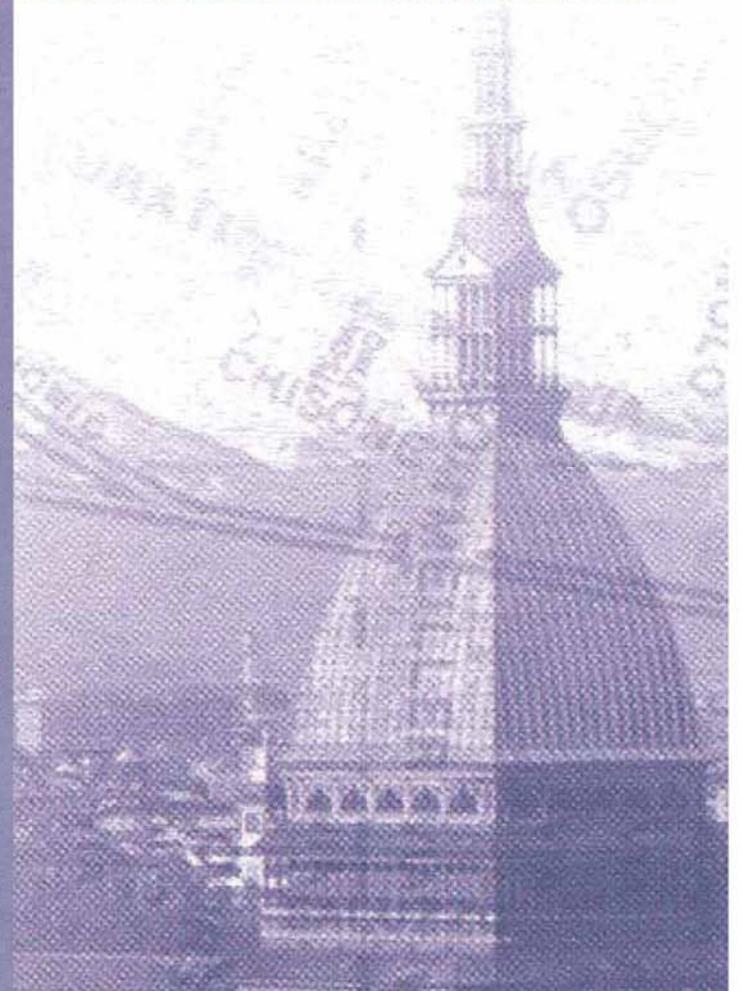


Quaderni

N.1

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Agenzia
per i servizi
pubblici locali
del Comune di
 **Torino**



Quaderni

dell' Agenzia per i servizi pubblici locali
del Comune di Torino

Redazione:

Enrico BAYMA

Alessia BATTAGLIA

Marco PARIANI

Alberto RITUCCI



QUADERNO 1

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

La normativa di riferimento

Marzo 2008

Agenzia per i servizi pubblici locali del Comune di Torino

Carlo FOPPA

Presidente

* * *

Francesco BRUNO

Commissario

Mario CIFARELLI

Commissario

Michela FAVARO

Commissario

Susanna FUCINI

Commissario

Massimiliano MOTTA

Commissario

Riccardo NEGRO

Commissario

Angela Maria ROSOLEN

Commissario

Via XX Settembre, 19 – 10121 Torino

Tel. 011 443 4643 – 011 443 4636 Fax 011 4434640

<http://www.comune.torino.it/consiglio/agenziaservizi/>

agenziaservizi@comune.torino.it

PRESENTAZIONE

Con questo primo numero prendono avvio i "Quaderni", una collana curata dall'Agencia per i servizi pubblici locali del Comune di Torino.

L'obiettivo di queste pubblicazioni è quello di fornire agli amministratori locali, ai funzionari pubblici e ai tecnici interessati a vario titolo ai temi sollevati dalla gestione delle *public utilities*, degli strumenti di lavoro il più possibile concreti, agili, puntuali.

Iniziando dal tema del trasporto pubblico locale, viene presentato un quadro completo della normativa di riferimento, europea, nazionale e regionale, aggiornata fino alla legge finanziaria per il 2008.

A questa si aggiunge la documentazione relativa allo Statuto dell'"Agencia per la Mobilità Metropolitana", costituita attraverso una Convenzione tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino e la Città di Torino.

A completare il quaderno, viene inserita una presentazione sintetica del nuovo Regolamento europeo del Direttore Generale per l'energia e il trasporto della Commissione Europea.

Da questo quadro emerge la consapevolezza del nuovo ruolo che l'ente locale deve esercitare rispetto alla gestione dei servizi e la necessità di dotarsi di strumenti conoscitivi, tecnici, operativi adeguati alla sfida.

IL PRESIDENTE

Carlo FOPPA

INDICE

- 1) **D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422.** "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'*articolo 4, comma 4, della L. 15 marzo 1997, n. 59*"**pag. 7**
- 2) **Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1.** "Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422."**pag. 33**
- 3) **Deliberazione della Giunta Regionale 17 marzo 2003, n. 1-8692.** "Preso d'atto delle integrazioni e modifiche dello Statuto e della Convenzione tra Regione Piemonte, Provincia di Torino e Comune di Torino per la costituzione di un Consorzio denominato "Agenzia per la Mobilità Metropolitana" ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 della l.r. 4 gennaio 2000, n.° 1 di cui alla D.G.R. n. 101-6933 del 5/8/2002"**pag. 63**
- 4) **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**pag. 97**
- 5) Relazione di Thomas Avanzata – Direttore Generale per l'energia e il trasporto – Commissione Europea**pag. 126**

D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della L. 15 marzo 1997, n. 59"

(Gazz. Uff. 10 dicembre 1997, n. 287).

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visti gli articoli 1, 4, comma 4, e 6 della legge 15 marzo 1997, n. 59, come modificati dall'articolo 7 della legge 15 maggio 1997, n. 127;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 25 luglio 1997;

Acquisito il parere della Conferenza unificata istituita ai sensi del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

Acquisiti i pareri della commissione parlamentare per le questioni regionali e della commissione parlamentare consultiva in ordine all'attuazione della riforma amministrativa ai sensi della legge 15 marzo 1997, n. 59;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 31 ottobre 1997;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, delle finanze, dell'interno e per la funzione pubblica e gli affari regionali;

Emana il seguente decreto legislativo:

Capo I - Conferimento alle regioni e agli enti locali

1. Oggetto.

1. Il presente decreto, in attuazione degli articoli 1 e 3 e dei commi 3 e 4, lettere a) e b), dell'articolo 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59, individua le funzioni e i compiti che sono conferiti alle regioni ed agli enti locali in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati e fissa, altresì, i criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

2. Sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dall'articolo 3; essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale.

3. Per le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano il conferimento delle funzioni, nonché il trasferimento dei relativi beni e risorse, sono disposti nel rispetto degli statuti e attraverso apposite norme di attuazione.

2. Definizioni.

1. Ai sensi del presente decreto, per legge n. 59 si intende la legge 15 marzo 1997, n. 59, come modificata dalla legge 15 maggio 1997, n. 127.

2. Ai fini del presente decreto, per conferimento si intende il trasferimento, la delega o l'attribuzione di funzioni e compiti; per enti locali si intendono le province, i comuni, le comunità montane e gli altri enti locali.

3. *Trasporti pubblici di interesse nazionale.*

1. Costituiscono servizi pubblici di trasporto di interesse nazionale:

a) i servizi di trasporto aereo, ad eccezione dei collegamenti che si svolgono esclusivamente nell'ambito di una regione e dei servizi elicotteristici;

b) i servizi di trasporto marittimo, ad eccezione dei servizi di cabotaggio che si svolgono prevalentemente nell'ambito di una regione;

c) i servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale, con esclusione di quelli transfrontalieri, e le linee interregionali che collegano più di due regioni;

d) i servizi di trasporto ferroviario internazionali e quelli nazionali di percorrenza medio-lunga caratterizzati da elevati standards qualitativi. Detti servizi sono tassativamente individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Qualora la predetta intesa non sia raggiunta entro quarantacinque giorni dalla prima seduta in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno, provvede il Consiglio dei Ministri;

e) i servizi di collegamento via mare fra terminali ferroviari;

f) i servizi di trasporto di merci pericolose, nocive ed inquinanti.

4. *Competenze dello Stato nel trasporto pubblico regionale e locale.*

1. Nella materia del servizio pubblico di trasporto regionale e locale, sono di competenza dello Stato esclusivamente:

a) gli accordi, le convenzioni ed i trattati internazionali relativi a servizi transfrontalieri per il trasporto di persone e merci;

b) *le funzioni in materia di sicurezza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, tranne quelle relative al rilascio del nulla osta allo svolgimento dei servizi di*

trasporto su gomma e quelle relative all'accertamento di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 dello stesso decreto n. 753;

c) l'adozione delle linee guida e dei principi quadro per la riduzione dell'inquinamento derivante dal sistema di trasporto pubblico.

5. Conferimento a regioni ed enti locali.

1. Sono conferiti alle regioni e agli enti locali, con le modalità di cui agli articoli 6 e seguenti, tutti i compiti e tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale, in atto esercitati da qualunque organo o amministrazione dello Stato, centrale o periferica, anche tramite enti o altri soggetti pubblici, tranne quelli espressamente mantenuti allo Stato dall'articolo 4 del presente decreto.

6. Delega alle regioni.

1. Sono delegati alle regioni i compiti di programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale di cui all'articolo 14, non già compresi nelle materie di cui all'articolo 117 della Costituzione.

2. Sono, altresì, delegati alle regioni i compiti programmatici e amministrativi e le funzioni di cui agli articoli 8 e 9, in conformità a quanto disposto dall'articolo 4, comma 4, lettera b), della legge n. 59 del 1997 e dall'articolo 2, comma 7, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, nonché i compiti e le funzioni di cui all'articolo 10.

7. Trasferimento agli enti locali.

1. Le regioni, in conformità ai singoli ordinamenti regionali e sentite le rappresentanze degli enti e delle autonomie locali, conferiscono alle province, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale.

2. I conferimenti delle funzioni e dei compiti di cui al comma 1 sono attuati tenendo conto delle dimensioni territoriali, associative e organizzative degli enti, nonché nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, comma 3, della legge n. 59, e particolarmente di quelli di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione, nonché di copertura finanziaria, con esclusione delle sole funzioni incompatibili con le dimensioni medesime.

3. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le regioni adottano la legge di puntuale individuazione delle funzioni, trasferite o delegate agli enti locali in conformità ai principi stabiliti dall'articolo 4, comma 3, della legge n. 59. Se la regione non provvede entro il termine indicato, il governo adotta le misure di cui all'articolo 4, comma 5, ultimo periodo, della legge n. 59.

4. Gli enti locali, oltre ai compiti e alle funzioni loro conferite a norma del comma 1, svolgono nei servizi pubblici di trasporto locale le funzioni e i compiti non mantenuti allo Stato, a norma degli articoli 3 e 4, o alle regioni, a norma degli articoli 8, 9, 10 e 11, secondo i principi e le competenze rispettivamente previsti dagli articoli 3, 9, 14 e 29 della legge 8 giugno 1990, n. 142, sull'ordinamento delle autonomie locali, nonché in conformità ai principi della legge n. 59 e alle disposizioni del presente decreto. Sono, in particolare, conferiti agli enti locali i compiti amministrativi e le funzioni nei settori del trasporto lagunare e lacuale.

8. *Servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in concessione a F.S. S.p.a.*

1. Sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti:

a) le ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate per la ristrutturazione alla società Ferrovie dello Stato S.p.a. dalla legge 23 dicembre 1996, n. 662;

b) le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a.

2. Le funzioni e i compiti di cui al comma 1 sono conferiti:

a) entro i termini di scadenza dei piani di ristrutturazione di cui all'articolo 2 della citata legge n. 662 del 1996 e comunque non oltre il 1° gennaio 2000, per le gestioni commissariali governative di cui al comma 1, lettera a);

b) a partire dal 1° gennaio 1998, e comunque entro il 1° gennaio 2000, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera b).

3. *Le regioni subentrano allo Stato, quali concedenti delle ferrovie di cui al comma 1, lettere a) e b), sulla base di accordi di programma, stipulati a norma dell'articolo 12 del presente decreto, con i quali sono definiti, tra l'altro, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera b), i finanziamenti diretti al risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.*

4. Gli accordi di programma di cui al comma 3 e i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'articolo 12 sono, rispettivamente, perfezionati ed adottati entro il 30 ottobre 1999. Detti accordi definiranno, in particolare, il trasferimento dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura a titolo gratuito alle regioni sia per le ferrovie in ex gestione commissariale governativa, come già previsto all'articolo 2, comma 7, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, sia per le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a. Tali beni sono trasferiti al demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile delle regioni, e, in relazione alla loro natura giuridica, possono essere dalle regioni dismessi, sdemanializzati o sottratti alla loro destinazione, previa intesa con il Ministero dei trasporti e della navigazione, quando si tratti di beni demaniali o appartenenti al patrimonio indisponibile. A partire dalla data di trasferimento, il vincolo di reversibilità a favore dello Stato gravante sui beni in questione si intende costituito a favore della regione competente. I suddetti trasferimenti sono esentati da ogni imposta e tassa fatto salvo il caso di dismissione o sdemanializzazione da parte delle regioni. I beni di cui all'articolo 3, commi 7, 8 e 9, della legge n. 385/1990 sono trasferiti alle regioni competenti che inizieranno o proseguiranno le relative procedure di alienazione o di diversa utilizzazione, destinandone i proventi a favore delle aziende ex gestioni governative. Gli accordi di programma definiscono altresì l'entità delle risorse finanziarie da

trasferire alle regioni, tali da garantire, al netto dei contributi già riconosciuti da regioni ed enti locali, l'attuale livello di tutti i servizi erogati dalle aziende in regime di gestione commissariale governativa ¹.

4-*bis*. La gestione delle reti e dell'infrastruttura ferroviaria per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia è regolata dalle norme di separazione contabile o costituzione di imprese separate di cui al regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277. I gestori delle reti per i criteri di ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e per gli standard e le norme di sicurezza si adeguano al regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/19/CEE, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146 ².

4-*ter*. Le regioni hanno la facoltà, previa intesa con il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di trasferire alle Ferrovie dello Stato S.p.a. i beni, gli impianti e l'infrastruttura di cui al comma 4, fermo restando la natura giuridica dei singoli beni ³.

5. Successivamente al perfezionamento degli accordi di programma e alla emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 4, le regioni affidano, trascorso il periodo transitorio previsto dall'articolo 18, comma 3-bis, con le procedure di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), la gestione dei servizi ferroviari di cui al comma 1, lettere a) e b), con contratti di servizio ai sensi dell'articolo 19, alle imprese ferroviarie che abbiano i requisiti di legge. Dette imprese hanno accesso alla rete ferroviaria nazionale con le modalità fissate dal regolamento emanato con decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277. I contratti di servizio assicurano che sia conseguito, a partire dal 1° gennaio 2000 il rapporto di almeno 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura. Le regioni forniscono al Ministero dei trasporti e della navigazione - Dipartimento dei trasporti terrestri, tutte le informazioni relative all'esercizio delle

¹ Comma sostituito dall'art. 1, comma 1, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

² Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

³ Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

funzioni a loro delegate. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, in base alle predette informazioni e a quelle che acquisirà direttamente, relaziona annualmente alla Conferenza Stato-regioni e al Presidente del Consiglio dei Ministri sulle modalità di esercizio della delega e sulle eventuali criticità ¹.

6. Con successivi provvedimenti legislativi si provvede alla copertura dei disavanzi maturati alla data del conferimento di cui al presente articolo, ivi compresi gli oneri per il trattamento di fine rapporto, al netto degli interventi già disposti ai sensi della legge 30 maggio 1995, n. 204, e delle successive analoghe disposizioni.

6-bis. Lo Stato e le regioni possono concludere, d'intesa tra loro, accordi di programma con le Ferrovie dello Stato S.p.a. per l'affidamento alle stesse della costruzione, ammodernamento, manutenzione e relativa gestione delle linee ferroviarie locali concesse e già in gestione commissariale governativa di rilevanza per il sistema ferroviario nazionale ².

9. Servizi ferroviari di interesse regionale e locale in concessione a F.S. S.p.a.

1. Con decorrenza 1° giugno 1999 sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti ai servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.a. di interesse regionale e locale.

2. Per i servizi di cui al comma 1, che ricomprendono comunque i servizi interregionali di interesse locale, le regioni subentrano allo Stato nel rapporto con le Ferrovie dello Stato S.p.a. e stipulano, entro il 30 settembre 1999, i relativi contratti di servizio ai sensi dell'articolo 19. Detti contratti di servizio entrano in vigore il 1° ottobre 1999. Trascorso il periodo transitorio di cui all'articolo 18, comma 4, le regioni affidano i predetti servizi con le procedure di cui al medesimo articolo 18, comma 2, lettera a) ³.

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, al fine di regolare i rapporti con le Ferrovie dello Stato S.p.a., fino alla data di attuazione delle deleghe alle regioni, provvede:

¹ Comma sostituito dall'art. 1, comma 1, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

² Comma aggiunto dall'art. 1, comma 1, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

³ Comma modificato dall'art. 1, comma 2, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

a) a rinnovare fino al 30 settembre 1999 il contratto di servizio tra la società stessa ed il Ministero dei trasporti e della navigazione¹;

b) ad acquisire, sui contenuti di tale rinnovo, l'intesa delle regioni, che possono integrare il predetto contratto di servizio pubblico con contratti regionali senza ulteriori oneri per lo Stato;

c) a stipulare con le regioni gli accordi di programma di cui all'articolo 12².

10. Servizi marittimi e aerei.

1. Sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti amministrativi in materia di servizi marittimi e aerei di interesse regionale.

