressa. Gli adempimenti di ricognizione sono svolti nell’ambito delle risorse di AMCAL e non producono autonomi oneri regionali.	-----	-----	€ 0,00
Art. 17	Norma di carattere ordinamentale. Dispone l’abrogazione della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, dalla data di iscrizione di AMCAL nel registro delle imprese, facendo salvi gli effetti e i rapporti disciplinati dalle disposizioni transitorie	-----	-----	€ 0,00
Art. 18	Norma di carattere ordinamentale. Disciplina l’entrata in vigore della legge, attesa l’esigenza di rendere immediatamente vincolanti le norme ivi contenute	-----	-----	€ 0,00

Legenda: I = spesa di investimento o acquisizione di attività finanziarie; C = spesa corrente; A = spesa annuale o riferita a una specifica annualità; P = spesa permanente. Nel caso del capitale sociale, A indica un onere una tantum riferito all’esercizio finanziario 2026.

Sintesi conclusiva

La presente relazione illustra la valutazione di fattibilità sulla base del testo finale della proposta di legge e della relazione illustrativa finale. L’analisi considera separatamente il finanziamento dei contratti di servizio, il funzionamento di AMCAL, il capitale sociale, il fondo di riserva e la transizione patrimoniale e contabile da ART-CAL ad AMCAL, evitando ogni sovrapposizione fra risorse libere e risorse vincolate.

ESITO DELL’ANALISI

L’impianto finale risulta economicamente e finanziariamente sostenibile. La sottoscrizione del capitale sociale iniziale di euro 510.000,00 è coperta, nell’esercizio 2026, mediante la rideterminazione da euro 634.726,40 a euro 124.726,40 del trasferimento destinato al funzionamento di ART-CAL: la differenza è esattamente pari all’onere del conferimento. Il funzionamento di AMCAL nel primo esercizio resta limitato alle risorse di funzionamento trasferite negli esercizi anteriori al 2026 e non utilizzate; la loro consistenza libera deve essere attestata alla data del subentro. Per il 2027 e il 2028 la legge stabilisce un tetto massimo, non un trasferimento automatico, e lo stanziamento effettivo è definito annualmente in bilancio.

Quadro sintetico degli effetti finanziari

Voce	2026	2027	2028	Valutazione
Risorse autonome regionali per i servizi	Gestione secondo il bilancio vigente	€ 38.600.930,62	€ 38.600.930,62	Già iscritte alla Missione 10, Programma 02
Trasferimento ad ART-CAL per il funzionamento	€ 124.726,40 per gennaio-settembre	-	-	Rideterminato dal testo finale
Costituzione, avvio e funzionamento di AMCAL	Entro le disponibilità libere anteriori al 2026 e non utilizzate	Entro il tetto dell’art. 15, c. 4	Entro il tetto dell’art. 15, c. 4	Nessun automatismo oltre le risorse disponibili
Capitale sociale iniziale della Regione	€ 510.000,00	-	-	Onere una tantum coperto per riallocazione
Fondo di riserva*	Saldo trasferito e vincolato	Accantonamento annuo dello 0,8% fino all’8%	Accantonamento annuo dello 0,8% fino all’8%	Non utilizzabile per il funzionamento

Fonte: articoli 9, 15 e 16 del testo finale; relazione illustrativa finale; Relazione di sintesi sullo stato della gestione ART-CAL. Gli importi per il funzionamento 2027-2028 indicati nel seguito come riferimento derivano dalla previsione ART-CAL e non costituiscono un trasferimento automatico previsto dalla legge.

**Importo non a carico del bilancio regionale.*

PRESIDI CONTABILI ESSENZIALI

La piena attuazione richiede: 1) la certificazione delle disponibilità di funzionamento anteriori al 2026, effettivamente libere e non utilizzate; 2) la separazione contabile dei flussi destinati a funzionamento, contratti di servizio, investimenti e fondo di riserva; 3) la determinazione annuale dello stanziamento di funzionamento di AMCAL entro il tetto legislativo; 4) la variazione di bilancio e l'istituzione o ridenominazione dei capitoli necessarie alla corretta classificazione del conferimento societario.

1. Oggetto, finalità e metodo dell'analisi

1.1 Finalità della relazione

L'articolo 39, comma 2, dello Statuto della Regione Calabria richiede che i progetti di legge comportanti spese a carico del bilancio regionale siano corredati da una relazione tecnico-finanziaria. Il presente documento assolve tale funzione e sviluppa, congiuntamente, una valutazione di fattibilità economica, finanziaria e patrimoniale del nuovo assetto.

La verifica riguarda la sufficienza e la coerenza delle fonti di finanziamento, la quantificazione degli oneri, la copertura del capitale sociale, il costo di funzionamento, la continuità dei flussi destinati ai servizi, la tutela dei vincoli, la conversione dalla contabilità finanziaria di ART-CAL alla contabilità civilistica di AMCAL e i principali rischi di attuazione.

1.2 Fonti utilizzate

- testo finale della proposta di legge regionale n. 103/XIII «Disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale»;
- relazione illustrativa finale, comprensiva della relazione tecnico-finanziaria e della tabella degli oneri;
- Relazione di sintesi sullo stato della gestione ART-CAL, riferita al bilancio di previsione 2026-2028, compreso il foglio analitico incorporato nel documento;
- legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, e successive modificazioni;
- leggi regionali di stabilità e di bilancio per il triennio 2026-2028, per quanto richiamate dal testo finale;
- decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 e relativi principi contabili applicati;
- decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, codice civile e principi contabili nazionali applicabili alle società per azioni.

1.3 Criteri di analisi

Il testo finale della legge costituisce la fonte primaria della quantificazione. La relazione illustrativa è utilizzata per chiarire la finalità delle disposizioni e la modalità di copertura; i dati ART-CAL sono impiegati come benchmark gestionale, non come automatica autorizzazione di spesa per AMCAL.

L'analisi è prudenziale: non utilizza a copertura proventi da sanzioni, interessi attivi, risparmi organizzativi futuri, aumenti di capitale degli enti locali o quote non certificate del risultato di amministrazione di ART-CAL. Le risorse destinate ai contratti di servizio, agli investimenti e al fondo di riserva sono considerate integralmente vincolate e non fungibili con le spese della struttura societaria.

Tutti gli importi sono espressi in euro e, salvo diversa indicazione, sono valori lordi di competenza. I dati 2026 di ART-CAL sono previsionali: la verifica definitiva delle disponibilità trasferibili richiede le risultanze aggiornate alla data di iscrizione di AMCAL nel registro delle imprese.

2. Architettura finanziaria del testo finale

2.1 Risorse per l'esecuzione dei contratti di servizio

L'articolo 15, comma 1, distingue le risorse necessarie all'esecuzione dei servizi di trasporto pubblico locale dalle risorse destinate al funzionamento di AMCAL. I corrispettivi dei contratti sono finanziati dal Fondo nazionale TPL, dalle risorse autonome regionali e dalle risorse degli enti locali. Si tratta di flussi destinati al servizio e non alla struttura amministrativa della società.

Il comma 2 consente di programmare e trasferire ad AMCAL anche la quota del Fondo nazionale il cui accertamento dipende dai criteri di riparto, ma entro il minore fra il valore ragionevolmente accertabile e la capienza dell'apposito fondo regionale compensativo. Il meccanismo anticipa la disponibilità finanziaria senza eliminare il rischio di minore entrata: tale rischio è circoscritto dal doppio limite previsto dalla norma. Il comma 3 quantifica le risorse autonome regionali in euro 38.600.930,62 per ciascuna delle annualità 2027 e 2028, allocate alla Missione 10, Programma 02. Nel biennio la componente regionale autonoma ammonta pertanto complessivamente a euro 77.201.861,24, oltre alle quote del Fondo nazionale e degli enti locali.

Tabella 1-Fonti di finanziamento dei servizi

Fonte	2026	2027	2028	Regime finanziario
Fondo nazionale TPL	Secondo riparto e bilancio vigente	Variabile secondo il riparto	Variabile secondo il riparto	Trasferibile anticipatamente entro il doppio limite dell'art. 15, c. 2
Risorse autonome regionali	Secondo il bilancio vigente e già trasferito ad ART-CAL	€ 38.600.930,62	€ 38.600.930,62	Missione 10, Programma 02
Risorse degli enti locali	Secondo gli obblighi e gli accordi vigenti	Da determinare	Da determinare	Vincolate ai servizi di rispettiva competenza

Fonte: articolo 15, commi 1-3, del testo finale. La relazione di fattibilità non somma alle risorse regionali importi del Fondo nazionale o degli enti locali non ancora determinati.

2.2 Risorse per il funzionamento di AMCAL a regime

Per il 2027 e il 2028, l'articolo 15, comma 4, determina un limite massimo. Le risorse di funzionamento possono essere stanziare fino al 40 per cento della somma di tre componenti: la misura massima dello 0,8 per cento della spesa corrente regionale per il TPL; la misura massima dello 0,8 per cento dei ricavi tariffari netti; lo 0,8 per cento delle somme trasferite dagli enti locali per la spesa corrente dei servizi di rispettiva competenza.

La formulazione «in misura massima» esclude che AMCAL maturi automaticamente il diritto all'intero valore teorico. Lo stanziamento effettivo deve essere definito annualmente in sede di bilancio, entro il tetto calcolato sulle basi aggiornate. La previsione ART-CAL di euro 827.292,81 per ciascuno degli esercizi 2027 e 2028 costituisce un riferimento tecnico utile, ma non sostituisce la determinazione annuale.

Tabella 2- Componenti del tetto di funzionamento

Componente	Aliquota di base	Quota destinabile ad AMCAL	Osservazioni
Spesa corrente regionale per i servizi TPL	fino allo 0,8%	fino al 40% della somma complessiva	Base variabile in funzione del bilancio regionale
Ricavi tariffari netti	fino allo 0,8%	fino al 40% della somma complessiva	Dati del Piano triennale o dell'Osservatorio nazionale
Trasferimenti degli enti locali	0,8%	40% della somma complessiva	Base collegata ai servizi di competenza locale

La legge definisce un massimale di finanziamento, non un costo standard obbligatorio né un trasferimento automatico. Il budget societario deve essere costruito sulle risorse effettivamente stanziate.

2.3 Capitale sociale e apporti degli enti locali

Il capitale sociale iniziale di AMCAL è fissato in euro 510.000,00 ed è interamente sottoscritto e versato dalla Regione Calabria all'atto della costituzione. Il conferimento è una spesa una tantum del 2026,

economicamente distinta dalle spese correnti: nel bilancio regionale è rappresentato come acquisizione di una partecipazione e, nel bilancio di AMCAL, come patrimonio netto.

Gli enti locali possono sottoscrivere aumenti scindibili fino a euro 490.000,00 complessivi, di cui euro 200.000,00 riservati alla Città metropolitana e alle Province ed euro 290.000,00 ai Comuni. Tali apporti non producono oneri per il bilancio regionale e non sono utilizzati come fonte di copertura della legge, poiché dipendono dalle sottoscrizioni effettivamente raccolte.

2.4 Fondo di riserva e separazione dei flussi

Il fondo di riserva esistente presso ART-CAL è trasferito ad AMCAL mantenendo il vincolo originario. L'articolo 15, comma 9, ne dispone l'alimentazione annuale mediante un accantonamento dello 0,8 per cento delle risorse trasferite o attribuite per l'esecuzione dei contratti, fino al raggiungimento dell'8 per cento delle medesime risorse. L'organo amministrativo può incrementare le percentuali sulla base del contenzioso e delle probabilità di soccombenza, fermi i principi civilistici.

L'accantonamento non genera un nuovo onere regionale: è effettuato all'interno delle risorse destinate ai servizi. Tuttavia, ogni incremento superiore alla misura ordinaria riduce le risorse immediatamente disponibili per l'esecuzione dei contratti e deve quindi essere sostenuto da una motivata analisi dei rischi e dalla verifica della piena copertura dei corrispettivi di servizio.

Tabella 3 – Stanziamenti previsionali ART-CAL per i fondi di riserva

Voce	2026	2027	2028
Fondo di riserva trasporto ferroviario	€ 768 251,00	€ 792.000,00	€ 809.600,00
Fondo di riserva TPL	-	€ 1.071.317,00	€ 1.071.317,00
Fondo di riserva trasporto ferroviario regionale	-	€ 129.600,00	€ 129.600,00
Totale stanziamenti ART-CAL annuali previsti	€ 768 251,00	€ 1.992.917,00	€ 2.010.517,00

Fonte: Relazione di sintesi sullo stato della gestione ART-CAL. Gli importi rappresentano stanziamenti previsionali annuali e non sono assunti come disponibilità libera per il funzionamento di AMCAL.

3. Quadro economico-finanziario di riferimento ART-CAL

3.1 Previsioni 2026-2028

La documentazione ART-CAL è predisposta su dati previsionali 2026-2028. Essa consente di distinguere le risorse per i servizi, le risorse di gestione e gli stanziamenti per i fondi di riserva. I dati sono utilizzati per ricostruire l'ordine di grandezza del sistema, ma il bilancio di AMCAL dovrà essere autonomamente approvato secondo la disciplina civilistica.

Tabella 4- Previsioni Art-Cal per tipologia di risorsa

Tipologia	2026	2027	2028
Risorse per esecuzione dei servizi e contratti	€ 93.565.157,00	€ 249.114.661,00	€ 251.314.661,00
Risorse per spese di gestione/funzionamento	€ 634.726,40	€ 634.726,40	€ 634.726,40
Fondi di riserva vincolati	€ 768.251,00	€ 1.992.917,00	€ 2.010.517,00
Totale riportato nella relazione	€ 94.968.134,40	€ 251.742.304,40	€ 253.959.904,40

Fonte: Relazione di sintesi sullo stato della gestione ART-CAL. Le descrizioni sono riclassificate per evidenziare la destinazione economica dei flussi; le risorse dei servizi e dei fondi di riserva sono integralmente escluse dalla copertura delle spese di struttura. I dati tengono conto dell'affidamento, a partire dall'anno 2027 di tutti i contratti di servizio e non solo di quello relativo a Trenitalia e divergono dai valori presenti nel Bilancio di previsione 2026-2028 approvato con legge regionale 19 dicembre 2025, n. 50.

* I fondi includono anche quello di cui all' art.13, comma 16 della legge regionale 31 dicembre 2015, n.35.

3.2 Benchmark dei costi di funzionamento 2026

Il foglio analitico incorporato nella relazione ART-CAL consente di ricostruire un fabbisogno corrente di euro 645.246,04. Aggiungendo euro 2.000,00 per mobili, hardware e software, il benchmark complessivo è pari a euro 647.246,04.

Tabella 5. Riclassificazione dei banchmark di funzionamento 2026

Aggregato	Importo	Contenuto principale
Personale e oneri correlati	€ 292.083,44	Retribuzioni, contributi, IRAP, trattamento accessorio del direttore, personale distaccato e fondo risorse decentrate
Organi e controllo	€ 122.236,08	Presidente/Commissario, rimborsi ed organi di controllo
Beni e servizi	€ 230.926,52	Sede, utenze, missioni, consulenze, assistenza, servizi ausiliari, informatici e finanziari
Totale spese correnti	€ 645.246,04	Fabbisogno corrente ricostruito
Beni strumentali	€ 2.000,00	Mobili, hardware e software
Fabbisogno complessivo	€ 647.246,04	Spesa corrente più beni strumentali

Fonte: elaborazione sul foglio analitico incorporato nella relazione ART-CAL. Il benchmark non costituisce il budget di AMCAL e non considera eventuali economie o maggiori costi conseguenti al diverso assetto societario.

BENCHMARK, NON AUTORIZZAZIONE DI SPESA

Il valore di euro 647.246,04 misura il costo programmato di ART-CAL per l'intero 2026. È utilizzato per verificare la plausibilità dell'ordine di grandezza delle risorse, ma AMCAL potrà impegnare costi soltanto entro le disponibilità effettivamente trasferite e gli stanziamenti annualmente determinati.

3.3 Personale e modello organizzativo

La relazione ART-CAL segnala una significativa asimmetria fra le funzioni attribuite e il personale effettivamente disponibile. La struttura descritta comprende il direttore, tre istruttori, due funzionari tecnici e ulteriori apporti convenzionali o gratuiti, a fronte di una dotazione organica programmata di trenta unità. La programmazione ART-CAL ipotizza al termine del triennio, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili, un direttore, sei unità con oneri a carico dell'ente e ventidue unità in distacco funzionale. Il testo finale consente ad AMCAL di utilizzare personale proprio e di avvalersi di personale regionale, degli enti strumentali e degli enti locali, oltre che di servizi condivisi. La sostenibilità finanziaria presuppone pertanto un modello graduale: le assunzioni dirette devono essere coerenti con il budget civilistico e con l'articolo 19 del decreto legislativo n. 175 del 2016.

3.4 Organi societari e controllo

Il benchmark ART-CAL per organi e controllo è pari a euro 122.236,08 nel 2026 considerando che AMCAL sostituirà il presidente/commissario e il revisore dell'ente pubblico con gli organi previsti per una società per azioni, compresa la revisione legale nel rispetto dei vincoli applicabili alle società a controllo pubblico.

4. Transizione finanziaria nell'esercizio 2026

4.1 Copertura del capitale sociale: identità finanziaria

Il testo finale risolve puntualmente la copertura del capitale. Le risorse per spese di funzionamento ART-CAL 2026 sono pari a euro 634.726,40. L'articolo 15, comma 6, ridetermina il trasferimento destinato al periodo gennaio-luglio in euro 124.726,40. La riduzione è pari a euro 510.000,00, esattamente corrispondenti al capitale sociale iniziale autorizzato dal comma 10.

$$€ 634.726,40 - € 124.726,40 = € 510.000,00$$

Tabella 6-Raccordo della copertura 2026

Passaggio	Importo	Effetto contabile finanziario
Previsione originaria risorse di funzionamento ART CAL 2026	€ 634.726,40	Spesa corrente programmata
Trasferimento rideterminato per gennaio-settembre 2026	€ 124.726,40	Spesa corrente residua per ART-CAL
Risorse rese disponibili dalla rideterminazione	€ 510.000,00	Riallocazione nella Missione 10, Programma 02
Capitale sociale iniziale AMCAL	€ 510.000,00	Acquisizione della partecipazione regionale
Differenza non coperta	€ 0,00	Copertura quantitativamente chiusa

Fonte: articolo 15; previsione ART-CAL 2026. La variazione di bilancio autorizzata dal comma 11 consente la corretta riclassificazione in competenza e cassa e l'istituzione o ridenominazione dei capitoli gestionali.

Il conferimento è quindi un onere certo e una tantum, ma non richiede un incremento netto delle risorse complessivamente allocate alla Missione 10, Programma 02. Esso comporta una diversa natura economica della spesa: da trasferimento corrente per il funzionamento di ART-CAL ad acquisizione di una partecipazione in AMCAL.

4.2 Risorse per l'avvio e il funzionamento nel primo esercizio

L'articolo 15, comma 5, stabilisce che gli oneri di costituzione, avvio e funzionamento di AMCAL, escluso il capitale sociale, siano sostenuti senza nuovi o maggiori oneri nei limiti delle risorse trasferite negli esercizi anteriori al 2026 e non utilizzate per il funzionamento di ART-CAL. Il comma 7 completa il meccanismo disciplinando le disponibilità già trasferite, gli impegni regionali non liquidati e gli stanziamenti non impegnati.

La fattibilità 2026 non dipende, quindi, dall'intero trasferimento originariamente previsto per ART-CAL, ma dalla consistenza effettiva delle risorse pregresse libere, al netto dei costi già sostenuti, delle obbligazioni maturate e dei vincoli. Il foglio analitico incorporato nella relazione ART-CAL espone un avanzo di amministrazione al 31.12.2025 di euro 50.214.733,10 di cui euro 2.687.131,76 destinati alla copertura di spese di funzionamento.

Tabella 7-Formula di ricognizione delle risorse nette per l'avvio

Componente	Segno	Criterio di inclusione
Disponibilità derivanti da trasferimenti di funzionamento anteriori al 2026 e non utilizzate	+	Solo quote effettivamente libere
Impegni regionali non ancora liquidati e riferibili al funzionamento	+	Somme conservate e liquidabili ad AMCAL
Stanziamenti regionali non impegnati destinati al funzionamento	+	Da riallocare sui pertinenti capitoli
Costi e pagamenti sostenuti da ART-CAL prima della soppressione	-	Utilizzi effettivi e obbligazioni maturate
Debiti, residui, accantonamenti e passività potenziali	-	Poste da soddisfare o rappresentare prudenzialmente
Risorse destinate a contratti, investimenti e fondo di riserva	-	Quote non fungibili per espressa previsione di legge
Risorse nette disponibili per AMCAL	=	Limite massimo di spesa del primo esercizio

4.3 Stress test prudenziale gennaio-settembre 2026

In assenza dei dati consuntivi infrannuali, è utile effettuare un test meramente lineare. Ripartendo il benchmark annuo di euro 647.246,04 su nove dodicesimi, il fabbisogno teorico gennaio-settembre sarebbe pari a euro 485.434,53. Rispetto al trasferimento rideterminato di euro 124.726,40, la differenza indicativa è pari a euro 360.708,13.

Tabella 8-Test di coerenza puramente indicativo

Voce	Importo
Benchmark anno ART-CAL 2026	€ 647.246,04
Quota teorica di nove dodicesimi	€ 485.434,53
Trasferimento rideterminato gennaio-settembre	€ 124.726,40
Differenza teorica da coprire con risorse pregresse libere o minori costi effettivi	€ 360.708,13

Il calcolo non assume che la spesa si distribuisca uniformemente nell'anno e non sostituisce il dato consuntivo. Esso evidenzia la soglia prudenziale da verificare, sotto ipotesi lineare, mediante la ricognizione delle risorse pregresse e dei costi effettivamente maturati.

CONSEGUENZA OPERATIVA

La rideterminazione del trasferimento non determina, di per sé, un disavanzo di ART-CAL: il testo finale prevede espressamente l'utilizzo delle risorse pregresse non utilizzate. Nello specifico, in base al Rendiconto dell'anno 2025 approvato dall'Ente, l'avanzo libero da vincoli immediatamente utilizzabile è pari ad euro 262.457,00. A questo devono aggiungersi le ulteriori somme accantonate per specifiche destinazioni tra cui quelle destinate alle spese di funzionamento pari ad euro 2.687.131,76, chiaramente utilizzabili, sulla base delle regole di contabilità economico patrimoniale, per le finalità indicate nella legge di cui trattasi.

4.4 Divieto di doppio utilizzo

La riduzione di euro 510.000,00 copre il capitale sociale e non può essere contemporaneamente considerata disponibile per il funzionamento. Analogamente, le risorse pregresse utilizzate per l'avvio di AMCAL devono essere depurate delle obbligazioni e dei vincoli già formati presso ART-CAL. La ricognizione deve pertanto riconciliare competenza, cassa e patrimonio, evitando duplicazioni fra bilancio regionale, tesoreria ART-CAL e situazione patrimoniale di apertura di AMCAL.

5. Sostenibilità a regime nel 2027 e 2028

5.1 Risorse dei servizi

Le risorse autonome regionali di euro 38.600.930,62 per ciascuna annualità 2027 e 2028 rappresentano una componente certa e già allocata del finanziamento dei servizi. La disponibilità complessiva dipenderà inoltre dal riparto del Fondo nazionale TPL e dai trasferimenti degli enti locali. La legge non consente che tali somme siano assorbite dalle spese ordinarie della società.

5.2 Risorse di funzionamento: scenario di riferimento

La relazione ART-CAL prevede, quali spese di funzionamento, euro 834.726,40 in ciascuno degli esercizi 2027 e 2028. Tali costi trovano completa copertura sia attraverso le risorse per spese di funzionamento pari ad euro 634.726,40, attualmente stanziata nel bilancio regionale, sia attraverso la previsione di ricavi per la bigliettazione stimati prudenzialmente in euro 200.000,00.

Tabella 9 -Scenario di tenuta del funzionamento a regime

Voce Costo/Ricavo	2027	2028
Costi di funzionamento totali previsti	€ 784.803,28	€ 784.803,28
Ricavi per risorse da funzionamento da bilancio regionale	€ 634.726,40	€ 634.726,40
Ricavi previsti da “bigliettazione”	€ 200.000,00	€ 200.000,00
Totale ricavi per copertura spese funzionamento	€ 834.726,40	€ 834.726,40
Surplus ricavi	€ 49.923,12	€ 49.923,12

In ogni caso l'equilibrio effettivo dipenderà dalla misura annualmente stanziata, dall'inflazione, dal costo degli organi societari, dalla dotazione di personale e dalle spese per SIRM, bigliettazione elettronica, integrazione tariffaria, monitoraggio e affidamenti. Queste funzioni non generano un'autonomia

autorizzazione di spesa: devono essere graduate nel budget di AMCAL o finanziate da specifici programmi di investimento dotati di copertura.

5.3 Capitale sociale e sostenibilità corrente

Il capitale sociale assicura la patrimonializzazione iniziale e la capacità di costituzione della società, ma non deve essere utilizzato per coprire squilibri correnti strutturali. La continuità aziendale richiede che i costi ricorrenti siano finanziati dalle risorse annuali di funzionamento e che gli investimenti siano sostenuti da fonti specifiche, inclusi eventuali contributi, fondi europei o apporti degli enti soci.

6. Transizione contabile e patrimoniale ART-CAL–AMCAL

6.1 Diversità dei sistemi contabili

ART-CAL applica la contabilità finanziaria armonizzata ai sensi del decreto legislativo n. 118 del 2011, integrata dalla rappresentazione economico-patrimoniale. AMCAL, in quanto società per azioni, terrà una contabilità civilistica e redigerà il bilancio secondo il codice civile e i principi contabili nazionali.

La successione universale trasferisce attività, passività, diritti, obblighi, disponibilità, fondi e beni, ma le categorie della contabilità finanziaria non possono essere riportate meccanicamente nel bilancio societario. Occorre riclassificare ogni posta secondo la sua sostanza economica e documentarne il raccordo.

Tabella 10-Principali raccordi contabili

Resultanza ART-CAL	Rappresentazione in AMCAL	Verifica necessaria
Disponibilità di tesoreria	Disponibilità liquide	Titolarità, vincoli e riconciliazione bancaria
Residui attivi	Crediti	Esigibilità, controparte e svalutazione
Residui passivi ed impegni	Debiti o fondi	Obbligazione, scadenza e probabilità
Fondi e accantonamenti	Fondi rischi, riserve o passività	Natura giuridica ed economica della posta
Risultato di amministrazione	Singole attività, passività e poste di patrimonio netto	Separazione fra quote libere, vincolate e accantonate
Beni mobili, immobili e sistemi	Immobilizzazioni materiali e immateriali	Titolo, valore e vita utile

6.2 Attività affidate al nuovo organo amministrativo

L'articolo 16, comma 8, attribuisce al nuovo organo amministrativo di AMCAL la ricognizione dei beni, delle disponibilità, dei fondi, dei crediti, dei debiti, dei rapporti e del contenzioso, nonché l'inventariazione, leerture e l'apertura della contabilità societaria. Le risultanze costituiscono la base per la situazione patrimoniale di apertura e non condizionano gli effetti della successione.

I relativi costi di assistenza contabile, fiscale, legale, informatica e di revisione devono essere assorbiti nelle risorse di funzionamento. Il benchmark ART-CAL 2026 include euro 114.828,40 per prestazioni professionali, assistenza tecnico-specialistica, servizi informatici e servizi finanziari, che costituiscono una base prudenziale per le attività iniziali, ferma la necessità di un budget specifico dell'organo amministrativo.

6.3 Trattamento del fondo di riserva

Il fondo di riserva mantiene il vincolo sostanziale e deve essere rappresentato nel bilancio di AMCAL secondo i principi contabili applicabili. La sua qualificazione civilistica dipende dalla natura dei rischi sottostanti e non può essere confusa con una riserva liberamente distribuibile. La contabilità analitica dovrà consentire di ricondurre gli utilizzi ai contratti o ai rischi per i quali il fondo è stato costituito.

7. Effetti finanziari delle singole disposizioni

Tabella 11 - Classificazione degli effetti per articolo

Articolo/i	Contenuto finanziariamente rilevante	Effetto	Valutazione
1-3	Finalità, classificazione e riparto delle funzioni	Ordinamentale	Nessun onere autonomo; attività svolte nell'ambito delle strutture competenti
4	Livelli ottimali delle prestazioni	Programmatico	Obiettivi perseguiti compatibilmente con le disponibilità di bilancio
5-6	Tariffe e agevolazioni	Indiretto	Compensazioni incluse nei contratti; nessuna spesa oltre le risorse TPL disponibili
7-8	Pianificazione e bacino unico	Amministrativo	Attività istituzionali di Regione e AMCAL
9	Costituzione, capitale, personale e funzioni AMCAL	Diretto	Capitale una tantum di € 510.000,00; funzionamento entro l'art. 15
10	Commissione stakeholder	Neutro	Partecipazione gratuita; segreteria assorbita nel budget AMCAL
11-13	Affidamenti, contratti e autorizzazioni	Assorbibile/vincolato	Costi amministrativi entro il budget; corrispettivi sui fondi dei servizi
14	Sanzioni agli utenti	Entrata eventuale	Proventi non quantificati e non utilizzati a copertura
15	Finanziamento dei servizi, funzionamento, transizione, riserva e capitale	Diretto	Norma finanziaria; quantifica e limita gli effetti
16	Successione ART-CAL-AMCAL	Patrimoniale	Trasferimento unitario di attività e passività; ricognizione senza onere autonomo
17-18	Abrogazioni ed entrata in vigore	Nessuno	Nessun effetto finanziario autonomo

7.1 Agevolazioni tariffarie

L'articolo 6 disciplina la libera circolazione gratuita sui servizi di TPL di competenza regionale per le Forze di Polizia statali in uniforme, per la Polizia locale nei limiti del territorio di competenza e per i residenti in Calabria invalidi al 100 per cento con accompagnamento o non vedenti/ipovedenti gravi, regolandone il rilascio delle tessere. La norma attribuisce inoltre alla Giunta regionale la facoltà di individuare ulteriori categorie beneficiarie di agevolazioni tariffarie, con priorità per Forze armate, studenti e persone sorde, stabilendo che la relativa compensazione per i minori ricavi sia ricompresa nei contratti di servizio e attuata nei limiti dei fondi già stanziati per il TPL, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

7.2 Commissione permanente di dialogo

La partecipazione alla Commissione è espressamente gratuita e non dà diritto a compensi, gettoni, indennità o rimborsi. Il supporto organizzativo e di segreteria è svolto nell'ambito del funzionamento di AMCAL e non produce nuovi oneri regionali autonomi.

7.3 Proventi sanzionatori

I proventi delle sanzioni sono assimilati ai ricavi tariffari, ma non sono quantificati né utilizzati a copertura per la loro natura aleatoria. La loro eventuale incidenza sulla base di calcolo delle risorse di funzionamento deve essere valutata soltanto sulla base dei ricavi netti effettivamente rilevati secondo i criteri applicabili.

8. Analisi dei rischi e misure di presidio

Tabella 12 - Matrice dei principali rischi finanziari

Rischio	Probabilità/impatto	Presidio	Valutazione residua
Disponibilità pregresse libere inferiori al fabbisogno 2026	Media / alta	Ricognizione certificata; spesa AMCAL limitata alle risorse effettive; eventuale rimodulazione	Da chiudere prima del subentro
Costi ART-CAL gennaio-settembre superiori al	Media / alta	Verifica di pagamenti, impegni e risorse pregresse; separazione delle obbligazioni già maturate	Gestibile con dati consuntivi

trasferimento rideterminato			
Stanziamiento AMCAL 2027-2028 inferiore al tetto massimo	Media / media	Budget scalabile; programmazione annuale e triennale; priorità alle funzioni essenziali	Da monitorare
Quota del Fondo nazionale inferiore alle previsioni	Media / alta	Doppio limite dell'art. 14, c. 2; fondo compensativo; aggiornamento tempestivo della programmazione	Gestibile entro il fondo
Incremento del fondo di riserva con compressione dei servizi	Media / media	Analisi documentata dei rischi e verifica della copertura dei contratti prima dell'aumento	Da monitorare
Uso improprio di risorse vincolate	Bassa / alta	Contabilità separata per funzionamento, contratti, investimenti e riserva	Basso
Crescita dei costi di personale e governance	Media / alta	Piano del personale, avvalimento, servizi condivisi e budget entro il tetto	Da monitorare
Passività, contenzioso o errori nella situazione di apertura	Media / alta	Conferme esterne, inventario, riconciliazione e verifica degli organi di controllo	Gestibile con presidio rafforzato
Ritardi di cassa nella transizione	Media / media	Piano di tesoreria, variazioni di cassa e continuità delle deleghe operative	Gestibile

8.1 Presidi minimi nella fase di avvio

- prospetto di ricognizione delle risorse libere, vincolate e accantonate, riconciliato con la Regione e con il tesoriere;
- budget di apertura di AMCAL costruito sulle risorse effettivamente disponibili e non sul tetto teorico;
- separazione contabile e, ove opportuno, bancaria dei flussi per funzionamento, contratti, investimenti e fondo di riserva;
- piano di tesoreria per il primo semestre di operatività e calendario dei trasferimenti regionali;
- situazione patrimoniale di apertura corredata dal prospetto analitico di raccordo tra contabilità finanziaria e civilistica;
- piano del personale e della governance coerente con la sostenibilità triennale;
- monitoraggio almeno trimestrale di costi, liquidità, contratti e rischi nel primo esercizio.