2. La gestione dei servizi di cui al comma 1 è affidata con le modalità di cui agli articoli 17 e 18, in quanto applicabili al settore. Detti trasporti sono organizzati e regolati da contratti di servizio, secondo quanto previsto dai citati articoli 17 e 18 e nel rispetto dei principi di economicità ed efficienza.

3. All'attuazione della delega si provvede a norma dell'articolo 12.

11. Servizi lacuali e lagunari.

1. La gestione governativa per la navigazione dei laghi Maggiore, di Como e di Garda è trasferita alle regioni territorialmente competenti e alla provincia autonoma di Trento entro il 1° gennaio 2000, previo il risanamento tecnico-economico, di cui all'articolo 98 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

2. Il Ministero dei trasporti e della navigazione predispone il piano di risanamento tecnico-economico. Il piano è approvato entro il 31 marzo 1998 dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, previa intesa con le regioni interessate e la provincia autonoma di Trento.

¹Lettera sostituita dall'art. 1, comma 2, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

²Lettera sostituita dall'art. 1, comma 2, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

3. Al fine di coordinare il trasporto locale con le attività relative al traffico acqueo negli ambiti della laguna veneta, la provincia di Venezia, d'intesa con i soggetti competenti in materia, emana apposito regolamento che, fra l'altro, prevede un sistema di rilevamento dei natanti circolanti nell'ambito lagunare al fine di garantire la sicurezza della navigazione. L'intesa è conseguita in apposita conferenza di servizi, da realizzare ai sensi dell'articolo 17, comma 4 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127, cui partecipano, oltre la provincia e gli enti locali, rappresentanti del Ministero dei trasporti e della navigazione, del Ministero dell'ambiente, del Ministero dei lavori pubblici e della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento delle aree urbane. Se il regolamento non è emanato entro il 30 giugno 1998, vi provvede il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con gli altri Ministri interessati.

3-bis. Ferme rimanendo le competenze dell'autorità marittima previste dalla vigente normativa in materia di sicurezza della navigazione e disciplina del traffico nell'ambito dei canali marittimi, i servizi di trasporto pubblico di persone e cose, effettuate all'interno della laguna veneta sono autorizzati e regolati in conformità alle norme emanate dagli enti locali competenti in materia di trasporto pubblico locale. Nel caso di navigazione che interessi le zone di acque interne e quelle di acque marittime nell'ambito della laguna veneta, il numero massimo delle unità adibite al servizio di trasporto pubblico, al fine di assicurare il regolare svolgimento e la sicurezza della navigazione lagunare, è stabilito d'intesa tra l'autorità marittima e l'ente locale competente. In caso di disaccordo detto numero viene determinato in apposita conferenza di servizi indetta dal prefetto alla quale partecipano i rappresentanti della provincia e dei comuni e delle capitanerie di porto competenti ¹

12. Attuazione dei conferimenti.

1. All'attuazione dei conferimenti e all'attribuzione delle relative risorse alle regioni si provvede con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri ai sensi dell'*articolo 7, comma 1, della legge n. 59*, previo accordo di programma tra il Ministero dei trasporti e

¹ Comma aggiunto dall'art. 1, comma 3, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

della navigazione e la regione interessata, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge n. 59.

2. L'accordo di programma, di cui al comma 1, può disporre, previa intesa tra regione ed enti locali, la contestuale attribuzione e ripartizione fra gli enti locali delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative.

13. *Poteri sostitutivi.*

1. Ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera c), della legge n. 59, in caso di accertata inerzia nell'esercizio delle funzioni delegate, il Ministro dei trasporti e della navigazione fissa alla regione un congruo termine per provvedere.

2. Qualora l'inerzia degli organi regionali perduri dopo la scadenza del termine di cui al comma 1, il Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, adotta i provvedimenti necessari in sostituzione dell'amministrazione regionale.

Capo II - Organizzazione del trasporto pubblico locale

14. *Programmazione dei trasporti locali.*

1. La Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano promuove, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione e sentita, per quanto di competenza, la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane, il coordinamento della programmazione delle regioni e delle province autonome con la programmazione dello Stato definita dal C.I.P.E.

2. Nell'esercizio dei compiti di programmazione, le regioni:

a) definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali ed in particolare per i piani di bacino;

b) redigono i piani regionali dei trasporti e loro aggiornamenti tenendo conto della programmazione degli enti locali ed in particolare dei piani di bacino predisposti dalle province e, ove esistenti, dalle città metropolitane, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

3. Per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con riferimento ai servizi minimi, di cui all'articolo 16, le regioni, sentite le organizzazioni sindacali confederali e le associazioni dei consumatori, approvano programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, che individuano:

a) la rete e l'organizzazione dei servizi;

b) l'integrazione modale e tariffaria;

c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;

d) le modalità di determinazione delle tariffe;

e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;

f) il sistema di monitoraggio dei servizi;

g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

4. Per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto locale in territori a domanda debole, al fine di garantire comunque il soddisfacimento delle esigenze di mobilità nei territori stessi, le regioni, sentiti gli enti locali interessati e le associazioni nazionali di categoria del settore del trasporto di persone, possono individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea, da affidare, attraverso procedure concorsuali, alle imprese che hanno i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Nei comuni montani o nei territori in cui non vi è offerta dei servizi predetti possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei

requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone.

5. Gli enti locali, al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale, ai sensi dell'articolo 16, comma 3, e dell'articolo 18, comma 3-bis, possono organizzare la rete dei trasporti di linea nelle aree urbane e suburbane diversificando il servizio con l'utilizzazione di veicoli della categoria M1 di cui all'articolo 47 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Detti veicoli devono risultare nella disponibilità di soggetti aventi i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. L'espletamento di tali servizi non costituisce titolo per il rilascio di licenze o autorizzazioni. Gli enti locali fissano le modalità del servizio e le relative tariffe e, nella fase di prima attuazione, affidano per il primo anno in via prioritaria detti servizi, sempre attraverso procedure concorsuali, ai soggetti che esercitano autoservizi pubblici non di linea. I criteri tecnici e le modalità per la utilizzazione dei sopradetti veicoli sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione ¹.

6. Ad integrazione dell'articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ai veicoli adibiti al servizio di piazza per il trasporto di persone di cui all'articolo 82, comma 5, lettera b), dello stesso decreto, è consentito l'uso proprio fuori servizio.

7. ²

8. Per i collegamenti con gli aeroporti aperti al traffico aereo civile, ferme restando le competenze degli enti gestori, sono autorizzati ad effettuare servizio di piazza i titolari di licenze per servizio di taxi rilasciate dai comuni capoluogo di regione e di provincia, nonché dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade. I comuni interessati, d'intesa, disciplinano le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze che ciascun comune può rilasciare proporzionalmente al bacino di utenza aeroportuale. Nel caso di mancata intesa tra i comuni, provvede il presidente della regione,

¹ Comma modificato dall'art. 1, comma 4, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

² Il comma 7, come sostituito dall'art. 1, comma 4, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400, aggiunge «e non di linea» ad eccezione dei taxi, dopo «di linea» nel comma 2 dell'art. 57, D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, e sostituisce il comma 3 dell'art. 57.

sentita la commissione consultiva regionale di cui all'articolo 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21.

15. Programmazione degli investimenti.

1. In attuazione di quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 14, con accordi di programma in materia di investimenti si individuano:

a) le opere da realizzare e i mezzi di trasporto, incluso il materiale rotabile ferroviario, da acquisire;

b) i tempi di realizzazione in funzione dei piani di sviluppo dei servizi;

c) i soggetti coinvolti e loro compiti;

d) le risorse necessarie, le loro fonti di finanziamento certe e i tempi di erogazione;

e) il periodo di validità.

2. Gli accordi di cui al comma 1 sono sottoscritti dal Ministro dei trasporti e della navigazione e dalla regione, nonché dai presidenti delle province, dai sindaci e dai presidenti delle comunità montane nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere; essi sono impegnativi per le parti che sottoscrivono. L'attuazione degli accordi di programma è verificata annualmente, congiuntamente dal Ministero dei trasporti e della navigazione, dalle regioni interessate e dai soggetti che l'hanno sottoscritto in sede di conferenza dei servizi, da realizzare ai sensi dell'articolo 17, commi 4 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127. Il Ministro dei trasporti e della navigazione riferisce annualmente in sede di Conferenza unificata, di cui all'articolo 9 della legge n. 59, sull'attuazione degli accordi di cui al comma 1. Per la realizzazione degli accordi di programma, le parti possono concordare di costituire gestioni finanziarie cui conferire le proprie risorse.

2-bis. Per soggetti direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere di cui al comma 2 sono da intendersi le province, i comuni e

le comunità montane nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, che partecipano alla realizzazione dell'opera con lo stanziamento di un contributo di importo pari o superiore al 5 per cento dell'investimento ¹.

2-ter. Le risorse necessarie all'attuazione degli accordi di programma di cui al comma 2 sono depositate presso conti di tesoreria infruttiferi intestati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con vincolo di destinazione alle singole regioni. L'erogazione, mediante svincolo, è disposta da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in favore delle regioni a valere sui conti di tesoreria infruttiferi intestati alle stesse regioni in ragione dello stato di avanzamento della realizzazione degli interventi individuati negli accordi di programma di cui al comma 2, secondo i termini e le modalità ivi concordate e comunque in maniera tale da assicurare il tempestivo e corretto adempimento degli obblighi connessi all'esecuzione delle opere ².

3. Non rientrano negli accordi di cui al presente articolo le risorse finanziarie conferite a Ferrovie dello Stato S.p.a. dallo Stato nella qualità di azionista.

4. Le aree e i beni non più funzionali all'esercizio del trasporto pubblico possono essere ceduti, a titolo oneroso, in conformità al regime giuridico di appartenenza, ai comuni o alle province. Le modalità relative vengono definite in appositi accordi tra i Ministri interessati e il sindaco o il presidente della provincia e, ove coinvolte, le società proprietarie.

16. Servizi minimi.

1. I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;

¹ Comma aggiunto dall'art. 11, comma 5, L. 1° agosto 2002, n. 166.

² Comma aggiunto dall'art. 11, comma 5, L. 1° agosto 2002, n. 166.

b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;

c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;

d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

2. Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, e in osservanza dei seguenti criteri:

a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;

b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento.

3. Le province, i comuni e le comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, possono istituire, d'intesa con la regione ai fini della compatibilità di rete, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla regione stessa ai sensi dei commi 1 e 2, sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19, con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi ¹.

¹ Comma sostituito dall'art. 1, comma 5, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

17. *Obblighi di servizio pubblico.*

1. Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'articolo 19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.

18. *Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.*

1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, a norma dell'articolo 19, mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni. L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguirsi anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto. I servizi in economia sono disciplinati con regolamento dei competenti enti locali.

2. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare:

a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio. Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada, con esclusione, terminato il periodo transitorio previsto dal presente decreto o dalle singole

leggi regionali, delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o a seguito di procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate o ad esse collegate, delle loro controllanti e delle società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. [Tale esclusione non opera limitatamente alle gare che hanno ad oggetto i servizi già espletati dai soggetti stessi]. La gara è aggiudicata sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite. Il bando di gara deve garantire che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziale per l'effettuazione del servizio non costituisca, in alcun modo, elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti. Il bando di gara deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi ne abbia, a qualunque titolo, la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica ¹;

b) [l'esclusione, in caso di gestione diretta o di affidamento diretto dei servizi da parte degli enti locali a propri consorzi o aziende speciali, dell'ampliamento dei bacini di servizio rispetto a quelli già gestiti nelle predette forme] ²;

c) [la previsione, nel caso di cui alla lettera *b)*, dell'obbligo di affidamento da parte degli enti locali tramite procedure concorsuali di quote di servizio o di servizi speciali, previa revisione dei contratti di servizio in essere] ³;

d) l'esclusione, in caso di mancato rinnovo del contratto alla scadenza o di decadenza dal contratto medesimo, di indennizzo al gestore che cessa dal servizio;

e) l'indicazione delle modalità di trasferimento, in caso di cessazione dell'esercizio, dal precedente gestore all'impresa subentrante dei beni essenziali per l'effettuazione del servizio e del

¹ Lettera sostituita dall'art. 1, comma 6, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400 e modificata dall'art. 45, L. 1° agosto 2002, n. 166.

² Lettera soppressa dall'art. 1, comma 6, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

³ Lettera soppressa dall'art. 1, comma 6, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

personale dipendente con riferimento a quanto disposto all'articolo 26 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148 ¹;

f) l'applicazione della disposizione dell'articolo 1, comma 5, del regolamento 1893/91/CEE alle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale che, oltre a questi ultimi servizi, svolgono anche altre attività;

g) la determinazione delle tariffe del servizio in analogia, ove possibile, a quanto previsto dall'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481.

3. Le regioni e gli enti locali, nelle rispettive competenze, incentivano il riassetto organizzativo e attuano, entro e non oltre il 31 dicembre 2000, la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, anche con le procedure di cui all'articolo 17, commi 51 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127, in società di capitali, ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra i dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione. Di tali società, l'ente titolare del servizio può restare socio unico per un periodo non superiore a due anni. Ove la trasformazione di cui al presente comma non avvenga entro il termine indicato, provvede il sindaco o il presidente della provincia nei successivi tre mesi. In caso di ulteriore inerzia, la regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a) ².

3-bis. Le regioni prevedono un periodo transitorio, da concludersi comunque entro il 31 dicembre 2007 ^{3*}, nel corso del quale vi è la

¹ Lettera modificata dall'art. 45, L. 1° agosto 2002, n. 166.

² Comma sostituito dall'art. 1, comma 6, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

³ La data iniziale del 31 dicembre 2003 è stata prima prorogata al 31 dicembre 2005 dall'articolo 23, comma 3 bis, del D.L. 24 dicembre 2003, n. 355, quindi al 31 dicembre 2006 dall'articolo 1, comma 394, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266 e infine al 31 dicembre 2007 dall'art 6, comma 4-bis, del D.L. 28 dicembre 2006, n.300

* Per quanto riguarda il trasporto pubblico nell'area metropolitana di Torino, il termine ultimo per l'avvio delle gare è stato infine spostato al 31 dicembre 2009. Vedi in tal senso il combinato disposto dell'art. 19, comma 2, dell' "Accordo di programma per il finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti nel settore trasporto pubblico locale per il triennio 2007/2009" tra la Regione Piemonte e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (approvato

facoltà di mantenere tutti gli affidamenti agli attuali concessionari ed alle società derivanti dalle trasformazioni di cui al comma 3, ma con l'obbligo di affidamento di quote di servizio o di servizi speciali mediante procedure concorsuali, previa revisione dei contratti di servizio in essere se necessaria; le regioni procedono altresì all'affidamento della gestione dei relativi servizi alle società costituite allo scopo dalle ex gestioni governative, fermo restando quanto previsto dalle norme in materia di programmazione e di contratti di servizio di cui al capo II. Trascorso il periodo transitorio, tutti i servizi vengono affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a) ¹.

3-ter. Ferme restando le procedure di gara ad evidenza pubblica già avviate o concluse, le regioni possono disporre una eventuale proroga dell'affidamento, fino a un massimo di due anni, in favore di soggetti che, entro il termine del periodo transitorio di cui al comma 3-bis, soddisfino una delle seguenti condizioni: ²

a) per le aziende partecipate da regioni o enti locali, sia avvenuta la cessione, mediante procedure ad evidenza pubblica, di una quota di almeno il 20 per cento del capitale sociale ovvero di una quota di almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a società di capitali, anche consortili, nonché a cooperative e consorzi, purché non partecipate da regioni o da enti locali;

b) si sia dato luogo ad un nuovo soggetto societario mediante fusione di almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale ovvero alla costituzione di una società consortile, con predisposizione di un piano industriale unitario, di cui siano soci almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale. Le società interessate dalle operazioni di fusione o costituzione di società consortile devono operare all'interno della medesima regione ovvero in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale in modo tale che tale nuovo soggetto unitario risulti affidatario di un

preliminarmente con D.G.R. n.21-8274 del 25/2/2008) e degli artt. 3-bis e 3-ter, c.1, lett.b) della legge sopra riportata.

¹ Comma aggiunto dall'art. 1, comma 6, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

² Capoverso modificato dal comma 2-bis dell'art. 3, D.L. 30/12/2005, n. 273.

maggiore livello di servizi di trasporto pubblico locale, secondo parametri di congruità definiti dalle regioni ¹.

3-quater. Durante i periodi di cui ai commi 3-bis e 3-ter, i servizi di trasporto pubblico regionale e locale possono continuare ad essere prestati dagli attuali esercenti, comunque denominati. A tali soggetti gli enti locali affidanti possono integrare il contratto di servizio pubblico già in essere ai sensi dell'articolo 19 in modo da assicurare l'equilibrio economico e attraverso il sistema delle compensazioni economiche di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69 del 26 giugno 1969 del Consiglio, e successive modificazioni, ai sensi e per gli effetti di quanto stabilito all'articolo 17. Nei medesimi periodi, gli affidatari dei servizi, sulla base degli indirizzi degli enti affidanti, provvedono, in particolare:

a) al miglioramento delle condizioni di sicurezza, economicità ed efficacia dei servizi offerti nonché della qualità dell'informazione resa all'utenza e dell'accessibilità ai servizi in termini di frequenza, velocità commerciale, puntualità ed affidabilità;

b) al miglioramento del servizio sul piano della sostenibilità ambientale;

c) alla razionalizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto, attraverso integrazione modale in ottemperanza a quanto previsto al comma 3-*quinquies* ².