9. Quadro di riepilogo della relazione tecnico-finanziaria

Le tabelle seguenti classificano gli effetti secondo la struttura utilizzata nelle relazioni tecnico-finanziarie regionali. La sigla C indica spesa corrente; I/AF indica investimento o acquisizione di attività finanziarie; A indica un effetto annualmente rideterminabile o una tantum.

Tabella 13 - Oneri e grandezze finanziarie rilevanti

Riferimento	Descrizione	Natura	Carattere	2026	2027	2028
Art. 9, c. 4; art. 15, c. 10	Sottoscrizione e versamento del capitale sociale iniziale	I/AF	A	€ 510.000,00	-----	-----
Art. 15, c. 6	Trasferimento rideterminato ad ART-CAL per gennaio-settembre 2026	C	A	€ 124.726,40	-----	-----
Art. 15, c. 5	Costituzione, avvio e funzionamento di AMCAL nel primo esercizio	C	A	Entro le risorse pregresse libere	----- -	-----
Art. 15, c. 4	Funzionamento di AMCAL a regime	C	A	----- --	Entro il tetto massimo	Entro il tetto massimo
Art. 15, c. 3	Risorse autonome regionali per i servizi	C	A	Secondo bilancio vigente	€ 38.600.930,62	€ 38.600.930,62

Art. 15, c. 9	Alimentazione del fondo di riserva	C vincolata	A	0,8% delle risorse dei servizi	0,8% delle risorse dei servizi	0,8% delle risorse dei servizi
----------------------	------------------------------------	-------------	---	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

Tabella 14 - Modalità di copertura e condizioni

Voce	Copertura	Importo	Stato della verifica
Capitale sociale regionale	Riallocazione nella Missione 10, Programma 02, derivante dalla riduzione del trasferimento ART-CAL; variazioni ai sensi del c. 11	€ 510.000,00	Quantificazione e copertura chiuse; attuazione gestionale mediante variazione
Funzionamento ART-CAL gennaio-settembre	Trasferimento regionale rideterminato	€ 124.726,40	Da riconciliare con costi e risorse pregresse effettivi
Avvio e funzionamento AMCAL 2026	Risorse di funzionamento anteriori al 2026, non utilizzate, e categorie di cui al c. 7	Nei limiti del residuo libero	Da certificare alla data del subentro
Funzionamento AMCAL 2027-2028	Stanziamiento annuale entro il tetto dell'art. 15, c. 4	Riferimento ART-CAL: € 634.726,40 annui	Da determinare annualmente in bilancio
Servizi TPL 2027-2028	Fondo nazionale, risorse regionali e locali	Quota regionale: € 38.600.930,62 annui	Già allocata per la componente regionale autonoma
Fondo di riserva	Accantonamento interno alle risorse dei servizi	0,8% annuo fino all'8%	Nessun onere aggiuntivo, ma risorsa vincolata

9.1 Criteri di quantificazione

Il capitale sociale è direttamente quantificato dalla legge. La copertura è dimostrata dall'identità fra la riduzione del trasferimento ART-CAL e il conferimento. Le risorse regionali per i servizi 2027-2028 sono anch'esse quantificate dal testo. Il funzionamento a regime è invece espresso come tetto massimo: il valore previsionale ART-CAL è utilizzato soltanto come riferimento di sostenibilità.

Il costo del primo esercizio non può essere determinato in modo definitivo prima della ricognizione. La legge adotta pertanto una copertura per limite: AMCAL può spendere esclusivamente entro le risorse pregresse libere e non utilizzate. Tale tecnica evita nuovi oneri, ma richiede una attestazione puntuale della base disponibile.

9.2 Effetti sugli equilibri di bilancio

La trasformazione non incrementa il livello complessivo delle risorse 2026 allocate alla Missione 10, Programma 02 per effetto del solo capitale, poiché euro 510.000,00 sono sottratti al trasferimento ART-CAL e riallocati alla partecipazione. La variazione modifica la classificazione economica e deve assicurare sia la competenza sia la cassa.

Per il 2027 e il 2028, le risorse regionali dei servizi sono già quantificate e il funzionamento di AMCAL resta entro un tetto legislativo. Non sono contabilizzati come copertura i proventi sanzionatori, gli apporti futuri degli enti locali, gli interessi o i benefici economici attesi dalla riforma.

10. Conclusioni e attestazione di fattibilità

Il testo finale presenta una struttura finanziaria più completa e verificabile rispetto alle versioni precedenti. In particolare, individua le fonti dei contratti di servizio, quantifica la componente autonoma regionale per il 2027 e il 2028, definisce il tetto del funzionamento, disciplina la transizione 2026, preserva i vincoli e chiude quantitativamente la copertura del capitale sociale.

La riforma è pertanto economicamente e finanziariamente fattibile alle condizioni stabilite dalla stessa legge: il capitale è coperto senza incremento netto della dotazione della Missione 10, Programma 02; il primo esercizio di AMCAL è finanziato entro le disponibilità pregresse libere; gli esercizi successivi operano entro gli stanziamenti annuali e il tetto legislativo; le risorse dei servizi, degli investimenti e del fondo di riserva restano separate.

La principale verifica ancora necessaria non riguarda l'architettura normativa, bensì un dato gestionale: la consistenza delle risorse di funzionamento anteriori al 2026 effettivamente libere, dopo la copertura dei costi e delle obbligazioni di ART-CAL. Tale verifica deve precedere il budget di apertura di AMCAL e determina il limite concreto delle spese 2026.

Con tale presidio, con la variazione di bilancio prevista dall'articolo 15, comma 11, e con una rigorosa contabilità separata, la proposta risulta coerente con l'articolo 39 dello Statuto regionale e con i principi di quantificazione, copertura, prudenza e veridicità propri dell'ordinamento contabile armonizzato.

GIUDIZIO FINALE

Fattibilità economico-finanziaria positiva. Il capitale sociale di euro 510.000,00 è integralmente coperto dalla rideterminazione del trasferimento ART-CAL; le risorse regionali dei servizi per il 2027 e il 2028 sono quantificate; la spesa corrente di AMCAL è limitata alle disponibilità pregresse nel 2026 e al tetto annuale negli esercizi successivi. Resta necessario certificare la quota libera delle risorse pregresse ed eventualmente ridurre il budget di apertura sul dato effettivo.

Piano economico finanziario triennio 2026/2028 - Agenzia della Mobilità della Calabria S.p.A.			
Prospetti di Conto Economico			
	2026 (periodo ottobre-dicembre)	2027	2028
Valore della produzione	94.333.408,00 €	251.942.304,40 €	254.159.904,40 €
Ricavi da Regione per spese di funzionamento	- €	634.726,40 €	634.726,40 €
Ricavi da Regione per esecuzione Servizi e Contratti di gestione	94.333.408,00 €	251.107.578,00 €	253.325.178,00 €
Altri Ricavi	- €	200.000,00 €	200.000,00 €
Costi della produzione (-)	- 94.509.160,49 €	- 251.869.167,96 €	- 254.086.767,96 €
Acquisti di beni e servizi (-)	- 625,00 €	- 2.500,00 €	- 2.500,00 €
Spese per servizi (utenze, consulenze etc.) (-)	- 45.481,63 €	- 181.926,52 €	- 181.926,52 €
Utenze e Locazioni (sede sociale ed operativa) (-)	- 11.625,00 €	- 46.500,00 €	- 46.500,00 €
Organi sociali (-)	- 45.000,00 €	- 180.000,00 €	- 180.000,00 €
Salari e stipendi (-)	- 73.020,86 €	- 330.663,44 €	- 330.663,44 €
Costi per esecuzione Servizi e Contratti di gestione (-)	- 93.565.157,00 €	- 249.114.661,00 €	- 251.314.661,00 €
Accantonamenti per Fondi di Riserva vincolati	- 768.251,00 €	- 1.992.917,00 €	- 2.010.517,00 €
Oneri diversi di gestione (-)	- €	- 20.000,00 €	- 20.000,00 €
Risultato Operativo	- 175.752,49 €	73.136,44 €	73.136,44 €
Ammortamenti e svalutazioni (-)	- 500,00 €	- 3.000,00 €	- 3.000,00 €
Accantonamenti(-)	- €	- €	- €
Oneri e proventi finanziari (+ o -)	- €	- €	- €
Oneri e proventi straordinari (+ o -)	- €	- €	- €
Utile/Perdita ante imposte	- 176.252,49 €	70.136,44 €	70.136,44 €
Imposte (-)	- €	- 20.213,32 €	- 20.213,32 €
Utile/Perdita dell'esercizio	- 176.252,49 €	49.923,12 €	49.923,12 €

Allegato A - Prospetto di ricognizione alla data del subentro

Il prospetto seguente costituisce una traccia operativa per determinare le risorse nette utilizzabili da AMCAL nel primo esercizio. Gli importi devono essere valorizzati con riferimento al giorno antecedente la soppressione di ART-CAL e riconciliati con la contabilità regionale, il tesoriere, gli istituti di credito, gli enti locali e la documentazione dei rapporti giuridici.

Prospetto A.1 - Riconciliazione finanziaria e patrimoniale

Voce	Importo	Vincolo/destinazione	Documento di riscontro
Disponibilità liquide di tesoreria e bancarie			

Trasferimenti di funzionamento anteriori al 2026 non utilizzati			
Impegni regionali non ancora liquidati			
Stanzamenti regionali non impegnati			
Crediti verso Regione, enti locali e altri soggetti			
Debiti commerciali e altre obbligazioni maturate			
Residui e partite da regolarizzare			
Fondi rischi e accantonamenti			
Fondo di riserva ex art. 13, c. 16, l.r. 35/2015			
Risorse per contratti di servizio e investimenti			
Contenzioso e passività potenziali			
Beni mobili, immobili e sistemi informativi			
Risorse nette libere per l'avvio di AMCAL			

Il prospetto ha natura istruttoria. La qualificazione delle poste nella situazione patrimoniale di apertura deve avvenire secondo la loro sostanza economica e i principi contabili civilistici applicabili.

Allegato B - Dettaglio del benchmark di funzionamento 2026

Prospetto B.1 - Voci analitiche tratte dal foglio costi ART-CAL

Voce	Importo 2026	Aggregato
Retribuzioni in denaro	€ 154.249,00	Personale
Contributi sociali a carico dell'ente	€ 47.046,00	Personale
Trattamento accessorio del direttore	€ 24.677,44	Personale
Rimborso per personale distaccato	€ 35.000,00	Personale
IRAP	€ 13.111,00	Personale
Fondo risorse decentrate	€ 18.000,00	Personale
Altri beni di consumo	€ 2.500,00	Beni e servizi
Indennità organi istituzionali	€ 72.067,84	Organi e controllo
Rimborsi organi	€ 3.000,00	Organi e controllo
Organi di controllo	€ 47.168,26	Organi e controllo
Eventi, pubblicità e trasferte	€ 21.500,00	Beni e servizi
Utenze, canoni e sede	€ 46.500,00	Beni e servizi
Prestazioni professionali e specialistiche	€ 35.806,00	Beni e servizi
Assistenza tecnico-specialistica	€ 46.800,00	Beni e servizi
Servizi ausiliari	€ 42.598,12	Beni e servizi
Manutenzioni	€ 1.000,00	Beni e servizi
Servizi amministrativi	€ 1.000,00	Beni e servizi
Servizi informatici e telecomunicazioni	€ 25.000,00	Beni e servizi
Servizi finanziari e tesoreria	€ 7.222,40	Beni e servizi
Altri servizi	€ 1.000,00	Beni e servizi
Totale spese correnti	€ 645.246,04	Totale
Mobili e arredi	€ 1.000,00	Beni strumentali
Hardware	€ 500,00	Beni strumentali
Software	€ 500,00	Beni strumentali
Totale complessivo	€ 647.246,04	Totale

Allegato C - Fonti normative e documentali

- Statuto della Regione Calabria, articolo 39, comma 2.
- Proposta di legge regionale n. 103/XIII «Disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale», testo finale del 22 luglio 2026.
- Relazione illustrativa finale alla proposta di legge, comprensiva della relazione tecnico-finanziaria.
- ART-CAL, «Relazione di sintesi sullo stato della gestione ART-CAL», dati previsionali 2026-2028 e foglio analitico dei costi incorporato.
- Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, «Norme per i servizi di trasporto pubblico locale», e successive modificazioni.

- Leggi regionali 19 dicembre 2025, n. 49 e n. 50, concernenti la stabilità regionale e il bilancio di previsione 2026-2028, per quanto richiamate nel testo finale.
- Decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, articolo 16-bis, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135.
- Decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, e relativi principi contabili applicati, con particolare riguardo agli articoli 3 e 51.
- Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, «Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica».
- Codice civile e principi contabili nazionali OIC applicabili alla redazione del bilancio di esercizio, ai crediti, ai debiti, al patrimonio netto e ai fondi per rischi e oneri.

Nota metodologica finale: la relazione utilizza esclusivamente valori supportati dal testo normativo o dalla documentazione disponibile. Le disponibilità pregresse di ART-CAL non sono considerate libere finché non siano separate dalle quote vincolate e accantonate e riconciliate con le obbligazioni esistenti.

Sintesi esecutiva

CONCLUSIONE

La convenienza della riforma non risiede nella mera trasformazione di un ente pubblico in una S.p.A. La legge regionale n. 35 del 2015 è stata costruita prima della quasi totalità dell’attuale disciplina dell’Autorità di regolazione dei trasporti su affidamenti, contratti, PEF, contabilità regolatoria, matrice dei rischi, qualità e accesso ai dati. AMCAL consente di costruire un unico Ente Affidante “compliant by design”, responsabile dell’intero ciclo regolatorio e contrattuale. Il vantaggio atteso è la riduzione delle rilavorazioni, delle osservazioni regolatorie, del rischio di contenzioso e dei tempi di coordinamento nonché delle modifiche intervenute al Regolamento 1370/07 e dell’entrata in vigore del Decreto Legislativo n. 201 del 23 dicembre 2022 (avente ad oggetto il riordino dei servizi pubblici locali di rilevanza economica).

La riforma interviene per migliorare e rendere più efficiente l’assetto in precedenza dettato dalla legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, recependo nel sistema regionale – in maniera neutra – le modalità di affidamento e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale.

A titolo esemplificativo, si superano tutte le previsioni della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 che limitavano e predeterminavano:

- le modalità di affidamento dei servizi,
- i contenuti dei contratti di servizio,
- il subentro del personale dal gestore uscente al gestore subentrante,
- il passaggio dei beni strumentali,

facendo diventare la normativa comunitaria e nazionale vigente e le misure previste dall’Autorità di regolazione dei trasporti, il riferimento entro cui definirne le modalità di attuazione.

L’analisi altresì conduce a sei risultati principali:

- **Riallineamento regolatorio.** L’assetto del 2015 non può essere dichiarato illegittimo per il solo fatto di essere anteriore alle nuove delibere ART, che sono comunque direttamente applicabili. È però normativamente datato e non incorpora, nella propria architettura, la catena oggi richiesta da ART: Relazione di Affidamento, PEF, contabilità regolatoria, matrice dei rischi, condizioni minime di qualità, KPI, piano di accesso ai dati e verifica di conformità oltre che l’evoluzione discendente dalla necessità di avviare un rinnovo tecnologico delle flotte e sostenibilità ambientale, l’intermodalità e la bigliettazione unica digitale e integrata.
- **Ruoli istituzionali finalmente chiari.** ART è il regolatore nazionale indipendente. ART-CAL, nonostante la denominazione, è l’ente regionale di governo e affidamento del bacino, non una seconda autorità regolatoria. AMCAL assume in modo più trasparente il ruolo di Agenzia della mobilità ed Ente Affidante, in una forma espressamente contemplata dalla legislazione nazionale (cfr. art. 3-bis, c. 1-bis, del d.l. n. 138/2011) che prevede che le funzioni in materia di TPL assegnate (dallo Stato) ai Comuni, alle Province e alle Città metropolitane siano esercitate anche per il tramite di società strumentali a partecipazione pubblica, con la obbligatoria partecipazione degli enti locali.

- **Costo ricorrente invariato.** Per il 2027 e il 2028 il costo massimo di funzionamento di AMCAL, coperto da risorse regionali, resta pari a € 634.726,40 annui, corrispondente allo stanziamento già previsto per ART-CAL nelle medesime annualità. La riforma non richiede un incremento della dotazione corrente regionale.
- **Conferimento iniziale coperto.** Il capitale sociale di € 510.000,00 è un onere una tantum del 2026, coperto mediante riallocazione di risorse già destinate ad ART-CAL; non rappresenta un maggiore costo strutturale del TPL.
- **Risparmi senza comprimere la qualità della governance.** Il risparmio diretto oggi quantificabile è pari a € 46.500,00 annui, subordinatamente all'utilizzo gratuito di un immobile pubblico. Non è prudente predeterminare un risparmio sul compenso dell'organo amministrativo: il compenso deve essere attrattivo, proporzionato alla complessità e legato ai risultati, restando comunque incluso nel tetto complessivo di funzionamento.
- **Convenienza misurabile.** La concentrazione delle funzioni evita il costo potenziale della piena struttura tripartita prevista dal modello previgente, stimabile fino a € 1.240.939,22 annui, e deve produrre risultati verificabili per pendolari, studenti e lavoratori: puntualità, corse effettuate, cancellazioni, informazione in tempo reale, reclami, integrazione tariffaria e accessibilità.
- **Gestione Unitaria:** Transizione da una governance locale polverizzata a una regia unica regionale del TPL, che pianifica e programma il servizio su base di bacino ottimale.
- **Eliminazione delle Sovrapposizioni:** Razionalizzazione delle corse e delle linee per evitare doppioni tra trasporto su gomma e su ferro, ottimizzando la rete e destinando le risorse dove c'è reale domanda.
- **Natura societaria e vantaggi per il bilancio regionale:** Superamento della natura di ente pubblico e possibilità di operare sotto forma di società per azioni, con possibili vantaggi in termini di detrazione IVA a credito e gestione del Credito IVA di rilevante entità per l'acquisto di flotte e infrastrutture (es. sistemi di bigliettazione e monitoraggio SIRM) nonché corrispettivi e compensazioni nei contratti di servizio TPL.
”: AMCAL, dunque, è conveniente perché può integrare, in un solo centro di responsabilità, regolazione ART, gara, contratto, contabilità e bilancio regionale, sostenibilità ambientale ed evoluzione tecnologica, dati e controllo della prestazione, entro un costo massimo già stanziato e con obiettivi pubblici.

1. Perimetro dell'analisi

Raffrontando il testo finale della proposta di legge e gli emendamenti coordinati, la relazione illustrativa e tecnico-finanziaria, la relazione sullo stato della gestione di ART-CAL e le fonti ufficiali dell'Autorità di regolazione dei trasporti, emerge che l'assetto vigente non è automaticamente illegittimo, ma è strutturalmente anteriore e non pienamente allineato “per disegno” alla regolazione ART maturata fra il 2018 e il 2025 nonché alle modifiche intervenute al Regolamento 1370/07 nel corso dell'anno 2016 e dalla relativa comunicazione interpretativa sul Regolamento (CE) n. 1370/2007 aggiornata il 26 giugno 2023 oltre che all'entrata in vigore del Decreto Legislativo n. 201 del 23 dicembre 2022 (avente ad oggetto il riordino dei servizi pubblici locali di rilevanza economica). La riforma può eliminare questo disallineamento organizzativo, trasformando la compliance da adempimento aggiuntivo a processo ordinario della nuova Agenzia.

2. Il salto regolatorio: dalla legge del 2015 alla disciplina ART vigente

Tabella 1 – Evoluzione della disciplina rilevante per gli affidamenti di TPL

Periodo	Intervento regolatorio	Contenuto operativo	Implicazione per la Calabria
2015	L.r. Calabria n. 35/2015 e originaria delibera ART n. 49/2015	Primo assetto del bacino unico e delle regole per bandi e convenzioni.	Modello concepito all'inizio della regolazione ART, prima della successiva revisione complessiva.
2018-2019	Delibere ART nn. 16/2018, 120/2018 e 154/2019	Condizioni minime di qualità ferroviaria, KPI e integrale revisione delle regole su gare, contratti, beni e commissioni.	Il contratto di servizio diventa un sistema regolatorio completo, non un mero atto di affidamento.

Proposta di legge n. 103/13[^] di iniziativa del Consigliere regionale Ferrari, recante: “Disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale”

2021-2022	Delibera ART n. 113/2021; legge n. 118/2022; delibera ART n. 243/2022; d.lgs. n. 201/2022	Contabilità regolatoria per il TPL su strada e verifica della conformità delle procedure mediante matrici.	La tracciabilità della conformità diventa un passaggio specifico e verificabile
2024	Delibere ART nn. 53/2024, 64/2024 e 177/2024	CMQ per il TPL su strada; adeguamento al d.lgs. n. 201/2022; metodologia dell'utile ragionevole.	Qualità, PEF, rischio e remunerazione devono essere costruiti secondo regole aggiornate.
2025-2026	Delibera ART n. 40/2025 e osservazioni ART sulle RdA	Aggiornamento della matrice di conformità e controllo effettivo delle Relazioni di Affidamento	La compliance non è teorica: ART interviene sulle procedure in corso di Regioni, agenzie e Comuni.

Con la riforma si superano tutte le previsioni della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 che limitavano e predeterminavano:

- le modalità di affidamento dei servizi,
- i contenuti dei contratti di servizio,
- il subentro del personale dal gestore uscente al gestore subentrante,
- il passaggio dei beni strumentali,

facendo diventare la normativa comunitaria e nazionale vigente e le misure previste dall'Autorità di regolazione dei trasporti, il riferimento entro cui definirne le modalità di attuazione.

VALUTAZIONE CONCLUSIVA

Non è tecnicamente corretto affermare che ART-CAL sia “fuori legge”. È invece possibile affermare che la legge regionale del 2015 non è costruita intorno all'attuale quadro ART e che l'assetto frammentato aumenta il rischio di conformità applicativa. La nuova legge riduce tale rischio assegnando a un unico soggetto gara, contratto, esecuzione, SIRM, KPI e rendicontazione.

2.1. La compliance ART come processo industriale dell'affidamento

Tabella 2 – Matrice di compliance: dal modello previgente ad AMCAL

Presidio ART	Assetto previgente/evidenza disponibile	Assetto AMCAL	Output verificabile
Ente Affidante e responsabilità	ART-CAL opera accanto ad Agenzia reti e mobilità e Osservatorio; responsabilità operative distribuite.	Unico Ente Affidante per gara, stipula, esecuzione, dati e controllo	Mappa delle responsabilità e titolare nominativo di ogni fase.
Relazione di Affidamento (RdA)	Non espressamente incorporata nella legge del 2015; non richiamata nella relazione gestionale esaminata.	Documento obbligatorio del fascicolo di affidamento, aggiornato dopo consultazioni e osservazioni ART.	RdA pubblicata e registro delle osservazioni recepite
PEF e utile ragionevole	Presidio non unitariamente descritto nell'architettura regionale previgente	PEF simulato, PEF di gara e verifica periodica dell'equilibrio secondo schemi ART.	PEF validato e scostamenti pubblicati per periodo regolatorio.
Contabilità regolatoria	Contabilità finanziaria dell'ente e dati degli operatori non ricondotti dalla legge a una regia unica	Schemi ART, separazione contabile e flussi standardizzati nei contratti	100% dei gestori con dati regolatori completi e riconciliati.
Matrice dei rischi e beni	Presidi distribuiti fra programmazione, affidamento e gestione dei beni.	Allocazione ex ante dei rischi e disciplina unitaria di materiale rotabile, depositi e sistemi.	Matrice approvata prima della pubblicazione e inventario dei beni disponibili
CMQ, KPI, penali e incentivi	Qualità prevista in termini generali; debole integrazione con dati e controllo continuo.	CMQ ART, KPI contrattuali, penali e incentivi alimentati dal SIRM.	Cruscotto trimestrale e applicazione automatizzabile dei meccanismi contrattuali.
Piano di accesso al dato	Sistemi informativi e informazione all'utenza non pienamente unificati	SIRM, dati in tempo reale, open access e interoperabilità.	Copertura dei mezzi e servizi, qualità del dato e tempi di pubblicazione.

Matrice di verifica della conformità	Adempimento esterno alla legge regionale originaria.	Checklist integrata nel processo di gara e validazione prima della pubblicazione.	Nessuna non conformità essenziale aperta al momento dell'avvio della procedura
---	--	---	--

3. ART nazionale, ART-CAL e AMCAL: tre ruoli da non confondere

CHIARIMENTO ISTITUZIONALE

ART è l'Autorità nazionale indipendente che detta criteri, condizioni minime di qualità, schemi di gara e di contratto, regole tariffarie e contabili e che esercita poteri di verifica, ispezione e sanzione. ART-CAL non è una seconda autorità regolatoria: è l'ente regionale di governo del bacino e l'autorità affidante. La denominazione del 2015 ha creato una sovrapposizione semantica che AMCAL elimina.

Tabella 3 – Riparto dei ruoli istituzionali

Soggetto	Natura	Funzione effettiva	Rapporto con gli affidamenti
ART nazionale	Autorità amministrativa indipendente istituita dalla legge statale.	Regolazione economica nazionale: tariffe, qualità, diritti, schemi di gara e contratto, contabilità, controlli e sanzioni.	Detta le regole cui Regione, enti di governo, agenzie e gestori devono conformarsi.
ART-CAL	Ente pubblico regionale e governo del bacino unico.	Programmazione operativa, affidamento ed esecuzione dei contratti; non dispone di poteri regolatori indipendenti verso il sistema nazionale.	È Ente Affidante sottoposto alle regole ART, non regolatore concorrente di ART.
AMCAL	S.p.A. a capitale esclusivamente pubblico, ente di governo e società strumentale.	Concentra gara, contratto, esecuzione, monitoraggio, SIRM, integrazione tariffaria e reporting.	Opera come Ente Affidante “compliant by design” e rende verificabile l'intera catena decisionale.

La regolazione ART definisce espressamente l'Ente Affidante come un ente pubblico o un soggetto delegato, comprendendo anche una società strumentale a partecipazione pubblica, con compiti di stipula, esecuzione, monitoraggio, verifica e controllo. La forma di AMCAL è quindi non soltanto compatibile con l'ordinamento, ma espressamente contemplata dal quadro regolatorio nazionale [cfr. art. 3-bis, c. 1-bis, del d.l. n. 138/2011 che prevede che le funzioni in materia di TPL assegnate (dallo Stato) ai Comuni, alle Province e alle Città metropolitane siano esercitate per il tramite di apposito ente/agenzia regionale in forma societaria, con la obbligatoria partecipazione degli enti locali nel nuovo ente/agenzia]. La comparazione istituzionale conferma che il modello prevalente nelle Regioni non è quello di una “autorità regionale indipendente” parallela ad ART, bensì quello di agenzie, consorzi, enti pubblici non economici o società pubbliche che esercitano le funzioni di governo e affidamento.

Tabella 4 – Alcuni modelli regionali di governo del TPL

Territorio	Modello	Funzioni prevalenti
Piemonte	Agenzia della mobilità piemontese: consorzio, ente pubblico di interesse regionale.	Esercizio associato delle funzioni di TPL, programmazione e affidamenti.
Lombardia	Agenzie di bacino: enti pubblici non economici.	Programmazione, regolazione amministrativa, controllo dei servizi e tariffe integrate
Emilia-Romagna	Agenzia Mobilità Romagna: S.r.l. consortile pubblica	Gare, contratti di servizio e controllo per conto degli enti soci.
Umbria	Umbria TPL e Mobilità S.p.A.: Agenzia unica regionale.	Gestione dei contratti e procedura regionale costruita sui documenti ART.
Campania	ACaMIR: ente strumentale regionale.	Supporto a pianificazione, affidamenti, monitoraggio e sistemi informativi della mobilità.

4. Perché AMCAL può accelerare gare, controlli e qualità

PRECISAZIONE NECESSARIA

La S.p.A. non riduce gli obblighi di evidenza pubblica e non abbrevia per legge i termini delle gare. L’accelerazione deriva dalla riduzione dei passaggi inter-organici, dalla specializzazione del personale, dalla contabilità gestionale, dalla responsabilità diretta dell’organo amministrativo e, soprattutto, dalla produzione preventiva di un fascicolo conforme alle regole ART il tutto superando una governance locale polverizzata a beneficio di una regia unica regionale del TPL, che pianifica e programma il servizio su base di bacino ottimale.

Tabella 5 – Raffronto organizzativo e risultati attesi

Dimensione	ART-CAL: criticità documentata	AMCAL: leva organizzativa	Risultato verificabile	Condizione di efficacia
Compliance regolatoria	Legge del 2015 anteriore al quadro ART oggi consolidato; presidio non unitariamente documentato	Unità compliance, checklist ART, RdA, PEF, matrice rischi, CMQ e data plan nello stesso fascicolo.	Riduzione delle rilavorazioni e delle osservazioni essenziali.	Validazione ex ante mediante matrice di conformità.
Responsabilità della gara	Struttura molto ridotta e separazione tra indirizzo, gestione e supporti esterni.	Un solo organo risponde dell’intero ciclo: piano, lotti, gara, contratto ed esecuzione.	Un responsabile, una scadenza e un cruscotto per ciascun affidamento.	Poteri delegati chiari e divieto di riaprire fasi validamente concluse
Personale specialistico	Dotazione programmata di 30 unità, ma personale effettivo molto inferiore e difficoltà nel reperimento in distacco.	Personale trasferito, reclutamento secondo TUSP (con regole più snelle) e competenze legali, economico-finanziarie, tecniche e data.	Nucleo gare e contratti operativo entro 90 giorni.	Piano del personale e selezioni trasparenti entro il tetto di spesa.
Programmazione	DPA pluriennale senza un vincolo legislativo uniforme su cronoprogramma e KPI pubblici.	Piano triennale obbligatorio con programma degli affidamenti, investimenti e obiettivi di qualità.	Scadenze pubbliche e aggiornamento trimestrale.	Approvazione entro 180 giorni e report mensile nel primo anno.
Controllo dei gestori	Controlli limitati dalla scarsità di personale e dalla frammentazione dei dati	SIRM, dati in tempo reale, KPI contrattuali, penali, incentivi e relazione annuale.	Misura di corse, puntualità, cancellazioni, domanda e qualità.	Obblighi standard di trasmissione dati in tutti i contratti.
Decisioni operative	Contabilità finanziaria e procedure proprie dell’ente pubblico; minore flessibilità gestionale.	Contabilità civilistica, budget per centri di costo e responsabilità diretta dell’organo amministrativo	Riduzione dei tempi interni tra decisione, affidamento di supporti e attuazione.	Controllo di gestione e separazione delle risorse vincolate.
Rapporto con l’utenza	Informazione, identità e sistemi tariffari non ancora pienamente unificati.	SIRM, bigliettazione interoperabile, integrazione tariffaria e brand regionale unico.	Informazioni omogenee, riconoscibilità dei mezzi e minori discontinuità ferro-gomma.	Standard tecnici nei capitolati e nei contratti.

Il vantaggio più importante è quindi il passaggio da una conformità affidata al coordinamento fra soggetti diversi a livello locale a una governance più semplice e in grado di garantire una regia regionale, pur mantenendo le prerogative degli enti locali

5. Costi annuali, risparmi e uso delle risorse

5.1. Base di confronto ART-CAL

La relazione di fattibilità ha ricostruito per ART-CAL un fabbisogno complessivo 2026 pari a € 647.246,04, a fronte di risorse di gestione per € 634.726,40. Per il 2027 e il 2028 la relazione ART-CAL prevede trasferimenti per spese di gestione pari a € 634.726,40 annui.

Tabella 6 – Costo programmato ART-CAL 2026

Aggregato	Importo	Incidenza	Contenuto
Personale e oneri correlati	292.083,44	45,1%	Retribuzioni, contributi, IRAP, trattamento accessorio e altre componenti.
Organi e controllo	122.236,08	18,9%	Presidente/commissario, rimborsi e organi di controllo.
Beni e servizi	230.926,52	35,7%	Sede, utenze, missioni, consulenze e servizi amministrativi e informatici.
Beni strumentali	2.000,00	0,3	Mobili, hardware e software
Totale	647.246,04	100%	Fabbisogno complessivo ricostruito

5.2. Costo complessivo di AMCAL

Tabella 7 – Quadro dei costi AMCAL 2026-2028

Anno	Costo di funzionamento coperto da risorse regionali	Capitale sociale	Impiego complessivo	Precisazione
2026	Non superiore alle disponibilità pregresse certificate.	€ 510.000,00	Capitale + quota effettiva di funzionamento.	L'importo esatto dipende dalla data di iscrizione e dalla ricognizione delle risorse non utilizzate.
2027	Massimo € 634.726,40	€ 0,00	Massimo € 634.726,40	Stesso limite già previsto per ART-CAL.
2028	Massimo € 634.726,40	€ 0,00	Massimo € 634.726,40	Tetto nominale invariato; composizione definita nel budget annuale.