3-quinquies. Le disposizioni di cui ai commi 3-*bis* e 3-*quater* si applicano anche ai servizi automobilistici di competenza regionale. Nello stesso periodo di cui ai citati commi, le regioni e gli enti locali promuovono la razionalizzazione delle reti anche attraverso l'integrazione dei servizi su gomma e su ferro individuando sistemi di tariffazione unificata volti ad integrare le diverse modalità di trasporto ³.

3-sexies. I soggetti titolari dell'affidamento dei servizi ai sensi dell'articolo 113, comma 5, lettera c), del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, come modificato dall'articolo 14, comma 1, lettera d), del decreto-legge 30

¹ Comma aggiunto dal comma 393 dell'art. 1, L. 23 dicembre 2005, n. 266.

² Comma aggiunto dal comma 393 dell'art. 1, L. 23 dicembre 2005, n. 266.

³ Comma aggiunto dal comma 393 dell'art. 1, L. 23 dicembre 2005, n. 266.

settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, provvedono ad affidare, con procedure ad evidenza pubblica, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, una quota di almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a soggetti privati o a società, purché non partecipate dalle medesime regioni o dagli stessi enti locali affidatari dei servizi ¹.

3-septies. Le società che fruiscono della ulteriore proroga di cui ai commi *3-bis* e *3-ter* per tutta la durata della proroga stessa non possono partecipare a procedure ad evidenza pubblica attivate sul resto del territorio nazionale per l'affidamento di servizi ².

19. Contratti di servizio.

1. I contratti di servizio assicurano la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e sono stipulati prima dell'inizio del loro periodo di validità. Per i servizi ferroviari i contratti di servizio sono stipulati sette mesi prima dell'inizio del loro periodo di validità, al fine di consentire la definizione degli orari nazionali.

2. I contratti di servizio per i quali non è assicurata, al momento della loro stipula, la corrispondenza tra gli importi di cui alla lettera e) del comma 3 e le risorse effettivamente disponibili sono nulli.

3. I contratti di servizio, nel rispetto anche delle disposizioni dell'articolo 14, comma 2, del regolamento n. 1191/69/CEE, così come modificato dall'articolo 1 del regolamento 1893/91/CEE, nonché nel rispetto dei principi sull'erogazione dei servizi pubblici così come fissati dalla carta dei servizi del settore trasporti, definiscono:

a) il periodo di validità;

b) le caratteristiche dei servizi offerti ed il programma di esercizio;

¹ Comma aggiunto dal comma 393 dell'art. 1, L. 23 dicembre 2005, n. 266.

² Comma aggiunto dal comma 393 dell'art. 1, L. 23 dicembre 2005, n. 266.

c) gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di età, manutenzione, confortevolezza e pulizia dei veicoli, e di regolarità delle corse;

d) la struttura tariffaria adottata;

e) l'importo eventualmente dovuto dall'ente pubblico all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto e le modalità di pagamento, nonché eventuali adeguamenti conseguenti a mutamenti della struttura tariffaria;

f) le modalità di modificazione del contratto successivamente alla conclusione;

g) le garanzie che devono essere prestate dall'azienda di trasporto;

h) le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto;

i) la ridefinizione dei rapporti, con riferimento ai lavoratori dipendenti e al capitale investito, dal soggetto esercente il servizio di trasporto pubblico, in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità del contratto di servizio;

l) l'obbligo dell'applicazione, per le singole tipologie del comparto dei trasporti, dei rispettivi contratti collettivi di lavoro, così come sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria¹.

4. Gli importi di cui al comma 3, lettera e), possono essere soggetti a revisione annuale con modalità determinate nel contratto stesso allo scopo di incentivare miglioramenti di efficienza. I suddetti importi possono essere incrementati in misura non maggiore del tasso programmato di inflazione, salvo l'eventuale recupero delle differenze in caso di rilevante scostamento dal tasso effettivo di inflazione, a parità di offerta di trasporto.

5. I contratti di servizio pubblico devono rispettare gli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69 ed il regolamento (CEE) n. 1893/91, avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e prevedere un progressivo incremento del rapporto tra

¹ Lettera sostituita dall'art. 1, comma 7, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.

ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal 1° gennaio 2000. Trovano applicazione ai trasporti regionali e locali, a tale fine, le norme della direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991.

6. I contratti di servizio in vigore alla data di entrata in vigore del presente decreto sono adeguati, per le parti eventualmente in contrasto con il presente decreto, in occasione della prima revisione annuale.

20. Norme finanziarie.

1. Ogni regione, in relazione ai servizi minimi definiti ai sensi dell'articolo 16, ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisce annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite ai sensi del presente decreto.

2¹.

3. Le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative di cui al presente decreto, salvo quelle di cui al comma 4, sono trasferite alle regioni a partire dal 1° gennaio 1998 e, per le ferrovie già in gestione commissariale governativa, al momento del conferimento delle funzioni amministrative, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera a).

4. Le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative in materia di servizi regionali e locali delle Ferrovie dello Stato S.p.a. sono trasferite alle regioni a decorrere dal 1° giugno 1999.

5. Le risorse di cui ai commi precedenti sono individuate e ripartite con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione e con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, previa intesa con la Conferenza permanente tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Il Ministro del tesoro, del

¹ Comma abrogato dal comma 312 dell'art. 1, L. 24 dicembre 2007, n. 244.

bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare le conseguenti variazioni di bilancio.

6. I fondi, ripartiti ai sensi del comma 5, sono annualmente regolati dalla legge finanziaria ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera i), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

7. Entro il 31 dicembre 2004 i criteri di ripartizione dei fondi sono rideterminati, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 9 della legge n. 59¹.

7-bis. I criteri di ripartizione dei fondi di cui al comma 7 sono rideterminati anche sulla base del volume dei passeggeri trasportati e, per i servizi di cui all'articolo 8, dei risultati del monitoraggio ivi previsto².

21. Disposizioni finali e transitorie.

1. La conclusione dei procedimenti amministrativi che hanno comportato impegni di spesa anteriormente alla data di conferimento delle funzioni amministrative alle regioni ed agli enti locali rimane di competenza dello Stato.

2. Restano ferme le competenze tecnico-amministrative dello Stato relative ai finanziamenti stanziati per lavori e forniture per i quali all'atto dell'entrata in vigore del presente decreto sono stati già perfezionati i relativi contratti.

3. È fatto salvo quanto disposto dalla L. 20 dicembre 1974, n. 684, dalla L. 19 maggio 1975, n. 169, dalla L. 5 dicembre 1986, n. 856, dalla L. 5 maggio 1989, n. 160, e dal D.P.R. 1° giugno 1979, n. 501, e dalle conseguenti convenzioni fino alla scadenza delle stesse.

¹ Comma modificato dall'art. 9, D.L. 25 ottobre 2002, n. 236.

² Comma aggiunto dall'art. 1, comma 8, D.Lgs. 20 settembre 1999, n. 400.



Legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1. (Testo coordinato)

Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

(B.U. 12 gennaio 2000, suppl. al n. 2)

Modificata da l.r. 17/2004, l.r. 22/2006

Capo I. Principi e finalita'

Art. 1.

(Finalita')

1. La presente legge, in applicazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle Regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59), come modificato dal decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400 ed in conformita' della legge regionale 20 novembre 1998, n. 34 (Riordino delle funzioni e dei compiti amministrativi della Regione e degli Enti locali), disciplina il sistema di trasporto pubblico locale al fine di:

- a) promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale del territorio regionale, elevandone l'accessibilita', in particolare nelle aree montane e collinari, e garantendo un'equa ripartizione dei benefici e dei costi diretti ed indiretti;
- b) incentivare, nella gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, il superamento degli assetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialita' mediante l'espletamento di procedure concorsuali per la scelta del gestore, in modo da acquisire una maggiore efficacia ed efficienza, intese sia come piu' adeguata risposta alla domanda di mobilita', sia come piu' favorevole rapporto tra i costi e i benefici nella produzione dei servizi;
- c) raggiungere una maggiore qualita' ambientale, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti ed il rumore derivanti dalle attivita' di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e migliorando la sicurezza della circolazione;
- d) promuovere l'uso della bicicletta ai sensi della legislazione vigente.

2. La Regione persegue gli obiettivi di cui al comma 1 avviando iniziative idonee a garantire, attraverso il metodo della concertazione:

- a) l'adeguamento dei servizi alle esigenze qualitative e quantitative della domanda, anche attraverso la massima integrazione tra le diverse modalita' di trasporto;
- b) il potenziamento delle infrastrutture a supporto del servizio, con particolare riferimento ai nodi di interscambio;
- c) la promozione del trasporto pubblico locale attraverso azioni di politica tariffaria, di informazione agli utenti, di sviluppo del sistema di telematica per i trasporti.

Art. 2.

(Assetto funzionale)

1. Il sistema di trasporto pubblico locale regionale risulta dall'integrazione funzionale delle reti e dei servizi cosi' articolati:

- a) reti e servizi regionali di linea, di collegamento tra i principali centri della Regione e tra questi e gli omologhi centri delle Regioni confinanti, estesi all'intero territorio regionale e comprensivi della rete ferroviaria regionale e dei servizi su gomma ad essa complementari o sostitutivi, dei servizi aerei ed elicotteristici, nonche' dei servizi lacuali del lago Maggiore;
- b) reti e servizi provinciali di linea, estesi ai bacini di traffico o alle aree omogenee e comprensivi della rete e dei servizi su gomma, funiviari e lacuali;
- c) reti e servizi urbani di linea, nell'ambito del comune o della conurbazione, estesi a comuni contermini purché sussista una stretta relazione funzionale o una sostanziale continuita' di insediamento e comprensivi delle reti e dei servizi su gomma, fluviali, ed impianti fissi, nonche' di tranvie e di metropolitane;
- d) servizi integrativi o sostitutivi dei servizi di linea, effettuati con modalita' diverse ed estesi a territori caratterizzati da bassa densita' abitativa, a domanda debole, ovvero atti a soddisfare particolari esigenze di mobilita' complementare o speciale.

2. Tutte le reti ed i servizi sono progressivamente adeguati alle esigenze degli utenti con ridotta capacita' motoria ed effettuati con materiale rotabile idoneo.

Art. 3.

(Assetto quantitativo e qualitativo)

1. I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità ed i cui costi sono a carico del bilancio della Regione, sono definiti tenendo conto dei criteri di cui all'articolo 16 del d.lgs. 422/1997.
2. L'entità dei servizi minimi è definita sulla base di un indice parametrico di offerta individuato anche in relazione alla quantità ed alle caratteristiche della domanda di mobilità espressa dal territorio, agli obiettivi di quota di mercato del trasporto pubblico, alle aree a domanda debole, nonché al valore obiettivo di efficienza assunto per il rapporto tra ricavi e costi.
3. Gli enti locali possono istituire servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti ai sensi dei commi 1 e 2, con oneri a carico dei rispettivi bilanci.
4. I parametri qualitativi e gli obiettivi di miglioramento della qualità dei servizi, per ogni tipologia di servizio di cui all'articolo 2, sono definiti nelle rispettive carte dei servizi, parte integrante dei programmi triennali dei servizi e dei contratti di servizio di cui all'articolo 10.
5. L'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi è oggetto di monitoraggio e vigilanza da parte degli enti a cui è demandata l'amministrazione del servizio.
6. Gli enti locali possono autorizzare servizi di trasporto esercitati da terzi in regime di concorrenza, purché in possesso dei requisiti di cui al decreto del Ministro dei trasporti 20 dicembre 1991, n. 448 (Regolamento di attuazione della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 438 del 21 giugno 1989 che modifica la direttiva del Consiglio n. 562 del 12 novembre 1974 riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali). Tali servizi sono esenti da obblighi tariffari ed esercitati senza sovvenzioni da parte degli enti locali competenti per l'autorizzazione. Le autorizzazioni sono revocabili in qualsiasi momento senza obbligo di indennizzo.

Capo. II. Funzioni e competenze

Art. 4.

(Funzioni e compiti amministrativi della Regione. Strumenti di programmazione)

1. La Regione esercita le seguenti funzioni che richiedono l'unitario esercizio a livello regionale:

- a) indirizzo, promozione, coordinamento e controllo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale con particolare attenzione al servizio regionale al fine di garantire la necessaria integrazione tra le diverse modalita' di trasporto;
- b) programmazione della rete e dei servizi regionali di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a);
- c) amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, nonche' dei servizi aerei ed elicotteristici, dei servizi lacuali del lago Maggiore.

2. La Regione svolge le funzioni di cui al comma 1 attraverso l'elaborazione del piano regionale dei trasporti e del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale.

3. Il piano regionale dei trasporti e' lo strumento di indirizzo e di sintesi della politica regionale del settore, ed in conformita' con le indicazioni del piano regionale di sviluppo:

- a) fornisce contributo all'elaborazione del piano generale dei trasporti e costituisce lo strumento di indirizzo e coordinamento della pianificazione degli enti locali;
- b) delinea l'assetto delle infrastrutture e dei servizi regionali e li coordina con la rete delle comunicazioni internazionali, nazionali e locali;
- c) individua i costi degli interventi e le prioritari d'attuazione.

4. Il piano regionale dei trasporti e' adottato dalla Giunta regionale previa acquisizione del parere della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali istituita ai sensi dell'articolo 6 della l.r. 34/1998. Il piano adottato e' trasmesso al Consiglio regionale che lo approva con propria deliberazione.

5. Il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico definisce, d'intesa con gli enti locali:

- a) gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella organizzazione e nella produzione dei servizi;
- b) l'assetto quantitativo e qualitativo dei servizi minimi;
- c) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, specificando l'entita' di quelle relative al trasporto ferroviario, la

ripartizione tra servizi urbani ed extraurbani e quindi tra gli enti soggetti di delega;

d) la politica tariffaria per l'integrazione e la promozione dei servizi;

e) le modalita' di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;

f) il sistema di monitoraggio dei servizi;

g) la rete e l'organizzazione dei servizi regionali amministrati dalla Regione e gli indirizzi di programmazione dei servizi regionali delegati agli enti locali.

6. Per l'acquisizione dell'intesa di cui al comma 5 il programma triennale e' sottoposto all'esame della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali.

7. Il programma triennale e' approvato dalla Giunta regionale, previo parere della Commissione consiliare competente e previa consultazione delle organizzazioni sindacali confederali, delle associazioni delle aziende di trasporto e delle associazioni dei consumatori.

8. Per l'attuazione degli interventi di competenza regionale, la Giunta regionale predispone il programma di attuazione e spesa annuale e pluriennale, precisando l'ammontare dei finanziamenti e coordinandoli con quelli di altri soggetti erogatori di finanziamenti, pubblici e privati. Il programma e' allegato al bilancio regionale di previsione.

9. Per l'espletamento delle funzioni inerenti i servizi ferroviari di cui al comma 1, lettera c), la Regione stipula, ai sensi dell'articolo 12 del d.lgs. 422/1997 e secondo le indicazioni dell'articolo 8 del d.lgs. 422/1997, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera a), del d.lgs. 400/1999, accordi di programma con il Ministero dei trasporti con i quali sono stabiliti:

a) l'attribuzione delle risorse trasferite per l'esercizio dei servizi attualmente gestiti dalla societa' Ferrovie dello Stato S.p.A.;

b) i tempi e le modalita' del subentro di cui all'articolo 8 del d.lgs. 422/1997, nonche' i finanziamenti diretti al risanamento tecnico ed economico e le risorse per la gestione degli impianti e del servizio.

10. La Regione disciplina la gestione delle infrastrutture ferroviarie ad essa conferite con apposito regolamento e secondo le disposizioni previste dall'articolo 8 del d.lgs. 422/1997, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera b), del d.lgs. 400/1999.

11. La Regione organizza i servizi di trasporto pubblico locale sui laghi oggetto di gestione governativa mediante apposite societa', anche con la partecipazione degli enti locali interessati, secondo

quanto previsto all'articolo 29.

12. Tutte le altre funzioni e competenze sono conferite agli enti locali individuati nei successivi articoli.

Art. 5.

(Funzioni e compiti amministrativi delle province)

1. Sono trasferiti alle province le funzioni ed i compiti diversi da quelli indicati nell'articolo 4, relativi alla programmazione ed amministrazione delle reti e dei servizi provinciali di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), nonché gli accertamenti previsti dall'articolo 5, settimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753 (Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto) per i servizi di propria competenza.

2. Sono delegate alle province le seguenti funzioni e compiti:

a) la programmazione operativa e l'amministrazione del servizio regionale di trasporto pubblico su gomma, in attuazione degli indirizzi di cui all'articolo 4, comma 5, lettera g), compresi i servizi, di competenza regionale, interregionali, di granturismo e transfrontalieri;

b) l'individuazione ed il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico urbano nei comuni con popolazione inferiore a trentamila abitanti;

c) l'indirizzo e la promozione dell'integrazione dei servizi urbani con quelli provinciali;

d) l'individuazione ed il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico in aree a domanda debole;

e) la concessione di autostazioni per servizi di linea;

f) la definizione, sulla base di parametri socio-economici e territoriali, del numero massimo di autorizzazioni da prevedere nei regolamenti comunali, in materia di servizi di noleggio con veicoli della categoria M1 di cui all'articolo 47, comma 2, lettera b), del d.lgs. 285/1992;¹

g) il rilascio dell'autorizzazione all'uso in servizio di linea degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente, relativamente alle linee di propria competenza.

3. Le competenze attribuite alle Regioni all'articolo 14, comma 8, del d.lgs. 422/1997 sono delegate ai Presidenti delle province

¹ Sostituito dall' art. 14 della l.r. 22/2006.

interessate, i quali provvedono sentita la Commissione consultiva provinciale di cui all'articolo 5 della legge regionale 23 febbraio 1995, n. 24 (Legge generale sui servizi di trasporto pubblico non di linea su strada), come modificato dall'articolo 1 della legge regionale 3 giugno 1997, n. 27.

4. Le province svolgono le funzioni di cui ai commi 1 e 2 attraverso l'elaborazione del piano provinciale dei trasporti e del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale.

5. Il piano provinciale dei trasporti e' lo strumento fondamentale di indirizzo e di sintesi della politica provinciale di settore e delinea:

a) l'assetto delle reti infrastrutturali di trasporto d'interesse provinciale, sulla base delle indicazioni del piano regionale dei trasporti;

b) l'assetto dei servizi di trasporto di interesse provinciale, definito in stretta integrazione tra le diverse modalita' ed organizzato per bacini di trasporto;

c) gli indirizzi per l'elaborazione dei piani urbani del traffico;

d) l'analisi e la definizione dei costi e la previsione economica e finanziaria con l'indicazione della ripartizione dei finanziamenti tra gli enti locali per l'attuazione del piano.

6. Il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico determina, d'intesa con i comuni e le comunita' montane interessate ed in conformita' dell'assetto dei servizi e dei criteri definiti dalla Regione:

a) gli obiettivi da raggiungere in termini di efficienza ed efficacia nella organizzazione e produzione dei servizi;

b) i bacini e l'eventuale loro ripartizione in aree omogenee;

c) la rete e l'organizzazione dei servizi provinciali;

d) le aree a domanda debole ed i comuni nei quali e' finanziato il servizio urbano;

e) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, specificando l'entita' di quelle proprie e la ripartizione tra i servizi urbani nei comuni inferiori a trentamila abitanti, extraurbani ed in aree a domanda debole;

f) gli indirizzi per l'integrazione dei servizi urbani con quelli provinciali.

7. Le province, previa consultazione delle organizzazioni sindacali articolate a livello provinciale, delle associazioni delle aziende di trasporto e dei consumatori, adottano il programma triennale dei servizi e lo trasmettono alla Regione per l'approvazione secondo le modalita' di cui all'articolo 9, comma 3.

8. Le province, al fine di soddisfare con maggiore efficacia ed a minori costi particolari esigenze di mobilità complementare o speciale, ovvero in periodi di flessione della domanda, possono avvalersi di quanto previsto dall'articolo 6, comma 2, ivi compreso l'utilizzo dei veicoli immatricolati ad uso proprio.

9. Al fine di attuare gli interventi di competenza provinciale, precisando l'ammontare dei finanziamenti e coordinandoli con quelli degli altri soggetti erogatori di finanziamento, pubblici e privati, le province approvano il programma di attuazione e spesa annuale e pluriennale e lo trasmettono per conoscenza alla Regione.

Art. 6.

(Funzioni e compiti amministrativi delle comunita' montane. Aree a domanda debole)

1. Le comunita' montane, ovvero i comuni interessati in associazione tra loro, organizzano ed amministrano, nelle aree a domanda debole individuate dalle province, i servizi di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, comma 1, lettera d), anche ai sensi dell'articolo 5, comma settimo, del d.p.r. 753/1980.

2. Nell'ambito delle aree a domanda debole, gli enti locali di cui al comma 1 possono individuare modalita' particolari di espletamento dei servizi di linea, gestiti in economia ovvero da affidare, attraverso procedure concorsuali, a soggetti che abbiano i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Qualora non vi sia offerta di tali servizi possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone. Gli enti locali sono autorizzati a disciplinare, con proprio regolamento, la possibilita' di utilizzare gli scuolabus anche per finalita' sociali ed assistenziali di trasporto degli adulti, compatibilmente con le esigenze del trasporto scolastico.

3. Per i territori montani sono inoltre applicabili, al fine della programmazione dei servizi di trasporto pubblico, le disposizioni della legge regionale 2 luglio 1999, n. 16 (Testo unico delle leggi sulla montagna), in quanto compatibili.

Art. 7.

(Funzioni e compiti amministrativi dei comuni)

1. Sono attribuite ai comuni le funzioni ed i compiti diversi da quelli indicati negli articoli 4 e 5 relativi alle reti ed ai servizi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), nonché gli accertamenti previsti dall'articolo 5, settimo comma, del d.p.r. 753/1980 per i servizi di propria competenza.
2. I comuni svolgono tali funzioni e compiti attraverso l'elaborazione del piano urbano del traffico di cui all'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) e del programma triennale dei servizi di trasporto pubblico urbano.
3. Il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico urbano determina, sulla base degli obiettivi, dei criteri quantitativi e dei parametri qualitativi definiti dalla Regione, nonché degli indirizzi indicati dalla provincia per l'integrazione con i servizi provinciali:
 - a) gli obiettivi da raggiungere in termini di qualità, efficienza ed efficacia nella produzione dei servizi;
 - b) la rete e l'organizzazione dei servizi urbani;
 - c) le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, specificando l'entità di quelle proprie.
4. Il programma triennale dei servizi di trasporto dei comuni con popolazione superiore a trentamila abitanti e delle conurbazioni è approvato dalla Regione con le modalità previste dall'articolo 9, comma 3, previa acquisizione del parere della provincia; il programma triennale degli altri comuni è approvato dalla provincia con le modalità previste dall'articolo 9, comma 5.
5. Il piano urbano del traffico dei comuni nei quali è fornito un servizio di trasporto pubblico urbano, finanziato ai sensi della presente legge, è inviato alla Regione ed alla provincia, al fine di acquisire il rispettivo parere di conformità ai criteri di ottimizzazione del servizio stesso e d'integrazione con gli altri servizi di trasporto pubblico.
6. I comuni, al fine di soddisfare con maggiore efficacia ed a minori costi particolari esigenze di mobilità complementare o speciale ovvero, in periodi di flessione della domanda, possono organizzare servizi sostitutivi dei servizi di linea, avvalendosi di quanto previsto all'articolo 6, comma 2.
7. La programmazione e l'amministrazione dei servizi urbani delle conurbazioni è attribuita al comune capofila, che elabora il programma triennale d'intesa con i comuni della conurbazione.

8. Le aree di conurbazione sono definite, d'intesa con i comuni interessati, dalla Giunta regionale entro sessanta giorni dalla pubblicazione della presente legge, previo parere del Comitato competente per materia istituito, a norma dell'articolo 7, comma 7, della l.r. 34/1998, nell'ambito della Conferenza permanente Regione-Autonomie locali

8 bis. Le modifiche alle aree di conurbazione individuate secondo le modalità previste al comma 8 sono definite dalla Giunta regionale previa intesa con la provincia ed i comuni interessati. ¹

Art. 8.

(Consorzio per la mobilità nell'ambito metropolitano torinese)

1. Al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano torinese, la Regione insieme agli enti locali interessati, promuove, entro nove mesi dall'entrata in vigore della presente legge, aderendovi, la costituzione di un consorzio denominato Agenzia per la mobilità metropolitana.

2. Il consorzio, fatto salvo quanto stabilito all'articolo 8 bis, gestisce tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico degli enti aderenti in ambito metropolitano ed in particolare quelle di programmazione unitaria ed integrata del sistema della mobilità e dei trasporti, di attuazione della programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza degli enti aderenti relative all'ambito metropolitano. ²

3. Al fine di assicurare la concorrenza, i servizi extraurbani su gomma attribuiti al consorzio ed eserciti non prevalentemente nei confini dell'area della conurbazione di Torino, sono appaltati separatamente da quelli eserciti nell'area della conurbazione. I servizi eserciti prevalentemente nei confini dell'area della conurbazione di Torino possono essere suddivisi in più lotti ove ciò sia opportuno per garantire l'economicità, l'efficienza e la qualità del servizio. Per servizi eserciti prevalentemente nei confini dell'area della conurbazione di Torino, corrispondente ai confini esterni dei comuni aderenti al consorzio, si intendono quelli la cui produzione chilometrica annua sia svolta per almeno i due terzi all'interno dell'area della conurbazione. ³

¹ Aggiunto dall' art. 1 della l.r. 17/2004.

² Sostituito dall' art. 2 della l.r. 17/2004.

³ Sostituito dall' art. 2 della l.r. 17/2004.

4. Gli enti aderenti possono esercitare attraverso il consorzio ulteriori funzioni di propria competenza in materia di mobilità'.
5. La convenzione e lo statuto del consorzio disciplinano, in particolare, gli organi e le relative competenze, i rapporti tra gli enti aderenti al consorzio, la quota di partecipazione dei medesimi in funzione dei servizi conferiti, le risorse finanziarie e la dotazione organica del personale ed ogni altro aspetto necessario.

Art. 8 bis.¹

(Società delle infrastrutture regionali)

1. La Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente, può promuovere la costituzione di una o più società pubbliche, definite ai sensi dell'articolo 113 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali), come da ultimo modificato dall'articolo 4, comma 234, della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato - Legge finanziaria 2004), a cui conferire la proprietà o la gestione delle infrastrutture ferroviarie, metropolitane, tranviarie e, in generale, di impianti fissi di trasporto e di telecomunicazioni funzionali all'esercizio del trasporto. Proprietà e gestione delle infrastrutture possono essere unitariamente conferite.

Capo III. Strumenti e procedure

Art. 9.

(Accordi di programma)

1. La Regione, d'intesa con le province ed i comuni direttamente coinvolti, stipula con il Ministero dei trasporti e della navigazione accordi di programma di validità triennale per la definizione delle risorse trasferite per gli investimenti relativi al potenziamento delle reti nazionali e regionali.
2. La Regione stipula con le province ed i comuni con popolazione superiore a trentamila abitanti, accordi di programma di validità triennale per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi minimi e degli investimenti, per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e per l'arredo di linea.
3. La stipula degli accordi di programma di cui al comma 2 costituisce approvazione regionale degli indirizzi e dei contenuti dei

¹ Articolo aggiunto dall' art. 3 della l.r. 17/2004.

programmi dei servizi di trasporto pubblico e di investimento degli enti locali.

4. Nel caso di mancata stipula degli accordi di programma di cui al comma 2, la Regione provvede all'assegnazione delle risorse limitatamente alla parte relativa al finanziamento dei servizi minimi.

5. Le province stipulano accordi di programma di validità triennale con i comuni e le comunità montane interessate, per l'assegnazione delle risorse da destinare al finanziamento dei servizi urbani dei comuni con popolazione inferiore a trentamila abitanti e dei servizi in area a domanda debole.

6. Le risorse per gli investimenti, relativi al rinnovo ed al potenziamento del materiale rotabile per i servizi di competenza degli enti locali, sono attribuite, contestualmente alla stipulazione degli accordi di programma di cui al presente articolo, agli enti locali che le erogano secondo criteri e modalità stabiliti dalla Giunta regionale.

Art. 10.

(Contratti di servizio)

1. I contratti di servizio regolano l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale, con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati, e sono stipulati dagli enti concedenti per ogni tipologia di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, con riferimento agli ambiti territoriali di rispettiva competenza: intera Regione, bacini o aree omogenee, area urbana ed area a domanda debole.

2. Il periodo di validità del contratto di servizio è pari ad anni sei. Decorsa la metà del periodo contrattuale l'amministrazione concedente procede a verificare, anche sulla base delle indicazioni dei programmi triennali dei servizi:

a) il raggiungimento degli obiettivi previsti dal contratto di servizio medesimo;

b) l'idoneità della rete dei servizi in funzione della domanda;

c) l'integrazione della rete dei servizi rispetto all'intero sistema dell'offerta.

3. Qualora, a seguito della verifica di cui al comma 2, si renda necessario modificare, in aumento o in diminuzione, la rete dei servizi, l'azienda di trasporto è obbligata a prestare il servizio alle stesse condizioni fino alla concorrenza del quinto dell'importo di assegnazione per i servizi in aumento e fino alla concorrenza del 15 per cento per i servizi in diminuzione.

4. I contratti di servizio specificano i seguenti contenuti minimi:

- a) il periodo di validità del contratto;
- b) le caratteristiche dei servizi offerti ed i programmi di esercizio;
- c) l'importo eventualmente dovuto dall'ente affidante all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto, le compensazioni economiche dovute a fronte degli obblighi di servizio e di eventuali agevolazioni tariffarie, nonché le relative modalità di pagamento;
- d) le modalità di modifica della specifica dei servizi nei termini consentiti dal contratto;
- e) le modalità di revisione e di risoluzione del contratto;
- f) le garanzie che l'impresa affidataria deve prestare;
- g) le tariffe del servizio;
- h) le modalità del servizio con l'eventuale utilizzazione di veicoli della categoria M1 di cui all'articolo 47 del d.lgs. 285/1992;
- i) la disciplina da applicare in caso di subaffidamento di servizi complementari al trasporto pubblico, previa autorizzazione dell'ente;
- j) i fattori di qualità e comfort e gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di regolarità e puntualità, velocità commerciale, affidabilità del servizio, informazione ai clienti, rispetto dell'ambiente, età dei veicoli, manutenzione, comfort e pulizia dei veicoli e delle fermate, sicurezza, comportamento del personale;
- k) gli obiettivi di efficienza ed efficacia nella produzione del servizio conformemente alle indicazioni dei programmi triennali;
- l) le sanzioni in caso di mancato rispetto degli impegni assunti;
- m) l'obbligo dell'applicazione per le singole tipologie del comparto dei trasporti dei rispettivi contratti collettivi di lavoro così come sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria;
- n) l'obbligo di conseguire la sicurezza negli ambienti di lavoro;
- o) l'obbligo di tenere la contabilità separata ai sensi dell'articolo 1, comma 5, del regolamento CEE n. 1191/69 come modificato dall'articolo 1 del regolamento CEE n. 1893/91 del 20 giugno 1991 e la contabilità analitica di costi e ricavi per ciascun contratto di servizio;
- p) l'obbligo di fornire i dati necessari per il monitoraggio del servizio;
- q) la definizione dei piani di investimento per lo sviluppo ed il potenziamento delle reti e degli impianti.

5. La Regione stipula i contratti di servizio relativi ai servizi ferroviari di cui agli articoli 8 e 9 del d.lgs. 422/1997, almeno sette mesi prima dell'inizio del periodo di validità.

6. Gli enti locali stipulano i contratti per i servizi di loro competenza tre mesi prima dell'inizio del periodo di validità.

Art. 11

(Procedure concorsuali)

1. Gli enti contraenti gli accordi di programma di cui all'articolo 9 stipulano i contratti di servizio con i soggetti aggiudicatari o affidatari, a seguito dell'espletamento di gare con procedura ad evidenza pubblica o di altra forma di affidamento prevista dalla normativa nazionale vigente. I soggetti devono essere in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada.¹
2. Qualora il servizio sia affidato a seguito di espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica, l'aggiudicazione avviene sulla base del criterio previsto dall'articolo 24, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158 (Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi), secondo le procedure previste dall'articolo 12, comma 2, e dall'articolo 13, limitatamente ai casi contemplati, del d.lgs 158/1995, nonchè secondo quanto stabilito dall'articolo 18, comma 2, lettera a), ultimi tre periodi del d.lgs. 422/1997 e successive modificazioni.²
- 2 bis. In coerenza alla normativa nazionale non sono ammessi a partecipare alle gare di cui al comma 2 le società che, in Italia o all'estero, gestiscono a qualunque titolo servizi pubblici locali in virtù di un affidamento diretto, di una procedura non ad evidenza pubblica, o a seguito dei relativi rinnovi; tale divieto si estende alle società controllate o collegate, alle loro controllanti, nonchè alle società controllate o collegate con queste ultime. Sono parimenti esclusi i gestori delle infrastrutture ferroviarie, metropolitane, tranviarie e, in generale, di impianti fissi di trasporto e telecomunicazioni funzionali all'esercizio del trasporto.³
- 2 ter. Il divieto di cui al comma 2 bis si applica a decorrere dalla scadenza del periodo transitorio di cui all'articolo 21,

¹ Sostituito dall' art. 4 della l.r. 17/2004.

² Sostituito dall' art. 4 della l.r. 17/2004.

³ Aggiunto dall' art. 4 della l.r. 17/2004.

comma 1, salvo nei casi in cui si tratti dell'espletamento delle prime gare aventi ad oggetto i servizi specifici precedentemente forniti dalle società partecipanti alla gara stessa. ¹

2 quater. La Giunta regionale può prevedere criteri di gradualità nella scelta della modalità di conferimento del servizio ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera b). ²

3. In caso di subentro di un'impresa al gestore che cessa dal servizio non spetta alcun indennizzo. La stessa norma si applica in caso di mancato rinnovo del contratto di servizio alla scadenza, di decadenza del contratto medesimo, di risoluzione contrattuale. In caso di subentro, i beni strumentali finanziati a qualsiasi titolo dalla Regione, mantengono il vincolo di destinazione d'uso per i periodi di cui all'articolo 16. Qualora il precedente gestore non ceda la proprietà di tali beni al nuovo aggiudicatario, è tenuto a restituire alla Regione la quota parte dei contributi erogati, corrispondente al periodo di mancato utilizzo. In tale caso decade il vincolo di destinazione d'uso. Per l'acquisto dal precedente gestore di altri beni strumentali senza vincolo di destinazione l'aggiudicatario gode del diritto di prelazione.

4. Il trasferimento del personale dall'impresa cessante all'impresa subentrante è disciplinato dall'articolo 26, del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148 (Coordinamento delle norme sulla disciplina giuridica dei rapporti collettivi del lavoro con quelle sul trattamento giuridico-economico del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione), con applicazione per le singole tipologie del comparto dei trasporti dei rispettivi contratti collettivi di lavoro. Tale disposizione non si applica ai servizi gestiti con mezzi alternativi a quelli di linea di cui all'articolo 14, comma 4, del d.lgs. 422/1997.