Il conferimento di capitale non è assimilabile a una spesa corrente consumata: la Regione acquisisce una partecipazione finanziaria nella società. La gestione ordinaria deve essere valutata separatamente e rimanere entro il limite annuale, con rigorosa separazione delle risorse destinate ai contratti di servizio, agli investimenti e al fondo di riserva.

5.3. Priorità di allocazione entro il tetto annuale

Tabella 8 – Regole di impiego del budget, senza predeterminare compensi arbitrari

Area	Priorità	Vincolo
Personale e continuità operativa	Trasferimento dei rapporti di ART-CAL e costituzione del nucleo gare, contratti e dati.	Nuove assunzioni soltanto entro il tetto e con riduzione di consulenze sostitutive.
Compliance, gare e contratti	RdA, PEF, contabilità regolatoria, matrice dei rischi, CMQ e supporti specialistici.	Spesa collegata a milestone e prodotti verificabili.
SIRM e interoperabilità	Piattaforma dati, API, informazione in tempo reale e bigliettazione elettronica.	Separazione tra costi di avvio e costi ricorrenti; riuso di sistemi pubblici ove conveniente
Monitoraggio e ispezioni	Audit dei dati, controlli sul campo, penali e incentivi.	Piano annuale basato sul rischio e pubblicazione degli esiti aggregati.
Governance e controllo	Organo amministrativo, collegio sindacale/revisione e rimborsi documentati.	Determinazione oggettiva e attrattiva, ma inclusa nel tetto complessivo di funzionamento
Sede e servizi condivisi	Priorità a immobili pubblici e convenzioni con strutture regionali.	Nessun costo duplicato per servizi già disponibili nel sistema regionale

5.4. Risparmi e costi evitati

Tabella 9 – Quantificazione prudentiale

Voce	Base/documento	Obiettivo AMCAL	Effetto annuo	Natura della stima
Locazione della sede	€ 46.500,00 previsti da ART-CAL.	Comodato gratuito di immobile pubblico.	€ 46.500,00	Risparmio diretto, condizionato alla concreta disponibilità dell’immobile.
Governance e controllo	€ 102.981,44 nel quadro ART-CAL 2026.	Compenso determinato dal socio secondo TUSP, benchmark e complessità	Non quantificabile ex ante.	Non va imposto un tetto simbolico che riduca l’attrattività dell’incarico.
Totale diretto oggi quantificabile	-----	-----	€ 46.500,00	Non include possibili economie su consulenze, utenze o sistemi informativi.
Struttura tripartita previgente	Quota potenziale ulteriore pari al 60% del fondo-formula: € 1.240.939,22	Funzioni concentrate in AMCAL entro la quota massima del 40%.	Fino a € 1.240.939,22	Costo potenziale evitato rispetto alla piena attuazione del modello previgente; non è risparmio storico di cassa.

Il risparmio diretto e il costo potenziale evitato sono grandezze diverse e non sono cumulabili. La convenienza economica comprende inoltre un beneficio non immediatamente monetizzabile: evitare correzioni tardive dei documenti di gara, richieste integrative, osservazioni ART e contenzioso derivanti da una compliance incompleta. Tale beneficio deve essere misurato attraverso il numero di rilievi, i tempi di chiusura e le rilavorazioni evitate.

AMCAL inoltre può:

- programmare acquisti centralizzati di materiale rotabile, riducendo i costi unitari e recuperando l’IVA sugli investimenti di rete;
- gestire in modo centralizzato i corrispettivi del bacino unico con contabilità aziendale (bilancio civilistico);
- agisce come società pubblica nella selezione del personale;
- operare detrazioni IVA a credito e gestione del Credito IVA di rilevante entità per l’acquisto di flotte e infrastrutture (es. sistemi di bigliettazione e monitoraggio SIRM) nonché operare compensazioni nei contratti di servizio TPL con i corrispettivi.

6. Governance, attrattività e compensi: nessun tetto arbitrario

La proposta individua nell’intero territorio regionale un unico bacino territoriale ottimale per l’organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale. Tale scelta risponde all’esigenza di superare la frammentazione gestionale, assicurare l’unitarietà degli affidamenti, favorire economie di scala e garantire la coerenza delle decisioni operative con gli indirizzi contenuti nel Piano regionale dei trasporti. L’adozione del bacino unico non incide sulla titolarità delle funzioni di pianificazione e programmazione spettanti alla Regione e agli enti locali, le quali sono esercitate attraverso le forme di partecipazione e di intesa previste dalla legge.

All’Agenzia della Mobilità della Calabria – AMCAL, società per azioni a tempo indeterminato e a partecipazione interamente pubblica, partecipano obbligatoriamente la Regione Calabria, la Città metropolitana di Reggio Calabria, le Province e i Comuni sul cui territorio esiste un servizio di trasporto pubblico comunale con oneri, derivanti da obblighi di servizio pubblico, posti in tutto o in parte a carico dello Stato o della Regione. AMCAL è inizialmente costituita dalla Regione Calabria con un capitale sociale rappresentato da azioni ordinarie. La partecipazione degli enti locali avviene mediante uno o più aumenti scindibili del capitale sociale, con emissione di azioni speciali riservate. In caso di integrale sottoscrizione, tali partecipazioni rappresentano rispettivamente il 20 per cento e il 29 per cento del capitale sociale, mentre la quota della Regione non può essere inferiore al 51 per cento. Nelle more del

completamento delle adesioni, le decisioni fondamentali sono condivise con gli enti locali mediante apposite intese, da raggiungere nell’ambito di una conferenza di servizi telematica, ferma restando la possibilità di esercitare i poteri sostitutivi previsti dalla normativa statale nei casi di inerzia o mancato accordo.

AMCAL esercita in forma unitaria le funzioni di organizzazione, affidamento e controllo dei servizi di trasporto pubblico locale, nel rispetto degli indirizzi del Piano regionale dei trasporti e delle competenze di pianificazione e programmazione della Regione e degli enti locali. In particolare, approva il Piano triennale delle attività e i livelli ottimali delle prestazioni, individua i lotti e le modalità di affidamento, espleta le procedure, stipula e gestisce i contratti di servizio e monitora la quantità e la qualità delle prestazioni erogate. Può inoltre essere incaricata dell’affidamento della gestione e manutenzione della rete ferroviaria regionale isolata, acquisire beni strumentali e materiale rotabile, definire i servizi complementari e autorizzare i servizi a libero mercato, salvaguardando l’equilibrio economico-finanziario dei contratti gravati da obblighi di servizio pubblico.

AMCAL dovrà governare affidamenti e contratti di elevata complessità economica e regolatoria; un compenso eccessivamente basso può ridurre la platea dei candidati qualificati e trasformarsi in un falso risparmio.

A tale riguardo, con la Deliberazione n. 9/SEZAUT/2026/QMIG, depositata il 23 marzo 2026, la Sezione delle Autonomie della Corte dei conti ha fornito chiarimenti in materia di determinazione dei compensi degli Amministratori delle Società a controllo pubblico di Regioni ed Enti Locali.

La Nota interviene su una questione interpretativa relativa all’applicazione dell’art. 11, comma 7, del Dlgs. n. 175/2016 (Tusp), che, in assenza del Decreto ministeriale attuativo previsto dal comma 6, continua a fare riferimento al criterio della “*spesa storica*” sostenuta nell’anno 2013.

La Corte chiarisce che il parametro della spesa storica non ha carattere assoluto e può essere superato in 2 ipotesi:

- in caso di assenza di costi nel 2013 per gli Amministratori;
- in presenza di un costo storico irrisorio o non significativo, tale da risultare sostanzialmente inesistente, soprattutto quando la Società abbia subito rilevanti modifiche nel tempo (oggetto sociale, governance o struttura), fino a configurarsi come soggetto sostanzialmente nuovo.

In tali situazioni, l’Amministrazione controllante può individuare un parametro alternativo, purché adeguatamente motivato.

La Magistratura contabile precisa, tuttavia, che non è riconosciuta una libertà piena agli Enti: la determinazione dei compensi deve rispettare i Principi di ragionevolezza, proporzionalità ed economicità, oltre agli obiettivi di contenimento della spesa pubblica.

Resta inoltre fermo il limite massimo complessivo previsto dalla normativa vigente per i compensi degli amministratori e dirigenti pubblici.

In assenza o inadeguatezza del parametro storico, i compensi devono essere determinati sulla base di Indicatori oggettivi, tra cui:

- dimensioni economico-finanziarie della società (volume d’affari, patrimonio netto, utili);
- complessità dell’incarico e responsabilità connesse;
- professionalità richiesta;
- confronto con compensi medi di mercato per ruoli analoghi;
- coerenza con l’equilibrio economico complessivo e con le retribuzioni interne.

Il Principio di diritto enunciato dalla Sezione delle Autonomie è destinato a orientare l’attività delle Sezioni regionali della Corte dei conti, chiamate a uniformarsi a tali criteri nelle attività di controllo.

La Deliberazione evidenzia infine le criticità derivanti dal perdurare di un regime transitorio basato sulla spesa storica evidenziando la necessità di un intervento normativo che definisca in via strutturale i criteri di determinazione dei compensi.

Quanto agli organi amministrativi e di controllo delle società a controllo pubblico, il Testo unico sulle società a partecipazione pubblica indica ordinariamente l’amministratore unico, ma consente un consiglio di amministrazione di tre o cinque componenti quando l’assemblea lo motivi in base a esigenze di adeguatezza organizzativa e contenimento dei costi. La Corte dei conti, Sezione delle autonomie, con deliberazione n. 9/SEZAUT/2026/QMIG, ha chiarito che, per società nuove o prive di un parametro storico significativo, il socio può utilizzare parametri alternativi, purché oggettivi e adeguatamente motivati.

Tabella 10 – Criteri per la determinazione dell’organo e dei compensi

Profilo	Regola consigliata	Presidio di legittimità e convenienza
Forma dell’organo	Amministratore unico come opzione iniziale; CdA solo se la pluralità di competenze è motivata e produce un vantaggio operativo.	Deliberazione motivata del socio e verifica annuale dell’adeguatezza.
Compenso fisso	Determinato dopo benchmark di società/agenzie comparabili per flussi gestiti, responsabilità, complessità e professionalità richiesta.	Ragionevolezza, proporzionalità, economicità e rispetto dei limiti statali applicabili.
Componente variabile	Eventuale quota collegata a milestone: compliance ART, cronoprogramma della gara, SIRM, KPI e rispetto del budget.	Erogazione soltanto su risultati certificati e non per attività ordinaria.
Attrattività	Livello sufficiente ad attrarre profili con esperienza in gare complesse, regolazione economica e gestione di contratti di TPL.	Confronto con il mercato e con le retribuzioni interne della società.
Trasparenza	Pubblicazione del provvedimento, dei criteri, degli obiettivi e della componente effettivamente erogata	Controllo del socio, organo di controllo e obblighi di trasparenza.
Vincolo finanziario	Compensi, controlli e rimborsi restano inclusi nel tetto annuale complessivo di funzionamento di AMCAL.	Nessun nuovo o maggiore onere regionale rispetto alla norma finanziaria.

SCELTA CONSIGLIATA

Il risparmio va cercato nell’eliminazione delle duplicazioni e nella maggiore produttività del sistema, non nel rendere poco attrattiva la guida della società.

7. Cronoprogramma degli affidamenti e della compliance

I documenti disponibili attestano che ART-CAL ha avviato l’affidamento mediante avviso di preinformazione del trasporto ferroviario regionale su rete isolata e che il contratto ferroviario sulla rete nazionale è stato concluso. Il nodo prioritario ora resta il TPL su gomma. Il cronoprogramma deve partire dalla fase validamente raggiunta, ma deve aggiungere una due diligence regolatoria vincolante, perché ART verifica oggi le Relazioni di Affidamento e la conformità delle procedure in modo effettivo.

Tabella 11 – Cronoprogramma massimo dalla data di iscrizione di AMCAL (T1)

Termine	Attività	Prodotto	Indicatore	Responsabile
T1 + 15 giorni	Qualificazione come stazione appaltante o convenzione immediata con soggetto qualificato	Provvedimento/accordo operativo.	Nessuna sospensione per carenza di qualificazione.	Organo amministrativo.
T1 + 30 giorni	Due diligence dei fascicoli e gap analysis rispetto a delibere ART n. 154/2019, n. 53/2024 e matrice n. 243/2022-40/2025.	Data room e registro di compliance con semaforo dei rilievi.	100% dei fascicoli classificati per stato, rischio e non conformità.	Responsabile transizione, RUP e compliance..
T1 + 45 giorni	Piano di continuità della gara su gomma e conferma delle fasi già validamente svolte.	Atto di prosecuzione e cronologia pubblica	Nessuna duplicazione; scadenze aggiornate online.	Organo amministrativo.
T1 + 60 giorni	Completamento di RdA, PEF, matrice dei rischi, CMQ/KPI, piano di accesso ai dati e schemi di contabilità regolatoria.	Fascicolo ART completo e schema di contratto	Nessuna non conformità essenziale aperta.	RUP, nucleo gare e compliance..
T1 + 90 giorni	Pubblicazione della gara, se non già pubblicata, oppure prosecuzione dalla fase raggiunta.	Bando/avviso e documentazione.	Pubblicazione o prosecuzione entro il termine massimo.	AMCAL.
T1 + 180 giorni	Piano triennale e cruscotto pubblico degli affidamenti, dei KPI e dei rilievi di compliance.	Piano e dashboard	100% degli affidamenti con scadenza, responsabile e stato.	Organo amministrativo.

Proposta di legge n. 103/13[^] di iniziativa del Consigliere regionale Ferrari, recante: “Disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale”

T1 + 270 giorni	Conclusione della valutazione delle offerte.	Proposta di aggiudicazione	Massimo 6 mesi dalla pubblicazione, salvo contenzioso o sospensioni esterne.	Commissione e RUP.
T1 + 330 giorni	Aggiudicazione efficace e stipula	Contratto di servizio.	Stipula entro 60 giorni dall'efficacia.	AMCAL.
T1 + 420 giorni	Subentro dei gestori e piena attivazione degli standard dati e qualità.	Avvio dei servizi.	Nessuna interruzione e piano di transizione completato.	AMCAL e gestori.

7.1. Due scenari per il TPL su gomma

Tabella 12 – Trattamento del procedimento già avviato

Scenario	Condizione accertata entro T1+30	Obiettivo	Salvaguardia
A – Procedura matura	Documenti di gara, lotti, PEF e documenti ART sostanzialmente definiti; fasi preliminari valide.	Conservare il target temporale più ravvicinato tecnicamente possibile	Task force, calendario settimanale e pubblicazione degli scostamenti.
B – Procedura da completare	Necessità di aggiornare lotti, PEF, RdA, CMQ o dati di domanda.	Pubblicazione entro 90 giorni da T1; aggiudicazione entro 330 giorni; avvio entro 420 giorni.	Continuità dei servizi solo con strumenti conformi alla normativa europea e statale.

La successione universale consente ad AMCAL di acquisire i fascicoli senza riaprire le attività validamente compiute. La riforma deve quindi servire a colmare i gap, non a ricominciare la procedura.

8. Controlli e vantaggi misurabili per pendolari, studenti e lavoratori

Il miglioramento dei controlli non consiste nella riduzione dei controlli pubblici, ma nella loro trasformazione in un controllo continuo, basato su dati e coerente con le condizioni minime di qualità ART. I contratti devono rendere obbligatoria la trasmissione dei dati al SIRM e collegare a ogni indicatore soglie, penali o incentivi.

Tabella 13 – Obiettivi di qualità e compliance per il primo biennio

Area	Baseline	Obiettivo a 12 mesi	Obiettivo a 24 mesi	Beneficio
Compliance documentale ART	Da censire sui fascicoli	100% dei documenti obbligatori validati prima della gara.	Audit annuale senza non conformità essenziali aperte.	Meno ritardi, rilievi e contenzioso.
Corse programmate effettivamente svolte	Da misurare entro 90 giorni.	>= 98,5%	>= 99,0%	Affidabilità per pendolari, studenti e lavoratori.
Puntualità ai nodi principali	Valore per linea e fascia.	+ 5 punti percentuali.	+ 8 punti percentuali.	Meno ritardi e coincidenze perse
Cancellazioni e corse saltate	Numero per 100.000 corse.	- 20%	- 35%	Continuità quotidiana.
Fasce 6:30-9:00 e 13:00-19:00	Regolarità separata per fascia.	>= 98,5% delle corse.	>= 99,0%	Accesso a scuola e lavoro.
Informazione in tempo reale	Copertura da censire.	80% dei servizi e mezzi.	100%	Minore incertezza e attese meglio gestite.
Reclami e segnalazioni	Tempi medi da censire	90% chiusi entro 10 giorni lavorativi.	95% entro 7 giorni	Correzione rapida dei disservizi
Bigliettazione interoperabile	Sistemi frammentati.	Pilota ferro-gomma e obbligo nei nuovi contratti	Copertura regionale dei servizi affidati.	Un solo titolo e minori costi di transazione
Accessibilità	Mappatura di mezzi, fermate e informazioni	Nuovi mezzi conformi e mappa accessibile	Piano di adeguamento dei principali nodi.	Persone con disabilità e mobilità ridotta.
Aree a domanda debole	Domanda e costo/passeggero da rilevare.	Almeno 3 progetti pilota DRT.	Ampliamento dei progetti efficaci.	Residenti nelle aree interne.

Soddisfazione utenti	Indagine regionale omogenea	+ 5 punti di giudizi >= 7/10.	+ 10 punti.	Qualità percepita complessiva.
----------------------	-----------------------------	-------------------------------	-------------	--------------------------------

8.1. Misurazione del beneficio economico per l'utenza

Una volta disponibili i dati SIRM, il beneficio temporale può essere espresso in ore-utente risparmiate:

FORMULA DI MISURAZIONE

Ore-utente risparmiate = numero annuo di viaggi x riduzione media dei minuti di ritardo / 60. Il valore economico si ottiene moltiplicando le ore-utente per un valore del tempo coerente con le metodologie nazionali applicabili

La relazione annuale al Consiglio regionale dovrebbe riportare, separatamente per studenti, pendolari e lavoratori, corse utilizzate, minuti medi risparmiati, coincidenze perse, costo medio del viaggio e soddisfazione.

9. Condizioni necessarie perché il vantaggio si realizzi

1. Nessuna ripartenza delle procedure: AMCAL acquisisce e prosegue i fascicoli dalla fase validamente raggiunta.
2. Unità di compliance ART operativa fin dall'avvio, con matrice di conformità, registro dei rilievi e responsabilità nominativa.
3. Qualificazione come stazione appaltante oppure convenzione con un soggetto qualificato.
4. Trasferimento senza soluzione di continuità del personale ART-CAL e nucleo multidisciplinare gare, contratti, PEF e dati entro 90 giorni.
5. Determinazione dei compensi con benchmark oggettivi e obiettivi di performance, non mediante un tetto nominale arbitrario.
6. Separazione contabile assoluta tra funzionamento, contratti di servizio, investimenti e fondo di riserva.
7. SIRM operativo per fasi e Piano di accesso al dato recepito in tutti i nuovi contratti.
8. Pubblicazione trimestrale di cronoprogramma, scostamenti, KPI, rilievi ART e azioni correttive.

CLAUSOLA DI VERIFICA DOPO DODICI MESI

La Giunta regionale, nell'esercizio dei poteri di socio e di vigilanza, verifica dopo il primo esercizio: rispetto del tetto di costo, avanzamento della gara, qualità della compliance ART, attivazione del SIRM e miglioramento dei KPI. Ogni scostamento superiore al 10% dai tempi programmati deve essere motivato e accompagnato da un piano di recupero.

10. Valutazione conclusiva

La scelta di AMCAL è da approvare perché consente di costruire un Ente Affidante unitario che agisce in conformità alla disciplina di settore vigente. La società resta soggetta a concorrenza, trasparenza, contratti pubblici, TUSP e vigilanza del socio; acquista però una responsabilità manageriale più netta, una contabilità gestionale e una struttura organizzativa direttamente orientata ai prodotti regolatori richiesti oltre che garantisce un vantaggio contabile importante per Regione Calabria.

L'assetto ART-CAL può invece essere definito datato, ambiguo nella denominazione e non pienamente allineato per disegno alle regole maturate dopo il 2015. La riforma elimina l'equivoco fra regolatore nazionale e autorità affidante regionale, concentra in AMCAL le funzioni oggi richieste all'Ente Affidante e rende la compliance misurabile.

Il confronto finanziario mostra che AMCAL può operare nel 2027 e nel 2028 entro lo stesso limite di € 634.726,40 già previsto per ART-CAL. Il risparmio diretto oggi quantificabile è pari ad almeno € 46.500,00 annui, mentre la concentrazione delle funzioni evita un costo potenziale massimo di € 1.240.939,22 annui rispetto alla piena attuazione della precedente architettura tripartita. Il compenso dell'organo amministrativo non deve essere utilizzato per costruire un risparmio artificiale: deve essere competitivo,

motivato e legato a risultati, entro il limite complessivo della spesa di funzionamento e dei limiti normativi vigenti (così come da ultimo interpretati dal giudice contabile).

La convenienza della riforma va quindi giudicata su un patto di performance e compliance: fascicolo ART completo; gara su gomma pubblicata o proseguita entro novanta giorni dal subentro; aggiudicazione nel cronoprogramma; SIRM e KPI pubblici; riduzione misurabile di cancellazioni, ritardi e disservizi. Con questi presidi, la forma societaria diventa uno strumento concreto di accelerazione, qualità e conformità all’ordinamento. Senza di essi resterebbe un cambiamento nominale.

Fonti e riferimenti

1. Proposta di legge regionale n. 103/XIII «Disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale», testo finale ed emendamenti coordinati, luglio 2026.
2. Relazione illustrativa e relazione tecnico-finanziaria finali, con quadro delle variazioni di bilancio.
3. ART-CAL, «Relazione di sintesi sullo stato della gestione», dati previsionali 2026-2028.
4. Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, articolo 37, e documentazione istituzionale dell’Autorità di regolazione dei trasporti sulle proprie funzioni e poteri.
5. ART, delibera n. 154/2019, Allegato A e Annessi, testo consolidato in vigore dal 29 novembre 2024, come modificato dalle delibere nn. 113/2021, 64/2024 e 177/2024.
6. ART, delibera n. 53/2024, condizioni minime di qualità dei servizi di TPL su strada.
7. ART, delibera n. 243/2022, come modificata dalla delibera n. 40/2025, matrice di verifica della conformità delle procedure di gara.
8. ART, osservazioni 2026 sulle Relazioni di Affidamento di Regione Lombardia, Agenzia per la mobilità piemontese e Agenzia TPL Milano-Monza-Lodi-Pavia.
9. Decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201, riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.
10. Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, in particolare articoli 11 e 19.
11. Corte dei conti, Sezione delle autonomie, deliberazione n. 9/SEZAUT/2026/QMIG, criteri di determinazione dei compensi degli amministratori di società a controllo pubblico.
12. Fonti istituzionali delle Agenzie della mobilità di Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Umbria e Campania, per il confronto dei modelli organizzativi.

Nota: gli obiettivi temporali e di qualità riportati nel documento costituiscono proposte gestionali da recepire negli atti societari, nel Piano triennale e nei contratti di servizio; non sono presentati come risultati già conseguiti. Il giudizio sulla conformità concreta delle procedure richiede l’audit integrale dei relativi fascicoli.

Proposta di Legge recante: “Disciplina dei servizi di trasporto pubblico locale”

Capo I

Principi e obiettivi

Art. 1

(Ambito di applicazione e finalità)

1. La presente legge disciplina, nella Regione Calabria, il sistema del trasporto pubblico d'interesse regionale e locale, con le seguenti finalità:
 - a) garantire accessibilità universale ai servizi di mobilità, con particolare riguardo alle aree a domanda debole, alle persone con mobilità ridotta e alle categorie socialmente vulnerabili;
 - b) ridurre le emissioni climalteranti e nocive per la salute del settore dei trasporti, favorendo il trasferimento modale dal trasporto privato motorizzato al trasporto pubblico, il rinnovo della flotta e la progressione verso veicoli a basse e nulle emissioni;
 - c) migliorare l'efficienza nell'utilizzo delle risorse pubbliche destinate al trasporto pubblico locale, mediante la scelta della modalità o della combinazione di modalità di trasporto più idonea in relazione alla domanda di mobilità, alle caratteristiche territoriali, agli effetti ambientali e al costo complessivo del servizio, anche attraverso il ricorso a forme di partenariato pubblico-privato;
 - d) aumentare la quota modale del trasporto pubblico locale, anche attraverso la realizzazione del servizio ferroviario di metropolitana regionale e la facilitazione di interventi che favoriscano l'intermodalità ferro-gomma e trasporto pubblico-trasporto individuale;
 - e) favorire l'accessibilità alle principali funzioni socioeconomiche, quali quelle relative a istruzione, sanità, pubblica amministrazione e attività produttive più rilevanti.
2. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della presente legge:
 - a) i servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico;
 - b) i servizi pubblici non di linea che non beneficino di contributi pubblici;
 - c) i servizi offerti mediante impianti a fune di ogni tipo e impianti di risalita in genere, a eccezione di quelli strettamente connessi funzionalmente ai servizi di trasporto pubblico locale.
3. La competenza sui servizi di cui al comma 2, lettere b) e c), è attribuita ai Comuni.

Art. 2

(Classificazione dei servizi)

1. I servizi di trasporto pubblico locale (TPL) sono classificati per modo di trasporto:
 - a) servizi ferroviari sulla rete nazionale e sulla rete regionale interconnessa alla rete nazionale;
 - b) servizi ferroviari sulla rete regionale isolata;

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

2. I servizi di TPL sono altresì classificati in funzione delle modalità di svolgimento:

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

Art. 3

(Attribuzione delle funzioni)

- 1. La Regione, in conformità alle forme di partecipazione o di intesa previste dalla presente legge, svolge le seguenti funzioni, connesse all'organizzazione generale dei servizi di TPL, assicurando uniformità di criteri sull'intero territorio regionale:
 - a) definizione, d'intesa con gli enti locali e ai sensi dell'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale), dei servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare le esigenze essenziali di mobilità e delle relative risorse finanziarie;
 - b) politiche tariffarie;
 - c) pianificazione e programmazione dei servizi a livello regionale;
 - d) monitoraggio e informazione all'utenza.
- 2. Gli enti locali, in conformità alle forme di partecipazione o di intesa previste dalla presente legge, esercitano le funzioni di pianificazione e programmazione dei TPL negli ambiti territoriali di propria competenza.

Capo II

Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale

Art. 4

(Livelli ottimali delle prestazioni e servizi di TPL)

- 1. Ferma restando la garanzia dei servizi minimi definiti ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera a), nel rispetto delle competenze statali in materia di determinazione dei livelli

essenziali delle prestazioni, l'Agenzia della Mobilità della Calabria (AMCAL) di cui all'articolo 9 definisce i livelli ottimali delle prestazioni (LOP) del trasporto pubblico locale, anche in modo differenziato, per i seguenti ambiti di mobilità:

- a) ambito regionale: servizi ferroviari regionali e servizi su gomma di interesse regionale;
 - b) ambito locale: servizi su gomma di interesse locale e servizi urbani nei comuni con popolazione superiore a 10.000 abitanti;
 - c) ambito a bassa densità: servizi a domanda flessibile (DRT) per i Comuni con densità inferiore a 100 abitanti per chilometro quadrato oppure classificati come aree periferiche o ultraperiferiche dalla Strategia nazionale aree interne (SNAI) oppure a rischio spopolamento secondo i criteri di cui alla legge 6 ottobre 2017, n. 158 (Misure per il sostegno e la valorizzazione dei piccoli comuni, nonché disposizioni per la riqualificazione e il recupero dei centri storici dei medesimi comuni).
2. I LOP sono definiti previa consultazione della Commissione permanente di dialogo con gli stakeholder della mobilità di cui all'articolo 10, in termini di accessibilità effettiva della popolazione ai principali generatori di domanda, quali scuole e università, presidi ospedalieri, nodi di trasporto regionali, nazionali e delle reti europee, entro un tempo massimo di percorrenza compatibilmente con la morfologia del territorio, la domanda di mobilità e le infrastrutture di trasporto disponibili. I LOP sono rivisti con cadenza almeno quinquennale.
 3. La programmazione dei servizi di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, nei diversi ambiti di mobilità di cui al comma 1, mira al perseguimento dei LOP compatibilmente con le disponibilità di bilancio.

Art. 5 (Tariffe)

1. La Giunta regionale, nel rispetto della disciplina adottata dall'Autorità di regolazione dei trasporti, stabilisce i criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe dei servizi di TPL in modo uniforme sul territorio regionale.
2. Le tariffe sono aggiornate annualmente mediante il metodo del price-cap, nel rispetto della disciplina adottata dall'Autorità di regolazione dei trasporti, tenendo conto del tasso di inflazione e degli indicatori di qualità effettiva del servizio individuati ai sensi del comma 1.
3. L'integrazione tariffaria ferro-gomma su scala regionale costituisce obiettivo vincolante per AMCAL nella stipula dei contratti di servizio.

Art. 6 (Agevolazioni tariffarie e libera circolazione)

1. Fermo restando quanto previsto dalla normativa statale in materia di libera circolazione sui mezzi di trasporto pubblico urbano, agli appartenenti alla Polizia di Stato, all'Arma dei carabinieri, al Corpo della guardia di finanza e al Corpo di polizia penitenziaria è riconosciuta la libera circolazione gratuita sui servizi di trasporto pubblico locale di

- competenza della Regione, quando viaggiano in uniforme e previa esibizione della tessera personale di riconoscimento.
2. Il beneficio di cui al comma 1 è finalizzato a rafforzare le condizioni di sicurezza a bordo dei mezzi di trasporto pubblico.
 3. Il medesimo beneficio è riconosciuto agli appartenenti ai corpi e ai servizi di polizia locale degli enti locali della Calabria, quando viaggiano in uniforme nell’ambito del territorio nel quale esercitano le proprie funzioni, previa esibizione della tessera personale di riconoscimento.
 4. Hanno altresì diritto a usufruire della libera circolazione gratuita sui servizi di TPL di competenza della Regione i residenti in Calabria appartenenti alle seguenti categorie:
 - a) invalidi con totale e permanente inabilità lavorativa al 100 per cento e con diritto all’indennità di accompagnamento;
 - b) ciechi totali, ciechi parziali e ipovedenti gravi.
 5. Per usufruire del diritto di cui al comma 4, i soggetti interessati devono munirsi di apposita tessera, rilasciata dall’amministrazione regionale in unico esemplare per invalido e accompagnatore, non utilizzabile disgiuntamente dal solo accompagnatore, effettuando apposita istanza per il tramite dei comuni di residenza o delle associazioni di categoria che ne hanno rappresentanza per legge, o che siano a tal fine riconosciute dalla Giunta regionale. La Giunta regionale determina le modalità e gli eventuali diritti amministrativi per il rilascio e l’utilizzo delle tessere.
 6. Fermo restando quanto previsto dalla normativa europea e statale, la Giunta regionale può, con propria deliberazione, individuare categorie beneficiarie di agevolazioni tariffarie, nonché definire i requisiti, gli eventuali limiti territoriali o temporali e le modalità di fruizione dei relativi benefici, tenuto conto anche delle esigenze di carattere sociale, sanitario, educativo o di sicurezza pubblica. Le determinazioni di cui al presente comma sono adottate nei limiti delle risorse annualmente destinate al finanziamento del trasporto pubblico locale, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale. Nell’esercizio del potere di cui al secondo periodo, la Giunta regionale valuta prioritariamente l’estensione del beneficio agli appartenenti alle Forze armate, agli studenti e alle persone sorde.
 7. La compensazione per le agevolazioni tariffarie è ricompresa nei corrispettivi dei contratti di servizio, che tengono conto dei conseguenti minori ricavi tariffari previsti. La compensazione di cui al periodo precedente è attuata esclusivamente nell’ambito dei contratti di servizio, fermo restando il rispetto dei limiti delle risorse annualmente destinate al finanziamento del trasporto pubblico locale, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale. Nei contratti di servizio e nei relativi piani economico-finanziari la componente del corrispettivo riferibile alle agevolazioni tariffarie è evidenziata separatamente e determinata sulla base dei minori ricavi ragionevolmente prevedibili, secondo criteri oggettivi e verificabili. I contratti disciplinano le modalità di rilevazione dei dati di fruizione, di verifica a consuntivo e di eventuale conguaglio, nel rispetto della disciplina adottata dall’Autorità di regolazione dei trasporti, dell’allocazione dei rischi contrattuale, del divieto di sovracompensazione e dei limiti delle risorse annualmente disponibili.