5. L'ente affidante ha facoltà di revocare l'affidamento, con atto motivato, in caso di modifiche o revisione sostanziale della rete dei servizi, ovvero nei casi in cui venga meno l'interesse pubblico, così come previsto dal contratto di servizio. L'affidatario incorre nella decadenza dell'affidamento in presenza di irregolarità specificamente previste nel contratto di servizio.

¹ Aggiunto dall' art. 4 della l.r. 17/2004.

² Aggiunto dall' art. 4 della l.r. 17/2004.

Art. 12.

(Politica tariffaria e di promozione)

1. La Giunta regionale definisce, d'intesa con gli enti locali delegati secondo le procedure di cui all'articolo 4, comma 6, sentite le organizzazioni sindacali e le associazioni dei consumatori, la politica tariffaria e le sue modalita' di applicazione in coerenza con i principi di integrazione ed uniformita' tra i diversi sistemi, modi e tipi di trasporto ed in coerenza con gli obiettivi in materia di rapporto tra ricavi e costi dei servizi fissati dalla presente legge e nel rispetto dei parametri dell'inflazione programmata come stabilito dagli accordi interconfederali con il Consiglio dei Ministri del 23 luglio 1993, del 18 dicembre 1998 e successivi eventuali aggiornamenti.
- 1 bis. Le norme per l'eventuale revisione delle tariffe di trasporto pubblico locale devono essere previste nei contratti di assegnazione dei servizi medesimi. ¹
2. Le tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale sono indicate, in armonia con i criteri di cui ai commi 1 e 1 bis, nell'ambito dei contratti di servizio di cui all'articolo 10. ²
3. Gli enti locali possono individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalita', con oneri a carico dei propri bilanci.
4. La Regione provvede per le proprie finalita' a quanto previsto nel comma 3 con deliberazione della Giunta regionale, definendo criteri, modalita' e risorse.
5. E' vietato il rilascio di titoli di viaggio gratuiti.
6. La Regione, in concorso con gli enti locali, al fine di incrementare l'utenza, definisce una strategia di promozione fondata su incentivi e sulla diffusione dell'informazione.

Art. 13.

(Osservatorio regionale della mobilità)

1. Al fine di verificare l'efficacia delle politiche di trasporto pubblico messe in atto, e' istituito presso la Regione l'osservatorio regionale della mobilità.
2. L'osservatorio regionale monitorizza ed aggiorna periodicamente, attraverso la costituzione di un sistema informativo esteso agli enti

¹ Aggiunto dall' art. 5 della l.r. 17/2004.

² Sostituito dall' art. 5 della l.r. 17/2004.

locali, le caratteristiche della domanda e dell'offerta, il flusso della spesa di esercizio e di investimento ed elabora parametri di efficacia, di efficienza e di qualità dei servizi offerti. Predisporre una relazione annuale sull'andamento dei servizi di trasporto e la trasmette alla Giunta regionale ed alla Commissione consiliare competente.

3. Gli enti locali trasmettono alla Regione, per le opportune verifiche, i dati necessari forniti dalle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico, secondo le modalità specificate nei contratti di servizio di cui all'articolo 10.

4. I dati raccolti dall'osservatorio sono trasmessi alle organizzazioni sindacali, imprenditoriali e dei consumatori e sono oggetto di confronto tra le organizzazioni e la Regione per la definizione del successivo programma triennale dei trasporti.

Capo IV. Risorse

Art. 14.

(Ammissibilità al finanziamento)

1. Tutti i contratti di servizio pubblico, definiti per ambito regionale, per bacino, per area omogenea o per area urbana, devono prevedere, a partire dal 1. gennaio 2000, un rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura, pari almeno allo 0,35. Tale rapporto è incrementato in misura coerente con gli obiettivi di efficienza ed efficacia definiti negli accordi di programma di cui all'articolo 9, comma 2.

2. Non sono consentiti contributi degli enti locali a copertura di eventuale minor rapporto tra ricavi e costi a partire dal 1. gennaio 2000.

3. A partire dal 1. gennaio 2000 sono posti a gara pubblica solo i servizi che prevedano, nei rispettivi capitolati di appalto, per ambito regionale, per bacino, per area omogenea o per area urbana, il raggiungimento del rapporto tra ricavi e costi almeno pari allo 0,35. Il finanziamento non può, in ogni caso, eccedere il 65 per cento del costo di aggiudicazione.

4. Nella determinazione del rapporto tra ricavi e costi la stima degli introiti deve essere effettuata, tenendo conto della politica tariffaria della Regione, sulla base della domanda espressa dal territorio.

5. La stima dei costi deve essere effettuata, all'interno delle tipologie di servizio urbano ed extraurbano, in relazione alle dimensioni del servizio messo in appalto, a cui corrispondono costi

parametrici dell'azienda-tipo di gestione, ed alle caratteristiche insediative ed orografiche del territorio servito, a cui corrispondono diverse velocità commerciali.

6. L'eventuale risparmio, conseguito da appalti affidati all'offerta economicamente più vantaggiosa, rispetto alle risorse assegnate alla provincia, al comune o alla comunità montana, rimane a disposizione della provincia, del comune o della comunità montana con vincolo di destinazione alla funzione di trasporto pubblico.¹

7. I servizi di cui all'articolo 6 sono finanziati assumendo come valore di riferimento il prodotto della quota pro capite media regionale di finanziamento del trasporto pubblico locale per il numero di residenti nell'area, al netto dei costi per l'esercizio degli eventuali servizi di linea, esclusi quelli ferroviari. Tale finanziamento non è soggetto alle determinazioni di cui ai commi 1, 2 e 3.

Art. 15.

(Determinazione e ripartizione delle risorse)

1. La Regione sulla base della programmazione regionale e degli enti locali determina le risorse necessarie per l'esercizio e gli investimenti del trasporto pubblico locale compresi i servizi ferroviari. Tali risorse disponibili sul bilancio regionale per il finanziamento del trasporto pubblico locale sono ripartite, al netto del costo del servizio ferroviario e della quota destinata agli investimenti, alle province ed ai comuni con popolazione superiore a trentamila abitanti.

2. Una quota non inferiore al 3 per cento delle risorse attribuite agli enti locali per l'esercizio del trasporto pubblico locale deve essere destinata agli investimenti per le attrezzature di arredo delle linee e di controllo e monitoraggio dell'utenza e ad azioni di promozione e di informazione del trasporto pubblico locale, a decorrere dal 1. gennaio 2000.

3. La ripartizione delle risorse necessarie al finanziamento degli investimenti e dei servizi minimi avviene, tenuto conto dei programmi di servizio degli enti locali, assumendo omogenei parametri rappresentativi delle caratteristiche territoriali, insediative e di mobilità del territorio servito, nonché delle caratteristiche dei servizi stessi.

4. La verifica della ripartizione avviene ogni tre anni, a seguito del monitoraggio del grado di attuazione e del conseguimento degli

¹ Sostituito dall' art. 6 della l.r. 17/2004.

obiettivi dell'accordo di programma e del programma dei servizi stipulati.

Art. 16.

(Fondo regionale trasporti)

1. Le risorse finanziarie relative all'espletamento delle funzioni amministrative di cui al d.lgs. 422/1997, trasferite dallo Stato al momento del conferimento delle funzioni, confluiscono annualmente in un apposito capitolo del bilancio regionale, denominato Fondo regionale trasporti.
2. Il fondo regionale trasporti, oltre che dalle risorse di cui al comma 1, e' alimentato da risorse proprie regionali ed il suo ammontare e' determinato con legge di bilancio.
3. Il fondo regionale trasporti fa fronte agli oneri derivanti dagli accordi di programma di cui all'articolo 9 ed ai contratti di servizio di cui all'articolo 10.
4. Il fondo regionale trasporti e' articolato in sei parti destinate rispettivamente a far fronte:
 - a) agli oneri relativi all'effettuazione dei servizi su ferro;
 - b) agli oneri relativi agli investimenti sulla rete regionale, comprensiva degli impianti fissi e delle infrastrutture sia della rete ferroviaria sia della rete di trasporto pubblico locale;
 - c) agli oneri relativi agli investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali;
 - d) agli investimenti di cui all'articolo 15, comma 2;
 - e) agli oneri relativi ai servizi minimi;
 - f) agli oneri relativi al funzionamento delle attivita' dell'osservatorio regionale della mobilità.
5. Una quota delle risorse di cui al comma 4, lettera c), alimenta i fondi di cui all'articolo 17, commi 3, 4 e 5.
6. La Giunta regionale con apposito provvedimento stabilisce i vincoli e le forme di garanzia a carico degli enti e delle aziende beneficiari dei contributi in conto capitale.

Art. 17.

(Fondo trasporti degli enti locali)

1. Le province, i comuni e le comunita' montane istituiscono appositi fondi trasporti in cui confluiscono le risorse relative

all'espletamento delle funzioni amministrative delegate, oltre a risorse proprie.

2. Il fondo trasporti degli enti locali fa fronte agli accordi di programma di cui all'articolo 9, commi 2 e 5 ed ai contratti di servizio di cui all'articolo 10.

3. Il fondo provinciale e' articolato in cinque parti, destinate rispettivamente a far fronte:

a) agli oneri relativi ai servizi di trasporto extraurbano;

b) agli oneri relativi ai servizi di trasporto urbano nei comuni con popolazione inferiore a trentamila abitanti;

c) agli oneri relativi ai servizi in aree a domanda debole;

d) agli investimenti di cui all'articolo 15, comma 2;

e) agli investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali.

4. Il fondo comunale e' articolato in tre parti, destinate rispettivamente a far fronte:

a) agli oneri relativi al trasporto urbano;

b) agli investimenti di cui all'articolo 15, comma 2.

c) agli investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali.

5. Il fondo trasporti delle comunita' montane e' articolato in due parti, destinate rispettivamente a far fronte:

a) agli oneri relativi ai servizi di trasporto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera d);

b) agli investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali.

6. Le province ed i comuni sono autorizzati a trasferire, con proprio atto, le eventuali risorse eccedenti, a seguito della stipula dei contratti di servizio, dai servizi agli investimenti.

7. Le scadenze delle erogazioni dei flussi di spesa sono definite nei provvedimenti amministrativi di approvazione del riparto delle risorse.

Capo V. Vigilanza e sanzioni

Art. 18.

(Vigilanza)

1. La Regione esercita compiti di controllo per la generalita' dei servizi di trasporto pubblico locale.

2. Le funzioni relative alla vigilanza sui servizi sono esercitate dagli enti competenti.

3. Le aziende esercenti i servizi hanno l'obbligo di consentire al personale incaricato ai sensi del comma 2, il libero accesso ai veicoli, agli impianti ed alla documentazione amministrativa contabile, secondo quanto previsto dai rispettivi contratti di servizio.

4. Il personale di cui al comma 2 accerta e contesta le violazioni a carico delle aziende secondo quanto previsto nei rispettivi contratti di servizio.

Art. 19.

(Sanzioni a carico dell'affidatario dei servizi di trasporto pubblico)

1. L'ente affidante applica le sanzioni previste dall'articolo 10, comma 4, lettera l) in presenza delle infrazioni specificamente previste dal contratto di servizio.

2. Il contratto di servizio prevede altresì le sanzioni applicabili per l'inosservanza degli obblighi di cui all'articolo 18.

Art. 20.

(Sanzioni a carico degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e procedure di applicazione)

1. I viaggiatori dei servizi pubblici di trasporto sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, a conservarlo per la durata dell'intero percorso ed a esibirlo al personale dell'azienda esercente o dell'ente competente.

2. Chiunque, senza averne dato preavviso al personale di bordo, risulti sprovvisto del prescritto titolo di viaggio, è tenuto, oltre al pagamento del normale biglietto a tariffa ordinaria, anche al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria. L'entità della sanzione non può essere inferiore a venti volte e superiore a centoventi volte il prezzo del biglietto a tariffa ordinaria per il percorso minimo di cui alla tabella tariffaria autorizzata.

3. Nel caso di servizio di riscossione o di controllo meccanizzato la sanzione è aumentata del 50 per cento.

4. È ammesso il pagamento di una somma in misura ridotta pari alla terza parte del massimo della sanzione prevista per la violazione commessa o, se più favorevole, al doppio del minimo della sanzione edittale, oltre alle spese del procedimento, se l'utente estingue l'illecito entro sessanta giorni dalla contestazione, o, se questa non è avvenuta, dalla notificazione.

5. L'ente competente provvede ad emanare le opportune

disposizioni per l'applicazione delle sanzioni nei limiti delle norme stabilite nel presente articolo.

6. Le violazioni amministrative previste a carico degli utenti dei servizi di trasporto sono accertate e contestate, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale), dal personale delle aziende di trasporto a ciò espressamente incaricato. A tal fine ogni azienda segnala all'ente competente all'esercizio delle funzioni amministrative relative ai servizi eserciti, i nominativi dei propri dipendenti incaricati del controllo. Essi debbono essere muniti di apposito documento di riconoscimento rilasciato dalla azienda. Restano ferme le competenze dei soggetti cui sono attribuiti poteri di accertamento e contestazione di illeciti amministrativi in base alle leggi vigenti. L'ordinanza-ingiunzione di cui all'articolo 18 della l. 689/1981, è emessa, ove sussistano i presupposti, dal responsabile dell'esercizio dell'azienda concessionaria del servizio di trasporto.

7. Il ricavato delle sanzioni applicate agli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale costituisce provento del traffico dell'azienda che ha irrogato la sanzione.

Capo VI. Norme transitorie e finali

Art. 21.

(Procedure transitorie)

1. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 11, comma 2 quater, ¹ in fase di prima applicazione della presente legge fino al 31 dicembre 2002, vige la seguente procedura semplificata. ²

2. La Giunta regionale individua ed attribuisce alle province le linee del servizio regionale del trasporto pubblico, comprensivo delle linee interregionali, di granturismo e transfrontaliere.

3. La Giunta regionale, relativamente ai servizi di trasporto pubblico locale, attua il riparto tra i servizi di trasporto urbano ed extraurbano e attribuisce le risorse agli enti locali sulla base della spesa consolidata e di indicatori territoriali e di mobilità. Le competenze di cui all'articolo 5, comma 2, lettera b), attribuite alle province restano in capo ai comuni secondo le rispettive competenze sino al 31 dicembre 2000. Le competenze relative ai servizi suburbani, attualmente eserciti dall'Azienda Torinese

¹ Aggiunto dall' art. 7 della l.r. 17/2004.

² In materia di differimento del termine previsto si veda l' art. 10 della l.r. 10/2004.

Mobilità (ATM) sono attribuite alla Provincia di Torino sino al 31 dicembre 2000.

4. Salvo quanto disposto dal comma 5, gli enti locali dal 1° gennaio 2001 procedono all'affidamento dei servizi di trasporto mediante le procedure concorsuali di cui all'articolo 11. I contratti di servizio stipulati a seguito dell'emanazione del decreto legislativo 1998, n. 345 (Intervento sostitutivo del Governo per la ripartizione di funzioni amministrative tra Regioni ed enti locali in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 5, della legge 15 marzo 1997, n. 59), sono prorogati sino al 31 dicembre 2000, previa revisione dei contratti di servizio in essere se necessaria.

5. Gli enti contraenti gli accordi di programma di cui all'articolo 9, limitatamente alla stipulazione del primo contratto di servizio e successive proroghe, con scadenza entro la fine del periodo transitorio¹, possono utilizzare la procedura negoziata di cui all'articolo 12, comma 2, lettera c), del d.lgs. 158/1995. I contratti di servizio sono estesi agli ambiti territoriali di cui all'articolo 10, comma 1°. Al fine di favorire l'aggregazione tra le imprese operanti e di superare la piccola dimensione e l'eccessiva frammentazione che ostacolano il raggiungimento di soddisfacenti livelli di sinergia ed efficienza economica, ove tutti i soggetti che esercitano, alla data del 31 dicembre 1999, i servizi compresi in ciascun ambito territoriale costituiscano una riunione di imprese nelle forme elencate dall'articolo 23, comma 2, del d.lgs. 158/1995, alla riunione di imprese sono in via prioritaria rivolti l'invito a presentare un'offerta e l'attività negoziale di cui all'articolo 12, comma 2, lettera c), del d.lgs. 158/1995.

6. Nelle more dell'istituzione del consorzio di cui all'articolo 8 le funzioni di programmazione ed amministrazione dell'area conurbana di Torino sono attribuite:

a) al Comune di Torino, in accordo con la Provincia di Torino relativamente ai servizi urbani e suburbani attualmente eserciti dall'ATM;

b) agli altri enti per i rimanenti servizi urbani secondo le rispettive competenze.

¹ Sostituito dall' art. 7 della l.r. 17/2004.

Art. 22.

(Riassetto organizzativo delle Aziende pubbliche)

1. Gli enti locali procedono alla trasformazione delle aziende speciali e delle aziende consortili in società di capitali, ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra i dipendenti, o all'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione. Di tali società l'Ente titolare del servizio può restare socio unico per un periodo non superiore a due anni. La trasformazione è completata entro il 31 dicembre 2000. Entro la stessa data gli enti locali procedono al frazionamento, in distinte società di cui sopra, delle aziende speciali o consortili, laddove ciò sia opportuno al fine del superamento degli assetti monopolistici del settore.

2. Nel periodo che precede la trasformazione in società di cui al comma 1, è escluso l'ampliamento dei bacini di servizio delle aziende speciali e delle aziende consortili rispetto a quelli già gestiti alla data di entrata in vigore della presente legge. Dalla stessa data, gli enti locali non possono costituire nuove aziende speciali o consortili.

3. Durante il periodo che precede la trasformazione in società di cui al comma 1, gli enti locali individuano le quote di servizio o i servizi speciali, esercitati dalle rispettive aziende speciali o consortili, che possono essere gestiti in modo più economico a seguito del loro affidamento a terzi mediante procedura concorsuale. Gli enti locali attribuiscono tali servizi osservando le disposizioni dell'articolo 11.