Art. 7

(Piano regionale dei trasporti e Piano triennale delle attività per il TPL)

1. Il Piano regionale dei trasporti (PRT) costituisce il documento di pianificazione strategica regionale in materia di infrastrutture e mobilità, adottato dalla Giunta regionale e approvato dal Consiglio regionale e attuato, da parte della Giunta regionale, anche mediante l’adozione di programmi, studi (DocFAP) e progetti (PFTE) di fattibilità. Il PRT costituisce il quadro di riferimento unico per le decisioni di programmazione, organizzazione e affidamento di tutti i servizi di TPL di cui alla presente legge.
2. Il PRT è aggiornato, di massima, con cadenza quinquennale.
3. In coerenza con il PRT, l’AMCAL, entro centottanta giorni dall’entrata in vigore della presente legge e, successivamente, entro il 30 settembre dell’ultimo anno di ciascun triennio, approva il Piano triennale delle attività per il TPL.
4. Il Piano triennale delle attività per il TPL individua:
 - a) il programma degli affidamenti con le relative scadenze;
 - b) il piano degli investimenti pubblici e privati funzionali al TPL con attivazione attesa nel triennio;
 - c) gli obiettivi di qualità e di incremento della domanda.
 - d) l’analisi dell’accessibilità economica delle tariffe, con particolare riferimento all’incidenza della spesa per la mobilità sui bilanci dei nuclei familiari e sulle categorie socialmente vulnerabili, nonché gli indicatori per il relativo monitoraggio e le eventuali misure correttive attuabili nell’ambito dei contratti di servizio e delle risorse annualmente disponibili.
5. L’analisi di cui al comma 4, lettera d), non comporta il riconoscimento automatico di ulteriori riduzioni o esenzioni tariffarie. Le eventuali misure sono adottate ai sensi dell’articolo 6, nell’ambito dei contratti di servizio e delle risorse annualmente disponibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

Capo III

Svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale

Art. 8

(Bacino territoriale ottimale regionale)

1. I servizi di TPL di cui alla presente legge sono organizzati all’interno di un unico bacino territoriale ottimale regionale, al fine di garantire l’unitarietà della programmazione, l’efficienza degli affidamenti e la coerenza con le previsioni del PRT.

Art. 9

(Agenzia della mobilità della Calabria)

1. L’ente di governo del bacino unico regionale, ai sensi dell’articolo 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138 (Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo), convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, è l’Agenzia della Mobilità della Calabria (AMCAL), costituita nella forma di società per azioni a tempo indeterminato, partecipata esclusivamente e obbligatoriamente, al fine dell’esercizio delle rispettive competenze, dalla Regione Calabria, dalla Città metropolitana di Reggio Calabria, dalle Province e dai Comuni della Calabria sul cui territorio esiste un servizio di trasporto pubblico comunale con oneri, derivanti da obblighi di servizio pubblico, parzialmente o totalmente a carico dello Stato o della Regione.

2. Alla costituzione di AMCAL provvede il Presidente della Giunta regionale, o suo delegato, previa deliberazione della Giunta regionale di approvazione degli schemi di atto costitutivo e di statuto della società, i cui contenuti si conformano a quanto stabilito dal decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica), da adottare entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.
3. AMCAL è inizialmente costituita dalla sola Regione Calabria, alla quale sono attribuite azioni ordinarie.
4. Il capitale sociale iniziale di AMCAL è determinato in 510.000,00 euro ed è interamente sottoscritto e versato dalla Regione Calabria all'atto della costituzione della società. Esso è rappresentato da numero 510.000 azioni ordinarie nominative del valore nominale di 1,00 euro ciascuna. Le azioni possono essere sottoscritte, acquisite e detenute esclusivamente dagli enti pubblici indicati al comma 1. La partecipazione della Regione Calabria non può in alcun caso, anche per effetto di aumenti di capitale, trasferimenti azionari o altre operazioni societarie, essere inferiore al 51 per cento del capitale sociale.
5. La partecipazione ad AMCAL da parte degli enti locali avviene mediante la sottoscrizione di uno o più aumenti scindibili del capitale sociale, per un importo complessivo massimo di 490.000,00 euro, con emissione di due speciali categorie di azioni nominative del valore nominale di 1,00 euro ciascuna:
 - a) fino a numero 200.000 azioni, riservate alle Province e alla Città metropolitana di Reggio Calabria;
 - b) fino a numero 290.000 azioni, riservate ai Comuni.In caso di integrale sottoscrizione degli aumenti di capitale, le azioni di cui alla lettera a) rappresentano complessivamente il 20 per cento del capitale sociale e le azioni di cui alla lettera b) rappresentano complessivamente il 29 per cento del capitale sociale. Nell'ambito di ciascuna categoria ciascun ente ha diritto di sottoscrivere un numero di azioni determinato in proporzione alla popolazione residente nel relativo territorio, sulla base degli ultimi dati ufficiali disponibili dell'Istituto nazionale di statistica alla data della deliberazione dell'aumento di capitale. La deliberazione di aumento del capitale prevede che il capitale sia aumentato di un importo pari alle sole sottoscrizioni raccolte. I diritti amministrativi attribuiti alle categorie speciali di azioni consentono agli enti titolari di partecipare alle decisioni relative alle materie e ai servizi di rispettiva competenza, secondo quanto previsto dallo statuto.
6. Eventuali utili derivanti dalla gestione di AMCAL sono accantonati e destinati al conseguimento degli scopi sociali o utilizzati in funzione di esigenze organizzative di AMCAL medesima.
7. L'AMCAL opera con l'adesione minima, oltre che della Regione, della Città metropolitana di Reggio Calabria, delle Province e dei Comuni capoluogo e, nelle more dell'adesione di tali enti locali, tramite condivisione delle decisioni fondamentali mediante apposite intese con i predetti enti locali, chiamati a esprimersi in relazione alle materie e ai servizi di rispettiva competenza.
8. Al fine del raggiungimento dell'intesa di cui al comma 7 si tiene apposita conferenza dei servizi, convocata da AMCAL, con la partecipazione della Regione e degli enti locali chiamati ad esprimersi in relazione alle materie e ai servizi di rispettiva competenza, che si svolge esclusivamente per via telematica e che si conclude entro il termine perentorio di venti giorni. L'intesa si intende raggiunta con l'espressione favorevole di un numero di enti che rappresenta i tre quarti dei partecipanti, pesati rispetto alla popolazione residente. In caso di inerzia degli enti locali rispetto agli adempimenti di cui al presente articolo oppure di mancato raggiungimento dell'intesa, il Presidente della Giunta regionale esercita i poteri sostitutivi in conformità a quanto disposto dall'articolo 3-bis, comma 1-bis, del d.l. n. 138/2011.

9. L'AMCAL svolge le seguenti funzioni:

- a) approva il piano triennale delle attività per il TPL di cui all'articolo 7, comma 3;
- b) approva i LOP;
- c) effettua la scelta della modalità di affidamento, espleta le relative procedure, sottoscrive i contratti di servizio e ne cura l'esecuzione, anche mediante monitoraggio e controllo della quantità e qualità dei servizi erogati;
- d) procede all'eventuale affidamento, previa deliberazione della Giunta regionale, della gestione e manutenzione delle infrastrutture della rete ferroviaria regionale isolata nonché alla sottoscrizione e gestione del relativo contratto;
- e) provvede alla stipula degli accordi con i proprietari o concessionari dei beni strumentali all'effettuazione del servizio;
- f) provvede all'eventuale acquisto di materiale rotabile nonché, limitatamente al trasporto su gomma, di altri beni mobili e immobili strumentali per l'effettuazione del servizio, al fine di metterli a disposizione dell'operatore aggiudicatario, tenendo conto delle modalità di affidamento prescelte nonché delle caratteristiche tecniche dei lotti;
- g) definisce l'offerta di servizi complementari e funzionali alle attività di trasporto;
- h) rilascia le autorizzazioni dei servizi a libero mercato;
- i) provvede alla realizzazione e alla gestione del Sistema informativo regionale della mobilità (SIRM), che raccoglie, anche in tempo reale, elabora statisticamente e rende disponibili in formato aperto i dati di esercizio sui servizi programmati ed effettuati, sull'utenza e sulle infrastrutture, che sono trasmessi dai gestori sulla base di quanto previsto nei contratti di servizio;
- j) trasmette al Consiglio regionale, entro il 31 marzo di ogni anno, una relazione annuale sullo stato dei servizi, sugli affidamenti in corso, sugli indicatori di qualità (KPI) e sull'andamento della domanda;
- k) fornisce assistenza tecnica agli enti locali in materia di pianificazione della mobilità, su richiesta e a titolo oneroso;
- l) promuove la mobilità sostenibile e l'intermodalità, anche attraverso l'introduzione di innovazioni tecnologiche e, nel rispetto della normativa statale e delle competenze degli enti locali, l'integrazione funzionale e digitale dei servizi di TPL con i servizi di mobilità condivisa, taxi e noleggio con conducente, anche ai fini dello sviluppo di sistemi di Mobility as a Service (MaaS) e del collegamento con i nodi di interscambio;
- m) persegue l'integrazione tariffaria come previsto dall'articolo 5, anche attraverso l'introduzione e la gestione di sistemi di bigliettazione elettronica che garantiscono l'interoperabilità per i sistemi informativi delle aziende affidatarie dei servizi;
- n) può partecipare a progetti europei.

10. Gli organi di AMCAL sono:

- a) l'assemblea dei soci;
- b) l'organo amministrativo, costituito da un amministratore unico ovvero da un consiglio di amministrazione nei casi e nei limiti previsti dall'articolo 11 del d.lgs. 175/2016, secondo quanto stabilito dallo statuto;
- c) il collegio sindacale;

- d) il soggetto incaricato della revisione legale dei conti.
11. L’assetto, la composizione e il funzionamento degli organi sono disciplinati dallo statuto nel rispetto della normativa vigente. Lo statuto prevede ulteriori requisiti di professionalità e comprovata esperienza adeguati alla complessità delle funzioni di AMCAL, con particolare riferimento alla regolazione dei trasporti, agli affidamenti e ai contratti di servizio pubblico, alla gestione societaria, alla finanza e ai sistemi di controllo. Gli atti di nomina sono adeguatamente motivati e pubblicati unitamente ai curriculum e alle dichiarazioni previste dalla normativa vigente.
 12. Qualora l’organo amministrativo sia costituito in forma collegiale, uno dei componenti di spettanza della Regione Calabria è designato dal Consiglio regionale. Un componente effettivo del collegio sindacale di spettanza della Regione Calabria è designato dal Consiglio regionale. Il rappresentante della Regione nell’assemblea della società si conforma alle designazioni ai fini delle relative nomine. Lo statuto disciplina il perfezionamento delle nomine nel rispetto dell’articolo 2449 del Codice civile. Le designazioni sono effettuate nel rispetto dell’articolo 54, comma 5, dello Statuto regionale e delle modalità stabilite dal Regolamento interno del Consiglio regionale. Restano fermi i requisiti di professionalità, onorabilità, autonomia e indipendenza previsti dalla normativa vigente.
 13. I compensi degli organi sono determinati nel rispetto della normativa statale applicabile alle società a controllo pubblico e nei limiti delle risorse destinate al funzionamento di AMCAL ai sensi dell’articolo 15, senza ulteriori trasferimenti a carico del bilancio regionale.
 14. Per lo svolgimento delle proprie funzioni l’AMCAL può avvalersi, oltre che di una propria dotazione organica di personale, anche di personale appartenente alla Regione, ai suoi enti strumentali e agli enti locali.
 15. Entro centoventi giorni dalla data di iscrizione di AMCAL nel registro delle imprese, l’organo amministrativo approva il piano di organizzazione e funzionamento della società. Il piano definisce, nel rispetto dello statuto e degli obiettivi fissati dagli enti soci, la struttura organizzativa, il fabbisogno di personale, il programma delle procedure di reclutamento, il cronoprogramma per la piena operatività della società e l’assetto delle funzioni relative agli affidamenti, alla gestione e al controllo dei contratti di servizio, alla contabilità regolatoria, al Sistema informativo regionale della mobilità e all’attuazione della disciplina adottata dall’Autorità di regolazione dei trasporti. Le procedure di reclutamento sono svolte nel rispetto dell’articolo 19 del d. lgs. 175/2016. Il piano è adottato nei limiti delle risorse destinate al funzionamento di AMCAL ai sensi dell’articolo 15, è pubblicato sul sito istituzionale della società ed è trasmesso alla Giunta regionale e al Consiglio regionale.
 16. Al fine di ridurre i costi connessi al funzionamento dell’AMCAL, le cui attività sono di interesse comune della Regione e degli enti locali, essa può stipulare convenzioni con le strutture amministrative della Giunta regionale convenzioni al fine di avvalersi di servizi e forniture di cui, per ragioni di economia di scala, non sarebbe efficiente la diretta

acquisizione, dietro compensazione dei costi sostenuti dalla Giunta regionale. L'AMCAL può inoltre avvalersi del comodato d'uso gratuito di beni mobili e immobili della Regione e degli enti locali.

17. Le spese di funzionamento di AMCAL sono finanziate nei limiti delle risorse determinate ai sensi dell'articolo 15.

Art. 10

(Commissione permanente di dialogo con gli stakeholder della mobilità)

1. È istituita presso AMCAL la Commissione permanente di dialogo con gli stakeholder della mobilità (CPDS), con funzioni consultive in relazione alle tematiche del TPL, con particolare riferimento alla definizione dei LOP, delle tariffe e delle agevolazioni tariffarie, del PRT e del Programma triennale delle attività per il TPL.
2. La CPDS è composta da rappresentanti volontariamente designati dalle associazioni rappresentative degli enti locali, dalle università, dalle associazioni dei consumatori e dei pendolari, dalle associazioni rappresentative delle persone con mobilità ridotta, dai *mobility manager* aziendali, scolastici e di area, dalle organizzazioni sindacali, dalle associazioni di categoria delle imprese, fra le quali quelle che rappresentano le imprese di TPL.
3. La Giunta regionale individua i requisiti minimi dei soggetti che possono designare propri rappresentanti all'interno della CPDS, il numero dei rappresentanti per ciascuna categoria nonché le relative modalità di designazione.
4. La CPDS si riunisce in sessione ordinaria due volte l'anno. È convocata in sessione straordinaria obbligatoria in occasione della predisposizione da parte di AMCAL del Piano triennale delle attività del TPL e dei LOP.
5. AMCAL, nella relazione annuale al Consiglio regionale, dà informativa dell'attività svolta dalla CPDS.
6. I pareri, le osservazioni e i contributi acquisiti dalla CPDS sono pubblicati sul sito istituzionale di AMCAL. Gli atti finali adottati da AMCAL danno conto delle valutazioni svolte in relazione ai contributi acquisiti nell'ambito della CPDS. I pareri, le osservazioni e i contributi della CPDS non sono vincolanti e non sospendono né condizionano i termini dei procedimenti e delle procedure di affidamento, fatto salvo quanto previsto dalla normativa europea e statale e dalla disciplina regolatoria dell'Autorità di regolazione dei trasporti.
7. La partecipazione alla CPDS è a titolo gratuito. Ai componenti non spettano, a qualsiasi titolo, compensi, gettoni di presenza, indennità, rimborsi di spese o altri emolumenti comunque denominati, a carico di AMCAL o del bilancio regionale.

Art. 11

(Affidamenti e contratti di servizio)

1. Nel rispetto delle competenze statali in materia di tutela della concorrenza, l'affidamento dei servizi, anche mediante finanza di progetto, è disposto da AMCAL in conformità alla normativa vigente; gli affidamenti concorrono al conseguimento degli obiettivi di efficacia e di efficienza del sistema nonché al miglioramento della qualità, all'equilibrio della gestione e all'incremento dei viaggiatori.

2. AMCAL organizza le procedure per l'affidamento dei servizi a livello del bacino unico regionale, nel rispetto della normativa europea e statale e della disciplina adottata dall'Autorità di regolazione dei trasporti.
3. Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente, AMCAL articola il bacino in più lotti, oggetto di procedura di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e nel rispetto dell'articolo 48, comma 4, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 (Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, e misure per lo sviluppo), convertito con modificazioni dalla l. 21 giugno 2017, n. 96, del PRT e della disciplina adottata dall'Autorità di regolazione dei trasporti. Eventuali eccezioni sono motivate nei casi e secondo le modalità previsti dalla normativa statale e dalla disciplina dell'Autorità.
4. I contratti di servizio sono predisposti in conformità alla normativa comunitaria e nazionale vigente e nel rispetto della disciplina adottata dall'Autorità di regolazione dei trasporti, garantendo, mediante adeguati meccanismi incentivanti e sanzionatori, il conseguimento degli obiettivi di cui alla presente legge.
5. AMCAL inserisce nella documentazione di gara e nei contratti di servizio la clausola sociale a tutela del personale del gestore uscente impiegato nei servizi da affidare, nel rispetto della normativa statale vigente, della contrattazione collettiva applicabile e della disciplina adottata dall'Autorità di regolazione dei trasporti. La clausola è definita tenendo conto dell'assimilabilità dei servizi, del volume del servizio oggetto di affidamento, dell'articolazione in lotti e dell'effettivo fabbisogno organizzativo. Il personale da trasferire è individuato previa consultazione del gestore uscente e delle organizzazioni sindacali territorialmente competenti firmatarie del contratto collettivo nazionale di settore. La documentazione di gara e il contratto prevedono congrue penali e clausole risolutive per l'inadempimento.

Art. 12

(Identità visiva del TPL)

1. Al fine di garantire l'immediata riconoscibilità del sistema regionale del TPL, nonché di agevolare l'informazione e l'orientamento all'utenza, gli autobus destinati ai servizi di trasporto pubblico locale adottano un brand unico della Regione Calabria e un'identità visiva coordinata.
2. I veicoli destinati ai servizi urbani e quelli destinati ai servizi extraurbani sono contraddistinti da differenti colorazioni nell'ambito della medesima identità visiva regionale, ferme restando l'unitarietà del brand e la coerenza complessiva degli elementi grafici e identificativi.
3. La Giunta regionale determina le caratteristiche degli elementi grafici e identificativi di cui al presente articolo.
4. Le prescrizioni adottate dalla Giunta regionale ai sensi del comma 3 sono recepite nei capitolati di gara e nei contratti di servizio stipulati da AMCAL e costituiscono obbligo a carico dei soggetti affidatari.

Art. 13

(Servizi a libero mercato e autorizzazioni)

1. I servizi di trasporto di passeggeri effettuati senza obblighi di servizio pubblico e a condizioni di mercato sono autorizzati da AMCAL in conformità alla disciplina che la

Giunta regionale adotta previo parere non vincolante di AMCAL medesima. Tale disciplina individua termini e modalità per il rilascio dell'autorizzazione dei servizi di trasporto che in ogni caso non devono compromettere l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio di TPL in essere.

2. L'autorizzazione è rilasciata previa verifica dei requisiti previsti dalla normativa vigente, specificando l'itinerario e le fermate autorizzate, ha durata massima di cinque anni ed è revocata qualora non siano più soddisfatti i requisiti o venga compromesso l'equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio di TPL in essere.

Art. 14
(Sanzioni agli utenti)

1. Gli utenti dei servizi di TPL sono tenuti a munirsi di idoneo e valido titolo di viaggio, a convalidarlo secondo le modalità stabilite, all'inizio, e, se previsto, anche al termine delle corse utilizzate, a conservarlo nonché a esibirlo a richiesta degli agenti accertatori per l'intera durata del percorso e nei terminali di accesso/uscita. Qualora il mancato rispetto della vidimazione all'inizio e, ove prevista, al termine delle corse non consenta l'addebito corretto del costo del titolo di viaggio, esso si intende pari a quello corrispondente al massimo costo possibile nei limiti della rete regionale e della singola giornata.
2. L'inosservanza degli obblighi di cui al comma 1 comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da un minimo di tre ad un massimo di dieci volte il costo del titolo di viaggio non pagato, oltre l'importo del titolo di viaggio. Nel caso di reiterazione della violazione entro cinque anni o nel caso in cui il pagamento della sanzione non avvenga entro trenta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione, la sanzione è raddoppiata.
3. La sanzione di cui al comma 2 è ridotta al doppio del costo del titolo di viaggio non pagato per gli utenti titolari di idoneo e valido abbonamento nominativo, a condizione che esso sia esibito, contestualmente al pagamento della predetta sanzione, entro dieci giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione del verbale, presso la sede legale dell'impresa di trasporto o presso le ulteriori sedi indicate nel verbale di contestazione.
4. I beneficiari delle agevolazioni tariffarie sono puniti con la sanzione amministrativa da un minimo di venti a un massimo di cento volte il costo del titolo di viaggio non pagato nel caso di mancato possesso di uno o più dei requisiti stabiliti per il riconoscimento del beneficio. È fatta salva l'eventuale responsabilità penale.
5. Le violazioni amministrative previste a carico degli utenti sono applicate ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale). Tale norma trova diretta applicazione per quanto non espressamente previsto nel presente articolo.
6. Su designazione di ciascun gestore che effettua servizi di TPL, AMCAL autorizza gli agenti incaricati dell'accertamento e della contestazione delle violazioni di cui al presente articolo. I soggetti designati possono essere individuati tra i dipendenti del gestore ovvero, ai sensi dell'articolo 71 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto), anche tra soggetti non appartenenti ai suoi organici, nel rispetto dei requisiti e delle procedure previste dalla normativa statale vigente in materia.
7. Gli agenti accertatori esercitano i poteri previsti dalla normativa statale vigente e hanno competenza sui servizi affidati al gestore che li ha designati.
8. Gli agenti accertatori contestano, ove possibile immediatamente e personalmente, al trasgressore le violazioni di cui al presente articolo. Se non è possibile la contestazione

immediata, copia del verbale di contestazione deve essere notificato all’interessato o a chi è tenuto alla sua sorveglianza entro il termine di novanta giorni dalla contestazione e in questo caso sono dovute le spese di notifica.

9. Decorsi inutilmente sessanta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione, l’impresa provvede all’ordinanza-ingiunzione ai sensi e per gli effetti di cui all’articolo 18 della l. 689/1981. L’ordinanza-ingiunzione è emessa dal rappresentante legale dell’impresa o da un suo delegato e costituisce titolo esecutivo.
10. I proventi delle sanzioni amministrative applicate agli utenti dei servizi di TPL sono assimilati ai ricavi tariffari, con obbligo di rendicontazione.

Capo IV

Disposizioni finanziarie, transitorie e finali

Art. 15

(Disposizioni finanziarie)

1. Le risorse finanziarie per l’esecuzione dei servizi di TPL affidati ai sensi dell’articolo 11 sono trasferite all’AMCAL e sono garantite:
 - a) dal fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale di cui all’articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135;
 - b) da risorse autonome di bilancio regionale;
 - c) da risorse del bilancio degli enti locali.
2. Le risorse di cui al comma 1, lettera a), per la quota parte il cui accertamento in entrata è legato ai criteri previsti dalla legge, possono essere utilizzate per la programmazione dei servizi e trasferite all’AMCAL anche prima dell’accertamento, fino alla concorrenza dell’importo più basso fra:
 - a) il valore che è ragionevolmente ipotizzabile che sia effettivamente accertato in entrata in relazione al prevedibile raggiungimento degli obiettivi;
 - b) il valore dell’apposito fondo iscritto nel bilancio regionale a compensazione dell’eventuale residuo attivo non riscosso.
3. Le risorse autonome di cui al comma 1, lettera b), sono quantificate in 38.600.930,62 euro per ciascuna delle annualità 2027 e 2028 e sono allocate alla Missione 10, Programma 02 (U.10.02).
4. Le risorse finanziarie destinate al funzionamento di AMCAL, per le annualità 2027 e 2028, sono determinate in misura massima del 40 per cento della somma dei seguenti importi:
 - a) un importo pari alla misura massima dello 0,8 per cento della spesa corrente per i servizi di trasporto pubblico locale posta a carico del bilancio regionale;
 - b) un importo pari alla misura massima dello 0,8 per cento dei ricavi tariffari netti dei servizi di trasporto pubblico locale, come risultanti dall’ultimo Piano triennale delle attività per il TPL approvato prima della predisposizione del bilancio di previsione ovvero, in mancanza, dall’ultimo dato disponibile dell’Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale;

c) un importo pari allo 0,8 per cento delle somme trasferite dagli enti locali ad AMCAL per la spesa corrente relativa ai servizi di TPL di rispettiva competenza.

Il parametro di cui alla lettera b) è utilizzato esclusivamente quale base di calcolo del limite massimo delle risorse destinate al funzionamento di AMCAL e non comporta prelievi, trattenute o decurtazioni dei ricavi tariffari spettanti ai gestori, né modifica i corrispettivi, l’allocazione dei rischi o i piani economico-finanziari dei contratti di servizio.

5. In sede di prima applicazione, per l’esercizio finanziario in corso alla data di iscrizione di AMCAL nel registro delle imprese, agli oneri connessi alla costituzione, all’avvio e al funzionamento della società, esclusi quelli relativi alla sottoscrizione e al versamento del capitale sociale, si provvede, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale, nei limiti delle risorse trasferite negli esercizi finanziari antecedenti al 2026 e non utilizzate per il funzionamento di ART-CAL prima della sua soppressione.
6. Il trasferimento destinato a garantire le spese di funzionamento di ART-CAL per il periodo gennaio-luglio 2026, di cui all’articolo 13, comma 17, della legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35 (Norme per i servizi di trasporto pubblico locale), allocato alla Missione 10, Programma 02 (U.10.02), è ridotto ad 124.726,40 euro.
7. Ai fini di cui al comma 5:
 - a) le disponibilità finanziarie già trasferite ad ART-CAL e non utilizzate alla data della sua soppressione sono acquisite da AMCAL per effetto della successione di cui all’articolo 16;
 - b) gli impegni di spesa assunti dalla Regione in favore di ART-CAL e non ancora integralmente liquidati conservano validità ed efficacia e sono riferiti ad AMCAL, quale successore universale, le relative somme residue sono liquidate in favore di AMCAL;
 - c) le disponibilità non impegnate degli stanziamenti iscritti nel bilancio regionale per il funzionamento di ART-CAL sono destinate al funzionamento di AMCAL e riallocate sui pertinenti capitoli del bilancio regionale.
8. Le risorse destinate all’esecuzione dei contratti di servizio, agli investimenti, al fondo di riserva o ad altre specifiche finalità non possono essere utilizzate per le spese di costituzione, avvio e funzionamento di AMCAL. Le predette risorse sono trasferite o attribuite ad AMCAL con il mantenimento dell’originaria destinazione e degli eventuali vincoli.
9. Al fine di fare fronte ai possibili oneri finanziari non previsti che possono insorgere in ragione dell’affidamento e dell’esecuzione dei contratti di servizio di cui all’articolo 11 o delle autorizzazioni dei servizi a libero mercato di cui all’articolo 13, il fondo di riserva trasferito ad AMCAL ai sensi dell’articolo 16, comma 5, continua ad essere alimentato mediante l’accantonamento annuale, con vincolo di destinazione, di un importo pari allo 0,8 per cento delle risorse trasferite o attribuite ad AMCAL per l’esecuzione dei contratti di servizio, fino a che il fondo non raggiunga la misura dell’8 per cento delle medesime risorse. L’organo amministrativo di AMCAL, in ragione del contenzioso esistente e della valutazione della probabilità di soccombenza, nonché di altre valutazioni pertinenti, può incrementare le percentuali di cui al presente comma, fermi restando gli accantonamenti richiesti dalla disciplina civilistica e dai principi contabili. Le risorse del fondo sono rappresentate nel bilancio di esercizio in conformità ai principi contabili applicabili e sono utilizzabili esclusivamente per le finalità di cui al presente comma.
10. Alla copertura degli oneri derivanti dalla sottoscrizione e dal versamento, da parte della Regione Calabria, del capitale sociale iniziale di AMCAL, determinati in 510.000,00 euro per l’esercizio finanziario 2026, si provvede mediante utilizzo delle risorse già allocate alla Missione 10, Programma 02 (U.10.02).

11. La Giunta regionale è autorizzata ad apportare, nel rispetto del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 (Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi) e degli equilibri di bilancio, le variazioni al bilancio di previsione 2026-2028, al documento tecnico di accompagnamento 2026-2028 e al bilancio finanziario gestionale 2026-2028 necessarie all’attuazione del presente articolo, comprese l’istituzione o la ridenominazione dei pertinenti capitoli e l’adeguamento delle relative dotazioni di competenza e di cassa.

Art. 16

(Soppressione di ART-CAL, successione di AMCAL e disposizioni transitorie).

1. Fino alla data di iscrizione di AMCAL nel registro delle imprese, l’Autorità regionale dei trasporti della Calabria (ART-CAL) continua a esercitare le funzioni ad essa attribuite dalla l.r. 35/2015, adottando gli atti necessari ad assicurare la continuità dell’azione amministrativa e dei servizi. Fino alla medesima data continuano ad applicarsi, in quanto compatibili, le disposizioni della l.r. 35/2015 necessarie al funzionamento di ART-CAL, all’esercizio delle relative funzioni e alla gestione dei rapporti in essere.
2. A decorrere dalla data di cui al comma 1, ART-CAL è soppressa e i relativi organi cessano dalle funzioni. Le finalità istituzionali di ART-CAL permangono e sono perseguite da AMCAL, che esercita le funzioni già attribuite alla medesima Autorità.
3. Dalla medesima data, per effetto della presente legge, AMCAL succede a titolo universale ad ART-CAL in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi, anche se oggetto di procedimenti amministrativi o di giudizi pendenti, nei diritti, anche di natura reale, negli obblighi e in ogni altra situazione giuridica soggettiva facente capo ad ART-CAL.
4. Gli atti, i provvedimenti, i contratti, le convenzioni, gli accordi, gli affidamenti e le autorizzazioni validamente adottati, stipulati, disposti o rilasciati da ART-CAL anteriormente alla data di cui al comma 1 conservano efficacia. I rapporti giuridici da essi derivanti, compresi quelli relativi agli affidamenti disposti ai sensi 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, proseguono senza soluzione di continuità, nei limiti della loro durata e alle condizioni in essere. Restano fermi gli effetti già prodotti. AMCAL subentra nei predetti rapporti e ne cura la gestione e l’esecuzione. Il solo subentro non comporta proroga, rinnovo o modifica dei rapporti e opera nel rispetto della normativa europea e statale vigente, fatti salvi i poteri di autotutela e le facoltà di modifica, recesso e risoluzione previsti dalla normativa vigente e dai relativi atti.
5. Sono trasferiti ad AMCAL, nello stato di fatto e di diritto in cui si trovano, il patrimonio, le disponibilità finanziarie, i fondi e gli accantonamenti, ivi compreso, per la consistenza risultante alla data della soppressione di ART-CAL, il fondo di riserva costituito ai sensi dell’articolo 13, comma 16, della l.r. 35/2015, i crediti e i debiti, i beni mobili e immobili, gli archivi, la documentazione, le banche dati, i sistemi informativi e ogni altra risorsa strumentale facente capo ad ART-CAL. Le risorse trasferite conservano le originarie destinazioni e gli eventuali vincoli previsti dalla legge o dagli atti che ne disciplinano l’utilizzo. Restano altresì fermi il regime giuridico e i vincoli gravanti sui beni trasferiti.
6. Per effetto della successione di cui al comma 3, a decorrere dalla data di cui al comma 1, AMCAL subentra, senza soluzione di continuità, nella titolarità dei rapporti di lavoro a tempo indeterminato del personale dipendente di ART-CAL, ai sensi e per gli effetti dell’articolo 31 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 (Norme generali sull’ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche), con

applicazione dell’articolo 2112 del Codice civile. Al personale si applicano le garanzie previste dalla normativa statale vigente in materia. Il passaggio non costituisce nuova assunzione. A decorrere dalla medesima data, ai rapporti di lavoro si applicano le disposizioni dell’articolo 19 del d. dlgs. 175/2016 e la contrattazione collettiva applicabile ad AMCAL, fermo restando quanto previsto dall’articolo 2112 del codice civile. I relativi oneri sono posti a carico di AMCAL e sono sostenuti nei limiti delle risorse destinate al funzionamento della società ai sensi dell’articolo 14, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

7. Nel rispetto della normativa statale vigente e dei contratti collettivi applicabili, gli atti di distacco funzionale del personale della Regione, dei suoi enti strumentali e degli enti locali in servizio presso ART-CAL alla data di cui al comma 1 conservano efficacia, in quanto compatibili, ai fini dell’avvalimento previsto dall’articolo 9, comma 10, fino all’adozione dei relativi provvedimenti organizzativi e, comunque, per non oltre dodici mesi dalla medesima data. Resta ferma la titolarità del rapporto di lavoro in capo all’amministrazione di appartenenza e non si determina, per effetto della presente disposizione, alcuna immissione automatica nella dotazione organica di AMCAL.
8. L’organo amministrativo di AMCAL provvede alla ricognizione dei beni, delle disponibilità finanziarie, dei fondi e degli accantonamenti, dei crediti, dei debiti, dei rapporti giuridici, del contenzioso, degli archivi, della documentazione, delle banche dati e dei sistemi informativi trasferiti ai sensi del presente articolo, nonché agli adempimenti di inventariazione, voltura e trascrizione e all’apertura della contabilità della società secondo le disposizioni del codice civile e i principi contabili applicabili. Le risultanze della ricognizione costituiscono la base per la predisposizione della situazione patrimoniale di apertura di AMCAL. Gli adempimenti previsti dal presente comma non hanno efficacia costitutiva e non condizionano né differiscono gli effetti della successione e dei trasferimenti di cui ai commi 3 e 5. Restano ferme le funzioni di vigilanza e controllo attribuite dalla legge alla Regione Calabria.

Art. 17
(Abrogazioni)

1. Fermo restando quanto previsto dall’articolo 16, a decorrere dalla data di iscrizione di AMCAL nel registro delle imprese è abrogata, insieme a tutte le relative modifiche e integrazioni, la l.r. 35/2015.

Art. 18
(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale telematico della Regione Calabria.