4. Ove gli enti locali costituiscano, per concorrere alle gare per l'esercizio dei servizi pubblici di loro pertinenza, società di cui al comma 1, in cui si preveda il coinvolgimento di soggetti privati, la scelta di soci privati avviene tramite le procedure previste dal decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 533 (Regolamento recante norme sulla costituzione di società miste in materia di servizi pubblici degli enti territoriali); si osservano tali disposizioni, in quanto applicabili, anche nel caso di partecipazione minoritaria di soci privati.

5. Gli enti locali che effettuano la trasformazione di cui al comma 1 entro il 31 dicembre 2000, possono procedere, per una sola volta, all'affidamento diretto dei servizi alle società derivanti dalla trasformazione, mediante la stipulazione dei relativi contratti di servizio per un periodo non superiore a due anni. Ove la trasformazione non avvenga entro il termine indicato, provvede il Sindaco o il Presidente della provincia nei successivi tre mesi. In caso di ulteriore inerzia, la Regione procede all'affidamento

immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui all'articolo 11.

5 bis. I contratti di servizio di cui al comma 5 possono essere prorogati o rinnovati sino al 31 dicembre 2005 o per tutto il periodo transitorio concedibile ai sensi dell'articolo 21.¹

Art. 23.

(Modalità di conferimento di funzioni)

1. Il conferimento delle funzioni e' regolato con le modalità previste dal Titolo III della l.r. 34/1998.

Art. 24.

(Rinvio)

1. Per quanto non disciplinato dalla presente legge si applicano le disposizioni previste dalla l.r. 34/1998.

2. Le funzioni ed i compiti amministrativi che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale in materia di trasporto pubblico locale lacuale, fluviale ed aereo e le funzioni ed i compiti amministrativi riguardanti gli impianti a fune di ogni tipo, quali funivie, seggiovie, sciovie, funicolari e tutti gli impianti di risalita in genere e le relative infrastrutture di interscambio, sono delegati a province, comuni e comunità montane con provvedimenti regionali, da emanare in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59), come modificato dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 443 e comunque entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Art. 25.

(Interventi sostitutivi)

1. In caso di accertata inerzia da parte delle amministrazioni locali nell'esercizio delle funzioni e delle competenze delegate, la Giunta regionale fissa un termine per procedere, trascorso il quale dispone interventi sostitutivi.

¹ Aggiunto dall' art. 8 della l.r. 17/2004.

Art. 26.

(Disposizioni finanziarie)

1. Per l'esercizio finanziario 2000 sono istituiti appositi capitoli di entrata nel bilancio di previsione con le seguenti denominazioni:

a) "Trasferimenti statali per le funzioni amministrative relative alle ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.A." (articolo 20, comma 3, del d.lgs. 422/1997);

b) "Trasferimenti statali per le funzioni amministrative relative ai servizi regionali e locali delle Ferrovie dello Stato S.p.A." (articolo 20, comma 4, del d.lgs. 422/1997);

c) "Recupero di contributi in conto capitale da enti e da aziende di trasporto per investimenti di cui all'articolo 11, comma 3".

2. Per l'esercizio finanziario 2000 sono istituiti appositi capitoli di spesa:

a) capitolo di spesa di cui all'articolo 16, comma 4, lettera a), con la seguente denominazione: "Fondo regionale trasporti. Spese per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario regionale e locale" (articolo 20 del d.lgs. 422/1997);

b) capitolo di spesa di cui all'articolo 16, comma 4, lettera b), con la seguente denominazione: "Fondo regionale trasporti. Spese per investimenti sulla rete regionale, comprensiva degli impianti fissi e delle infrastrutture sia della rete ferroviaria sia della rete di trasporto pubblico locale";

c) capitolo di spesa di cui all'articolo 16, comma 4, lettera c), con la seguente denominazione: "Fondo regionale trasporti. Spese per investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali per il trasporto ferroviario ed assegnazione di risorse agli enti locali per spese di investimento per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e per i beni strumentali aziendali del trasporto pubblico locale";

d) capitolo di spesa di cui all'articolo 16, comma 4, lettera d), con la seguente denominazione: "Fondo regionale trasporti. Assegnazione di somme agli enti locali per spese di investimento nel settore del trasporto pubblico locale";

e) capitolo di spesa di cui all'articolo 16, comma 4, lettera e), con la seguente denominazione: "Fondo regionale trasporti. Assegnazione di somme agli enti locali per il finanziamento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale";

f) capitolo di spesa di cui all'articolo 16, comma 4, lettera f), con la seguente denominazione: "Fondo regionale trasporti. Spese per oneri relativi al funzionamento delle attivita' di cui all'articolo 13";

g) capitolo di spesa di cui all'articolo 12, comma 3, con la seguente denominazione: "Trasferimenti agli enti locali per la copertura degli oneri derivanti dalle agevolazioni tariffarie individuate dalla Regione Piemonte";

h) capitolo di spesa di cui all'articolo 12, comma 6, con la seguente denominazione: "Interventi promozionali del trasporto pubblico locale".

3. Le risorse di cui ai capitoli d) ed e) del comma 2 sono rispettivamente definite nella misura del 3 per cento e del 97 per cento dello stanziamento annuale disponibile. I comuni destinatari delle deleghe di cui alla presente legge sono autorizzati a destinare una somma non superiore all'1 per cento del medesimo stanziamento per il finanziamento degli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate. Per le stesse finalità le province sono autorizzate, in aggiunta alla spesa annuale minima pari a lire 150 milioni, salvo aggiornamento annuale in base all'andamento dell'inflazione, a destinare una somma non superiore all'1 per cento dello stanziamento annuale disponibile.

3 bis. Il consorzio di cui all'articolo 8 è autorizzato a destinare, per far fronte agli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni delegate, una somma non superiore al 2 per cento delle risorse ad esso assegnate per i servizi di trasporto pubblico locale.¹

4. La dotazione dei capitoli istituiti in applicazione dei commi 1, 2 e 3 e' definita in sede di predisposizione dei relativi bilanci annuali.

Art. 27.

(Disposizioni finanziarie integrative per la definizione degli esercizi pregressi)

1. Le somme erogate, in base ai provvedimenti della Giunta regionale, a titolo di acconto dei contributi di esercizio per gli anni 1994, 1995, 1996, 1997 e 1998 sono considerate a titolo definitivo.

2. Le eventuali disponibilità residue ai sensi della legge 10 aprile 1981, n. 151 (Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore), comprese le somme di cui all'articolo 5, comma 4, secondo periodo ed all'articolo 10, comma 2 della legge regionale 10 agosto 1998, n. 22 (Interventi finanziari della Regione per il risanamento del settore del trasporto pubblico locale), sono

¹ Aggiunto dall' art. 9 della l.r. 17/2004.

utilizzate per concorrere alla copertura dei disavanzi di esercizio di cui all'articolo 2, comma 2, lettera b), della stessa legge relativi agli anni 1994, 1995 e 1996, ad incremento delle risorse stanziare dalla legge 18 giugno 1998, n. 194 (Interventi nel settore dei trasporti).

3. La Giunta regionale con apposita deliberazione, in attuazione della l. 194/1998, definisce i soggetti aventi diritto alla copertura dei disavanzi relativi agli anni 1994, 1995 e 1996, i disavanzi ammessi a contributo e l'ammontare del contributo per ciascun beneficiario.

4. La Regione provvede all'erogazione dei contributi ai soggetti beneficiari secondo le disposizioni previste dalla l. 194/1998 contraendo apposito mutuo da ammortizzare mediante le risorse assegnate per il periodo 1994/1996 dalla suddetta legge e mediante le risorse di cui al comma 2 del presente articolo.

5. Le eventuali disponibilità residue, risultanti dall'applicazione del comma 4, sono utilizzate ad incremento del fondo investimenti di cui alla l. 194/1998.

Art. 28.

(Funzioni soppresse)

1. Sono soppresse le funzioni amministrative relative:

a) all'approvazione degli organici dei sistemi di trasporto;

b) all'assenso alla nomina dei direttori di esercizio degli impianti fissi;

c) alla presa d'atto dei provvedimenti delle amministrazioni dei consorzi strade vicinali, di cui al decreto legge luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446 (Facolta' agli utenti delle strade vicinali di costituirsi in Consorzio per la manutenzione e la ricostruzione di esse), convertito dalla legge 13 aprile 1925, n. 473;

d) all'approvazione dei regolamenti comunali relativi all'esercizio dei servizi pubblici non di linea e del servizio di noleggio con conducente mediante autobus ai sensi dell'articolo 85 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 (Attuazione della delega di cui all'art. 1 della L. 22 luglio 1975, n. 382).

Art. 29.

(Regionalizzazione della gestione governativa laghi)

1. La Giunta regionale provvede alla programmazione, regolazione e gestione dei servizi per il trasporto di persone e cose sui laghi oggetto della gestione governativa con le modalità di cui al

presente articolo.

2. La Regione opera nel rispetto ed in attuazione degli impegni dello Stato conseguenti a rapporti internazionali riguardanti la navigazione garantendo, ove necessario, la presenza del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

3. La Giunta regionale di intesa con le Regioni Lombardia, Veneto e con la Provincia autonoma di Trento, promuove la costituzione di un comitato interregionale composto dai Presidenti o loro delegati.

4. Il comitato di cui al comma 3 esplica le seguenti funzioni:

a) cura la procedura di trasferimento alle Regioni della gestione governativa laghi di cui all'articolo 11 del d.lgs. 422/1997, esplica tutti gli atti per l'attribuzione delle relative risorse finanziarie da parte dello Stato con le procedure disciplinate dall'articolo 7, comma 1, legge 15 marzo 1997, n. 59 e dell'articolo 12 del d.lgs. 422/1997;

b) fissa gli indirizzi per l'attuazione del piano di risanamento tecnico economico di cui all'articolo 11 del d.lgs. 422/1997;

c) provvede, nelle more del riassetto organizzativo, all'amministrazione dei servizi di trasporto lacuale, emanando le direttive per l'amministrazione del patrimonio e per la redazione del piano di impresa;

d) nomina, nelle more del riassetto organizzativo e comunque almeno sino all'effettivo trasferimento della gestione governativa laghi alle Regioni, una struttura tecnica costituita da dirigenti o funzionari regionali per l'esercizio delle proprie funzioni;

e) stipula il contratto di programma per il piano degli investimenti ed il parco natanti, nonché i contratti di servizio per l'espletamento dei servizi minimi di trasporto pubblico;

f) elabora gli indirizzi per l'eventuale costituzione di società per la gestione dei servizi pubblici di navigazione.

5. Le decisioni del comitato sono assunte all'unanimità dei componenti e vengono approvate con deliberazioni conformi della Giunta regionale quando comportano impegni di spesa.

6. La Giunta regionale propone al Consiglio regionale, anche su indicazione degli enti locali interessati ed insieme agli altri enti pubblici interessati, sulla base degli indirizzi del Comitato di cui al comma 3, la costituzione di società per azioni, aventi ad oggetto il compito di provvedere alla gestione dei servizi di trasporto lacuale già resi dalla gestione governativa di cui all'articolo 11 del d.lgs. 422/1997.

7. Le quote di partecipazione, l'atto costitutivo, lo statuto ed ogni

altro atto connesso sono approvati con deliberazione della Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente.

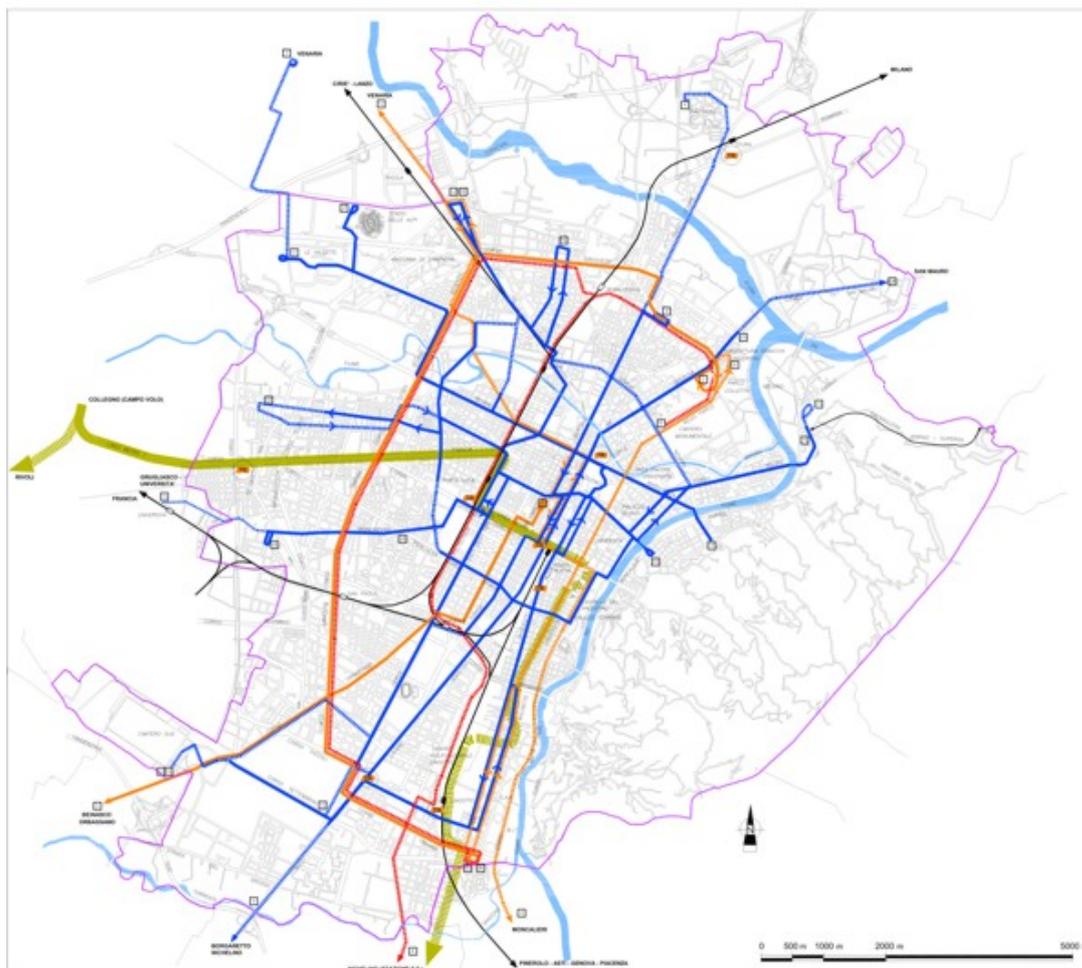
8. I servizi di navigazione lacuali possono essere gestiti direttamente dalle società di cui al comma 6 oppure da società terze, a seguito dell'espletamento di procedure concorsuali.

Art. 30.

(Abrogazione di norme)

1. Sono abrogate in particolare le seguenti disposizioni:

- a) legge regionale 23 luglio 1982, n. 16;
- b) legge regionale 18 aprile 1985, n. 37;
- c) legge regionale 23 gennaio 1986, n. 1;
- d) legge regionale 23 dicembre 1996, n. 93;
- e) legge regionale 9 maggio 1997, n. 23;
- f) comma 1 dell'articolo 15 della legge regionale 23 febbraio 1995, n. 24.



Deliberazione della Giunta Regionale 17 marzo 2003, n. 1-8692

Presca d'atto delle integrazioni e modifiche dello Statuto e della Convenzione tra Regione Piemonte, Provincia di Torino e Comune di Torino per la costituzione di un Consorzio denominato "Agenzia per la Mobilità Metropolitana" ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 della l.r. 4 gennaio 2000, n.° 1 di cui alla D.G.R. n. 101-6933 del 5/8/2002

(Bollettino Ufficiale n. 13 del 27 / 03 / 2003)

A relazione del Vicepresidente Casoni:

Sulla base di quanto stabilito dal D.Lgs. 19/11/97, n. 422, che ha conferito alle Regioni e agli Enti Locali una serie di nuove funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, la Regione Piemonte ha introdotto in Piemonte, con la l.r. 4/01/2000, n. 1, una nuova normativa in materia di Trasporto Pubblico Locale, prevedendo tra l'altro la costituzione di un Consorzio denominato Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

Secondo quanto previsto in tale norma, si è provveduto alla stesura dello schema dello Statuto e dello schema della Convenzione, con l'individuazione dei Comuni che possono aderire all'Agenzia e dei servizi di trasporto pubblico delegati o conferiti all'Agenzia da parte di Regione Piemonte, Provincia di Torino e Comune di Torino.

Con la DGR n. 101-6933 del 5/8/2002 sono stati approvati gli Schemi dello Statuto e della Convenzione, successivamente trasmessi alla Provincia di Torino, al Comune di Torino ed agli altri Comuni per le relative approvazioni da parte dei rispettivi Consigli.

Con la Delibera del Consiglio Provinciale n. 249-197369 e con la Delibera del Consiglio Comunale di Torino n. 200207588/06 del 10/02/2003 i due Enti hanno provveduto ad approvare gli schemi dello Statuto e della Convenzione, secondo quanto previsto nel Protocollo d'Intesa sottoscritto nel luglio 2002.

In base a quanto emerso durante i lavori del tavolo tecnico, risulta da modificare:

a) l'Allegato 2 (art. 1 comma 3 dello Statuto) per la quota di partecipazione dei Comuni, in quanto il dato ISTAT relativo ai residenti nel Comune di Collegno si è rivelato errato ed è stato corretto;

b) la quota di partecipazione della Regione Piemonte viene modificata da 38,0% a 37,5% e la quota del Comune di Torino viene modificata da 37,0% a 37,5% (art. 2 comma 3 della Convenzione);

c) sulla base di quanto previsto al punto b), il conferimento della Regione al Fondo Consortile viene modificato dal valore di Euro 950.000 al valore di Euro 937.500 (art. 7 comma 1);

d) il numero dei componenti il Consiglio di Amministrazione viene modificato da sei a sette oltre al Presidente dell'Agenzia (art. 3 comma 6);

e) vengono apportate altre modifiche di mero carattere formale al testo già approvato con D.G.R. n. 101-6933 del 05/08/02.

Inoltre, per motivi di chiarezza e trasparenza si ritiene opportuno riapprovare il testo dello Statuto e della Convenzione con il presente provvedimento.

Risulta a questo punto ultimata la fase di confronto tra gli Enti coinvolti e di approvazione formale dello Statuto e della Convenzione da firmarsi in tempi brevi, occorre procedere alla Costituzione dell'Agenzia ed alle fasi di avvio delle attività operative.

Alla presente deliberazione sono allegati:

* Allegato 1: Comuni che possono aderire al Consorzio con popolazione residente al 31/12/2001 e quota di partecipazione all'Agenzia.

* Allegato 2: Statuto dell'Agenzia.

* Allegato 3: Convenzione tra gli Enti aderenti.

Per quanto sopra;

per i motivi riportati in premessa;

la Giunta Regionale, unanime,

delibera

1) di prendere atto delle modifiche apportate al testo dello Statuto e della Convenzione tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino ed il Comune di Torino per la costituzione di un Consorzio denominato "Agenzia per la Mobilità Metropolitana" ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 della l.r. 4 gennaio 2000, n° 1, allegati al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale.

2) di autorizzare il Presidente, o l'Assessore da lui delegato, alla stipula della Convenzione sopracitata;

3) di provvedere, con atto successivo, alla Costituzione del Consorzio denominato "Agenzia per la Mobilità Metropolitana" secondo quanto previsto dallo Statuto e dalla Convenzione;

4) di riapprovare, per le motivazioni meglio esplicitate in premessa, il testo dello Statuto e della Convenzione con le modifiche di cui sopra.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul B.U. della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 65 dello Statuto e dell'art. 14 del D.P.G.R. n. 8/R/2002.

(omissis)



Allegato

Comuni che possono aderire al Consorzio	Popolazione residente (dati ISTAT - 14° censimento nazionale 2001)	Quote di partecipazione all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana
Alpignano	16.648	0,344063%
Baldissero Torinese	3.240	0,066960%
Beinasco	17.344	0,358447%
Borgaro Torinese	12.754	0,263586%
Cambiano	5.798	0,119826%
Candiolo	5.080	0,104988%
Carignano	8.623	0,178210%
Caselle Torinese	15.437	0,319035%
Chieri	32.136	0,664152%
Collegno	48.290	0,998006%
Druento	8.228	0,170047%
Grugliasco	36.929	0,763209%
La Loggia	6.485	0,134025%
Leinì	11.948	0,246928%
Moncalieri	53.120	1,097827%
Nichelino	46.858	0,968411%
Orbassano	21.563	0,445641%
Pecetto Torinese	3.687	0,076198%
Pino Torinese	8.238	0,170254%
Piobesi Torinese	3.232	0,066795%
Settimo Torinese	45.495	0,940241%
Pianezza	11.237	0,232234%
Piossasco	16.138	0,333522%
Rivalta di Torino	17.565	0,363014%
Rivoli	49.505	1,023116%
San Mauro Torinese	17.672	0,365225%
Santena	10.019	0,207061%
Trofarello	10.352	0,213944%
Venaria Reale	34.777	0,718733%
Vinovo	13.425	0,277453%
Volpiano	13.008	0,268835%
Totale	604.831	12,50%

AGENZIA PER LA MOBILITA' METROPOLITANA

STATUTO

CAPO 1: Disposizioni generali

Art. 1 - Denominazione, Sede e Costituzione

Art. 2 - Durata, recesso, scioglimento

Art. 3 - Scopi

CAPO 2: Organi di governo

Art. 4 - Organi di governo

Sezione I: L'Assemblea

Art. 5 - Composizione e durata dell'Assemblea

Art. 6 - Prima adunanza

Art. 7 - Competenze

Art. 8 - Convocazione e quorum di validità delle sedute dell'assemblea

Art. 9 - Presidenza dell'Agenzia

Sezione II: Consiglio d'Amministrazione

Art. 10 Composizione, elezione e durata

Art. 11 Ineleggibilità ed incompatibilità

Art. 12 Competenze

Art. 13 Convocazioni

Art. 14 Deliberazioni

Sezione III: Il Presidente dell'Agenzia

Art. 15 - Nomina, durata, cessazione

Art. 16 - Competenza

CAPO 3: Organi di direzione amministrativa e tecnica

Art. 17 - Organi di direzione amministrativa

Art. 18 - Il direttore generale dell'Agenzia

Art. 19 - Attribuzione e definizione degli incarichi dirigenziali

Art. 20 - Attribuzione di incarichi di direzione a dirigenti degli enti consorziati

Art. 21 - Segretario dell'Agenzia

Art. 22 - Contratti a tempo determinato e collaborazioni esterne

Art. 23 - Assunzioni tramite mobilità

CAPO 4: Comitato Tecnico

Art. 24 - Comitato Tecnico

CAPO 5: Atti amministrativi e Organi: disposizioni generali

Art. 25 - Atti amministrativi: procedimento, pubblicazione e controllo

Art. 26 - Assicurazione e tutela giudiziale degli organi

CAPO 6: Collegio dei revisori dei conti

Art. 27 - Elezione, composizione e durata

CAPO 7: Patrimonio e gestione economico-finanziaria

Art. 28 - Patrimonio

Art. 29 - Fonti di finanziamento

Art. 30 - Contrazione dei mutui

Art. 31 - Contabilità e bilanci

CAPO 8: Uffici

Art. 32 - Principi e criteri di organizzazione

CAPO 9: Informazione e partecipazione

Art. 33 - Informazione e partecipazione

CAPO 10: Norme finali e di rinvio

Art. 34 - Norme finali e di rinvio

CAPO 1: Disposizioni generali

Art. 1 - Denominazione, Sede e Costituzione.

1. Ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1, è costituito il consorzio per la mobilità metropolitana torinese.

2. Il Consorzio è denominato "Agenzia per la mobilità dell'area metropolitana di Torino", di seguito definito: "Agenzia", siglabile con un marchio che esprime la sintesi essenziale di Agenzia per la Mobilità Torino.

3. Il Consorzio è costituito tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Comune di Torino e i comuni di cui all'Allegato 1 che aderiscano.

4. Qualora ne facciano richiesta, con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione sono ammessi a far parte del Consorzio i comuni indicati nell'Allegato 1 ricadenti nell'ambito dell'area conurbata di Torino, fatti salvi gli adempimenti previsti dall'art. 31, comma secondo, del T.U.E.L.

5. Con deliberazione dell'Assemblea possono essere ammessi a far parte del Consorzio comuni diversi da quelli di cui all'Allegato 1, fatti salvi gli adempimenti previsti dall'art. 31, comma secondo, del T.U.E.L.

6. L'Agenzia ha sede nel Comune di Torino. Con deliberazione del Consiglio di amministrazione possono stabilirsi nel territorio sedi secondarie, uffici, agenzie, succursali e rappresentanze.

Art. 2 - Durata, recesso, scioglimento

1. Il Consorzio ha durata sino all'esaurimento dello scopo sociale.

2. Ogni ente consorziato può recedere dal consorzio con un preavviso di almeno 18 mesi rispetto al momento di effetto del recesso. In caso di recesso, il recesso avrà effetto solo allo scadere dei contratti di servizio in corso al momento della comunicazione di recesso.

3. Il recesso deve essere comunicato per iscritto mediante raccomandata con ricevuta di ritorno inviata al consorzio.

4. Il recesso può essere esercitato per la prima volta a partire dalla scadenza del secondo periodo di programmazione triennale successivo alla costituzione del consorzio.

5. Gli effetti del recesso sono regolamentati dalle specifiche previsioni della convenzione.

6. Il consorzio si scioglie:

a) Per esaurimento dello scopo

b) Per recesso di uno dei seguenti enti: Regione Piemonte, Comune di Torino, Provincia di Torino

Art. 3 - Scopi

1. L'Agenzia ha l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile nell'area metropolitana di Torino, ottimizzando i servizi di trasporto pubblico locale, mediante:

a) La pianificazione delle strategie di sviluppo del sistema della mobilità;

b) La programmazione dello sviluppo delle infrastrutture, del materiale rotabile e delle tecnologie di controllo, della quantità e qualità del servizio, e delle risorse per la gestione e gli investimenti del sistema di trasporto collettivo;

c) L'amministrazione del sistema delle tariffe, dei finanziamenti degli Enti Consorziati, dei contratti con le aziende affidatarie di servizi alla mobilità, dei rapporti di comunicazione e informazione con i cittadini;

d) Il controllo dei risultati di investimento e di gestione conseguiti;

e) La promozione del miglioramento continuo del servizio alla mobilità;

f) L'impiego, con un unico marchio istituzionale, di tutte le risorse in un quadro integrato di gestione, tariffazione e di immagine del sistema di trasporto.

2. L'Agenzia svolge tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale degli Enti aderenti in ambito metropolitano con particolare riguardo alla:

- a) Pianificazione del sistema della mobilità dell'ambito metropolitano e del piano dei trasporti, oltre alla verifica di coerenza e di attuazione dei piani urbani della mobilità redatti dai comuni;
 - b) Programmazione di tutti i servizi e le infrastrutture del trasporto locale attraverso l'approvazione del programma triennale dei servizi del trasporto pubblico locale in area metropolitana;
 - c) Predisposizione dei bandi e gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza e gestione dei relativi contratti di servizio, vigilanza e poteri sanzionatori;
 - d) Gestione delle risorse finanziarie conferite dagli Enti aderenti;
 - e) Monitoraggio della mobilità e controllo di efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita.
3. Gli enti aderenti possono esercitare attraverso l'Agenzia funzioni di propria competenza in materia di mobilità anche diverse da quelle di cui al comma 1 e svolgere qualsiasi operazione o attività ritenuta necessaria al fine del raggiungimento degli scopi istituzionali.
4. L'Agenzia, previa convenzione, può svolgere funzioni in materia di trasporto pubblico locale delegate da Enti non consorziati.

CAPO 2: Organi di governo

Art. 4 - Organi di governo

1. Sono organi di governo:

- a) L'assemblea,
- b) Il consiglio di amministrazione,
- c) Il presidente dell'Agenzia.

Sezione I: L'Assemblea

Art. 5 - Composizione e durata dell'Assemblea

1. L'assemblea è composta dai rappresentanti degli enti aderenti nella persona del sindaco, del presidente o di un loro delegato, ciascuno con responsabilità pari alla quota di partecipazione fissata dalla convenzione. Ciascun delegato non può rappresentare più di un ente consorziato.

2. L'assemblea è organo di carattere permanente, di durata coincidente con quella dell'Agenzia, non soggetto a rinnovo per

scadenze temporali, ma alle sole sostituzioni dei componenti per mutamento della titolarità della carica.

Art. 6 - Prima adunanza

1. Il presidente della Regione o suo delegato presiede la prima seduta dell'Assemblea, convocata dallo stesso entro venti giorni dalla comunicazione degli atti esecutivi di tutti gli enti aderenti all'Agenzia.
2. La seduta deve tenersi entro dieci giorni dalla convocazione.

Art. 7 - Competenze

1. L'assemblea è l'organo di indirizzo e di controllo politico-amministrativo.
2. L'Assemblea elegge e revoca:
 - a) il consiglio d'amministrazione;
 - b) il presidente dell'Agenzia, scelto tra i componenti del consiglio di amministrazione;
 - c) i revisori dei conti.
3. L'Assemblea approva gli atti fondamentali dell'Agenzia. Sono fondamentali i seguenti atti:
 - a) il piano di mobilità dell'ambito metropolitano e il piano dei trasporti;
 - b) il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale;
 - c) le tariffe per il trasporto pubblico locale in ambito metropolitano, in armonia con l'art. 12 della Legge Regionale 4 gennaio 2000, n. 1;
 - d) la relazione previsionale e programmatica, i piani finanziari, il bilancio di previsione annuale e pluriennale e relative variazioni, il conto consuntivo;
 - e) le modifiche allo Statuto ed alla convenzione, salva approvazione dei soggetti convenzionati.
4. E' altresì di competenza dell'assemblea l'approvazione dei regolamenti e la determinazione degli emolumenti ai componenti degli organi di governo di cui all'art. 4 e dei componenti il collegio dei Revisori.

Art. 8 - Convocazione e quorum di validità delle sedute dell'assemblea

1. L'assemblea si riunisce ogni qualvolta se ne ravvisi la necessità. Il presidente dell'Agenzia è tenuto a indire la riunione, in termine non superiore a venti giorni, quando lo richiedono un numero di

componenti dell'assemblea rappresentanti almeno 12,25% delle quote di partecipazione, o il consiglio d'amministrazione. In caso d'urgenza il termine è ridotto a quarantotto ore.

2. La richiesta di convocazione deve indicare il luogo, il giorno e l'ora dell'adunanza e l'elenco degli argomenti da trattare. Essa è effettuata presso la sede degli enti consorziati mediante lettera raccomandata o tramite fax, almeno dieci giorni prima di quello fissato per l'adunanza.

3. In mancanza delle formalità suddette, l'assemblea si reputa regolarmente costituita quando sono intervenuti tutti i rappresentanti degli enti consorziati.

4. Almeno ventiquattro ore prima della riunione, gli atti relativi agli argomenti posti all'ordine del giorno sono depositati nella segreteria del consorzio a disposizione dei rappresentanti. La presente disposizione non si applica ai casi d'urgenza di cui al precedente comma uno.

5. Il presidente dell'Agenzia, su richiesta dei revisori dei conti, in caso di gravi irregolarità riscontrate nella gestione dell'ente, convoca l'assemblea per gli adempimenti di legge.

6. Le sedute dell'assemblea si svolgono presso la sede dell'Agenzia o presso la sede di uno degli enti consorziati.

7. Le sedute di prima convocazione sono valide con la presenza della metà dei componenti e il 66% delle quote di partecipazione. A seguito di seduta deserta, l'assemblea si riunisce, in seconda convocazione, da tenersi in giorno diverso. In tal caso, la seduta è valida con l'intervento di tanti componenti che rappresentano almeno il 66% delle quote di partecipazione; l'organo può deliberare sulle proposte comprese nell'ordine del giorno della seduta dichiarata deserta.

8. Le votazioni sono effettuate a scrutinio palese, salvo che la legge disponga altrimenti.

9. I componenti del consiglio d'amministrazione e il presidente dell'Agenzia partecipano ai lavori dell'Assemblea, intervenendo nel dibattito senza diritto di voto. Il Presidente può altresì invitare a partecipare il direttore generale e i dirigenti interessati. Hanno facoltà di partecipare i componenti del collegio dei revisori dei conti, senza diritto di voto.

10. L'approvazione degli atti dell'assemblea avviene con il voto favorevole espresso dai componenti che rappresentano il 66% delle quote di partecipazione.

11. Le deliberazioni dell'assemblea constano da processi verbali firmati dal presidente e dal segretario.

Art. 9 - Presidenza dell'Agenzia

1. L'assemblea è presieduta dal presidente dell'Agenzia. Al presidente dell'Agenzia sono attribuiti i poteri di convocazione e direzione dei lavori e delle attività dell'assemblea.

Sezione II: Consiglio d'Amministrazione

Art. 10 - Composizione, elezione e durata

1. Il consiglio d'amministrazione è composto dal presidente dell'Agenzia e da sei consiglieri.

2. L'assemblea consortile sceglie i componenti del consiglio d'amministrazione, fuori dal proprio seno, fra coloro che hanno i requisiti per l'elezione a consigliere comunale e provinciale ed una speciale competenza tecnica o amministrativa, per studi compiuti, per funzioni disimpegnate presso aziende pubbliche o private, per uffici ricoperti, debitamente documentati da curricula.

Possono essere nominati nel Consiglio di Amministrazione anche gli Assessori, competenti per materia, degli Enti consorziati.

3. Per l'elezione del consiglio d'amministrazione, salvo il caso di elezione unanime di tutti i componenti, l'assemblea provvede sulla base di liste presentate dagli enti consorziati, nelle quali i candidati devono essere elencati mediante un numero progressivo. Ciascun ente consorziato può esprimere il suo voto per una sola lista.

4. I voti ottenuti da ciascuna lista sono divisi successivamente per uno, due, tre, quattro, cinque così di seguito, secondo il numero di consiglieri da eleggere.

5. I quozienti ottenuti sono assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna lista, nell'ordine previsto e vengono disposti in un'unica graduatoria decrescente.

6. Risultano eletti coloro che avranno ottenuto i quozienti più elevati.

7. In caso di parità di quoziente per l'ultimo consigliere da eleggere, è preferito quello della lista che abbia ottenuto il minor numero di voti.

8. Il consiglio di amministrazione dura in carica anni tre dalla nomina, i consiglieri durano in carica sino all'elezione dei nuovi.

9. La dimissione di quattro componenti il consiglio d'amministrazione comporta la decadenza del consiglio stesso.

10. Le dimissioni dalla carica di consigliere d'amministrazione non necessitano di presa d'atto e sono immediatamente efficaci. I consiglieri d'amministrazione che non intervengono senza giustificato motivo a tre sedute consecutive sono dichiarati decaduti.

11. L'assemblea procede alla surroga dei consiglieri dimissionari o decaduti o alla nomina del nuovo consiglio entro quarantacinque giorni.

Art. 11 - Ineleggibilità ed incompatibilità

1. Non possono essere candidati alla elezione a consigliere d'amministrazione coloro che sono in lite con l'Agenzia, nonché i titolari, i soci illimitatamente responsabili, gli amministratori, i dipendenti con poteri di rappresentanza o di coordinamento di imprese esercenti attività concorrenti comunque connesse ai servizi del consorzio, ivi comprese le imprese appaltatrici di forniture di beni e servizi o concessionari di servizi di trasporto pubblico.

2. Sono altresì ineleggibili coloro che si trovino nelle condizioni di ineleggibilità previste dal Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali.

3. Sono sospesi e decadono dalla carica di consigliere d'amministrazione i soggetti che si trovino nelle condizioni di incompatibilità stabilite nel Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali e coloro che vengono a trovarsi nelle condizioni di ineleggibilità previste nel precedente comma 1.

Art. 12 - Competenze

1. Il consiglio d'amministrazione compie tutti gli atti rientranti nelle funzioni degli organi di governo, che non siano riservati dallo statuto all'assemblea, e che non ricadano nelle competenze, previste dalla legge o dallo statuto, del presidente dell'Agenzia, del direttore generale o dei dirigenti.

2. E', altresì, di competenza del consiglio d'amministrazione:

a) l'adozione dei regolamenti sull'ordinamento degli uffici e dei servizi, nel rispetto dei criteri generali stabiliti dall'assemblea;

b) la nomina del direttore generale;

c) la nomina, su proposta del direttore generale, dei responsabili dei servizi, l'attribuzione e la definizione degli incarichi dirigenziali e nonché degli incarichi di collaborazione esterna, riconducibili a prestazioni per il cui conferimento l'ordinamento non preveda un procedimento concorsuale, esclusi quelli di supporto all'attività di

gestione, secondo le modalità ed i criteri stabiliti dall'articolo 22 che segue;

d) l'autorizzazione al presidente dell'Agenzia a promuovere e resistere alle liti e ad esercitare il potere di conciliazione e transigere nelle controversie riguardanti l'amministrazione;

e) l'adozione, in caso di urgenza e sotto la propria responsabilità, delle deliberazioni concernenti variazioni di bilancio, da sottoporre alla successiva ratifica dell'assemblea entro i successivi sessanta giorni, a pena di decadenza;

f) la nomina di un vicepresidente nell'ambito del consiglio d'amministrazione che sostituisca il presidente in caso di assenza o impedimento di quest'ultimo;

g) la presa d'atto della composizione del Comitato Tecnico e la definizione degli emolumenti.

Art. 13 - Convocazioni

1. Il consiglio è convocato dal presidente ogni qualvolta lo reputi necessario e comunque con cadenza almeno mensile. La convocazione è altresì obbligatoria se ne fanno richiesta motivata e contenente gli argomenti da trattare, due consiglieri o il direttore generale o il collegio dei revisori. La riunione in questo caso deve essere fissata non oltre dieci giorni dalla richiesta.

2. Il collegio si riunisce nella sede del consorzio o in altro luogo indicato nell'avviso di convocazione purchè in Italia.

3. L'avviso di convocazione deve contenere il giorno, l'ora, il luogo della riunione e l'indicazione degli oggetti da trattarsi nell'adunanza e deve essere trasmesso per iscritto anche a mezzo fax.

4. L'avviso di convocazione deve essere inviato ai componenti il consiglio di amministrazione nel loro domicilio indicato in sede di accettazione della nomina o successivamente modificato mediante comunicazione scritta inviata al consorzio.

5. Gli avvisi di convocazione devono pervenire ai consiglieri almeno 5 (cinque) giorni prima di quello fissato per la riunione. In caso di urgenza il termine è ridotto a ventiquattro ore.

Art. 14 - Deliberazioni

1. Le sedute del consiglio d'amministrazione sono valide con l'intervento della metà più uno dei suoi membri.

2. Il consiglio d'amministrazione delibera a maggioranza dei voti e a scrutinio segreto nei casi concernenti le persone. In caso di parità prevale il voto del Presidente.

3. Alle sedute del consiglio d'amministrazione partecipa il direttore generale dell'Agenzia, senza diritto di voto.
4. Delle deliberazioni del consiglio è redatto processo verbale dal segretario e firmato dal presidente e dal segretario.

Sezione III: Il Presidente dell'Agenzia

Art. 15 - Nomina, durata, cessazione

1. Il presidente dell'Agenzia è nominato dall'assemblea tra i consiglieri di amministrazione.
2. Il presidente dura in carica quanto dura il consiglio di amministrazione.
3. Il presidente cessa dalla carica in caso di approvazione di deliberazione motivata di revoca dell'assemblea assunta con la stessa maggioranza necessaria per la nomina.
4. In caso di impedimento permanente, revoca dall'incarico, decadenza, sospensione o decesso del presidente dell'Agenzia, l'assemblea provvede alla nomina di un nuovo presidente, previa integrazione del consiglio d'amministrazione.
5. Il presidente è sostituito dal vice-presidente in caso di assenza o impedimento temporaneo.

Art. 16 - Competenza

1. Il presidente rappresenta l'Agenzia, nell'esercizio delle proprie competenze, in particolare:
 - a) convoca e presiede l'Assemblea e dirige i lavori e le attività dell'assemblea;
 - b) convoca il consiglio d'amministrazione e lo presiede;
 - c) sovrintende al funzionamento degli uffici e dei servizi, all'esecuzione degli atti, e, salvo la competenza degli altri organi dell'ente, sovrintende all'espletamento delle funzioni attribuite o delegate dagli enti consorziati;
 - d) previa deliberazione dell'organo competente, stipula con altri enti convenzioni per lo svolgimento, in modo coordinato, di funzioni e servizi; esprime il consenso sugli accordi di programma e provvede alla loro approvazione ai sensi di legge;
 - e) previa deliberazione del consiglio d'amministrazione, promuove e resiste alle liti ed esercita il potere di conciliare e transigere le controversie riguardanti l'amministrazione.

CAPO 3: Organi di direzione amministrativa e tecnica

Art. 17 - Organi di direzione amministrativa

1. Sono organi di direzione amministrativa e tecnica dell’Agenzia il direttore e gli altri dirigenti, in relazione alle attribuzioni loro conferite per il coordinamento e la direzione degli uffici o per lo svolgimento di funzioni ispettive e di consulenza, studio e ricerca a livello dirigenziale ai sensi delle norme di legge, del presente statuto e dei regolamenti.

Art. 18 - Il direttore generale dell’Agenzia

1. Il consiglio d’amministrazione nomina il direttore generale dell’Agenzia, al di fuori della dotazione organica, con contratto a tempo determinato non eccedente la durata del mandato del consiglio d’amministrazione.

2. Il direttore generale è scelto tra esperti di amministrazione del trasporto pubblico locale e/o di programmazione di sistemi di mobilità e dei trasporti, previo accertamento del possesso dei requisiti per l’accesso alle qualifiche dirigenziali nella pubblica amministrazione, sulla base di curricula formativi e professionali che ne comprovino le capacità tecniche, gestionali ed organizzative.

3. Al direttore generale compete la responsabilità gestionale; egli persegue gli obiettivi e gli indirizzi stabiliti dagli organi di governo dell’ente sulla base delle direttive impartite dagli stessi; sovrintende alla gestione dell’ente; coordina e indirizza i dirigenti dell’Agenzia, perseguendo livelli ottimali di efficienza, efficacia ed economicità, ai fini del pareggio di bilancio da raggiungere attraverso l’equilibrio delle spese e delle entrate.

4. Il direttore generale può essere revocato dal consiglio di amministrazione in caso di inosservanza delle direttive del presidente dell’Agenzia o del consiglio d’amministrazione; di mancato raggiungimento al termine di ciascun anno finanziario degli obiettivi assegnati e previsti nel piano esecutivo di gestione; per responsabilità particolarmente grave o reiterata; negli altri casi disciplinati dai contratti collettivi di lavoro

Art. 19 - Attribuzione e definizione degli incarichi dirigenziali

1. Il consiglio d’amministrazione provvede, sulla base di un’istruttoria predisposta dal direttore generale ad attribuire e definire gli incarichi dirigenziali al personale di ruolo tenendo conto

della natura e delle capacità professionali del singolo dirigente, anche in relazione ai risultati conseguiti in precedenza. Provvede alla loro revoca in caso di inosservanza delle direttive del presidente dell'Agenzia, del consiglio d'amministrazione, del direttore generale; di mancato raggiungimento al termine di ciascun anno finanziario degli obiettivi assegnati dal direttore generale e previsti nel piano esecutivo di gestione; per responsabilità particolarmente grave o reiterata; negli altri casi disciplinati dai contratti collettivi di lavoro.

Art. 20 - Attribuzione di incarichi di direzione a dirigenti degli enti consorziati

1. Gli incarichi di direzione di cui al presente capo possono essere conferiti, previo assenso dell'amministrazione di provenienza, a dirigenti degli enti consorziati distaccati presso l'Agenzia per la durata dell'incarico.

Art. 21 - Segretario dell'Agenzia

1. Il segretario svolge funzioni di assistenza giuridico-amministrativa, partecipa con funzioni consultive e di assistenza alle riunioni dell'assemblea e del consiglio d'amministrazione curandone la verbalizzazione.

2. Il segretario è nominato dal consiglio d'amministrazione tra i dirigenti amministrativi di ruolo dell'Agenzia, previo assenso dell'amministrazione di provenienza, tra i dirigenti amministrativi o tra i segretari di uno degli enti consorziati.

3. Il Segretario dipende funzionalmente dal Presidente.

Art. 22 - Contratti a tempo determinato e collaborazioni esterne

1. Nel quadro della normativa vigente la copertura di posti di responsabili di servizio e degli uffici, di qualifiche dirigenziali o di alta specializzazione, può avvenire mediante contratto a tempo determinato fermi restando i requisiti richiesti dalla qualifica da ricoprire.

2. Per obiettivi determinati e con convenzioni a termine potranno essere previste collaborazioni esterne ad alto contenuto di professionalità, ovvero collaborazioni coordinate e continuative.

3. Per quanto non previsto si applicano le norme sulle attribuzioni degli incarichi a contratto del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, in quanto compatibili.

Art. 23 - Assunzioni tramite mobilità

1. In fase di avvio del consorzio, al fine di acquisire le professionalità necessarie all'attività dell'Agenzia, la copertura di posti di responsabili di servizio e degli uffici, di qualifiche dirigenziali o di alta specializzazione può avvenire mediante mobilità tra enti o imprese pubbliche e consorzio, con la conservazione del maturato economico, non riassorbibile con i futuri aumenti contrattuali.
2. A tale personale è garantito, previo accordo con gli enti di provenienza, il reintegro presso questi ultimi in caso di scioglimento dell'Agenzia.
3. Per tale personale saranno definiti livelli retributivi di ingresso in Agenzia commisurati agli stipendi percepiti presso gli enti di provenienza, e potranno essere definite quote di incentivazione economica individuali, al fine di motivare economicamente il trasferimento, coinvolgere tutto il personale nel raggiungimento dei risultati, e favorire le perequazioni occorrenti ad armonizzare la retribuzione di soggetti provenienti da ambiti contrattuali differenti.
4. Ai fini previdenziali saranno conservate, per quanto possibile, a titolo individuale le eventuali condizioni di miglior favore previste dall'ambito contrattuale preesistente.

CAPO 4: Comitato Tecnico

Art. 24 - Comitato Tecnico

1. E' istituito un Comitato Tecnico composto da dirigenti o loro delegati, competenti in materia di trasporti, di Regione Piemonte, Provincia di Torino e Comune di Torino, designati dagli Enti di appartenenza.
2. Il Comitato Tecnico, organo di consultazione, opera a supporto del Consiglio di Amministrazione in relazione a tutte le questioni di natura tecnica in materia di pianificazione, programmazione e attuazione del trasporto pubblico locale delle quali sia investito dal Consiglio di Amministrazione, al fine di assicurare la coerenza delle iniziative dell'Agenzia con quelle degli Enti Consorziati, e viceversa.

CAPO 5: Atti amministrativi e Organi - disposizioni generali

Art. 25 - Atti amministrativi: procedimento, pubblicazione e controllo

1. Agli atti amministrativi degli organi dell'Agenzia si applicano le disposizioni previste per gli atti degli enti locali dal Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali.

Art. 26 - Assicurazione e tutela giudiziale degli organi

1. Il presidente dell'Agenzia, i consiglieri d'amministrazione, unitamente al direttore, ai dirigenti, ed ai responsabili d'ufficio vengono assicurati contro i rischi inerenti all'espletamento delle loro funzioni.

2. L'Agenzia, anche a tutela dei propri diritti ed interessi, ove si verifichi l'apertura di un procedimento di responsabilità civile o penale nei confronti del presidente dell'Agenzia, del presidente dell'assemblea, dei consiglieri d'amministrazione, del direttore e degli altri dipendenti, per fatti o atti connessi direttamente all'espletamento delle funzioni del servizio e all'adempimento dei compiti d'ufficio, assume a proprio carico, a condizione che non sussista conflitto d'interesse, ogni onere di difesa sin dall'avvio del procedimento, facendo assistere il medesimo, con il suo consenso, da un legale di comune gradimento. In caso di sentenza di condanna esecutiva per fatti commessi con dolo o colpa grave, l'ente ripeterà dall'assistito, amministratore e /o dipendente, tutti gli oneri sostenuti per la sua difesa in ogni grado di giudizio.

CAPO 6: Collegio dei revisori dei conti

Art. 27 - Elezione, composizione e durata

1. L'elezione, la composizione, la presidenza del collegio dei revisori dei conti, nonché il compenso e le cause di incompatibilità, ineleggibilità e di decadenza dei suoi componenti, sono regolate dalle norme del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali che disciplinano l'organo di revisione economico-finanziario degli enti locali, in quanto compatibili.

2. I revisori durano in carica tre anni decorrenti dalla deliberazione di nomina, sono irrevocabili salvo che per inadempienza e sono rieleggibili per una sola volta.

3. I revisori hanno la responsabilità di esercitare le funzioni previste dalla legge sopra citata e dal regolamento di contabilità.

4. I revisori possono assistere alle sedute dell'Assemblea dei rappresentanti e, su invito del presidente dell'agenzia, anche alle adunanze del consiglio di amministrazione nelle quali si tratti di

bilancio, di conto consuntivo, oppure di materie economiche finanziarie di rilevante interesse per l'Agenzia.

CAPO 7: Patrimonio e gestione economico-finanziaria

Art. 28 - Patrimonio

1. L'Agenzia è dotata di un proprio patrimonio costituito da un fondo di dotazione, fissato dalla convenzione in proporzione alle quote di partecipazione di ciascun ente all'Agenzia, dagli eventuali conferimenti in natura, nonché dalle acquisizioni dirette effettuati con mezzi propri.
2. Eventuali conferimenti in natura sono imputati alle quote di partecipazione e valutati in base al valore attuale con le modalità previste dall'art. 2343 c.c..
3. I beni in dotazione, come i beni direttamente acquisiti dall'Agenzia, sono iscritti nel libro dei cespiti dell'agenzia, e, a suo nome presso i registri mobiliari o immobiliari.
4. All'Agenzia possono essere assegnati beni in uso, locazione o comodato gratuito, da parte degli enti consorziati.
5. In caso di cessazione dell'Agenzia o di separazione da essa di alcuno dei suoi membri, il patrimonio è ripartito fra i singoli enti in proporzione delle rispettive quote di partecipazione, salvo i diritti dei terzi.

Art. 29 - Fonti di finanziamento

1. Le entrate dell'Agenzia sono rappresentate da:
 - a) trasferimenti per il finanziamento dei servizi minimi di trasporto pubblico locale;
 - b) trasferimenti per le attrezzature di arredo delle linee di controllo e monitoraggio dell'utenza e ad azioni di promozione e di informazione del trasporto pubblico locale;
 - c) trasferimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e dei beni strumentali aziendali;
 - d) trasferimenti per il finanziamento dei servizi complementari a quelli minimi;
 - e) trasferimenti dai comuni o altri enti per studi o progettazioni su commessa.
2. Gli oneri derivanti dall'esercizio delle funzioni conferite all'Agenzia sono finanziati mediante una quota dei trasferimenti stanziati per l'espletamento delle funzioni medesime. Tale quota,

determinata dal Consiglio d'Amministrazione, non può essere superiore a quanto stabilisce la L.R. 1/2000 e successive modificazioni ed integrazioni. Eventuali somme aggiuntive sono deliberate espressamente dall'Assemblea contestualmente al bilancio di previsione.

3. L'eventuale risparmio, conseguito da appalti delle concessioni dei servizi, rispetto alle risorse assegnate dagli enti consorziati:

a) rimane a disposizione dell'Agenzia con vincolo di destinazione alla funzione di trasporto pubblico e in genere della mobilità, se si tratta di risorse destinate al finanziamento per i servizi di trasporto pubblico locale minimi;

b) viene restituito all'ente conferente se si tratta di risorse per servizi complementari a quelli minimi, fatta salva diversa destinazione deliberata dall'Assemblea.

4. I proventi derivanti da sanzioni a carico dell'affidatario dei servizi di trasporto pubblico, previste dal contratto di servizio, sono acquisiti al bilancio dell'Agenzia.

5. Le scadenze delle erogazioni dei flussi di spesa dagli enti consorziati all'Agenzia sono definiti dalla convenzione.

Art. 30 - Contrazione dei mutui

1. L'Agenzia può contrarre mutui o altre forme di indebitamento nei casi e con le modalità previsti dalla legge.

2. Le garanzie per la contrazione dei mutui possono essere rilasciate sia pro-quota dagli enti consorziati, sia da uno o più enti consorziati.

3. Le rate di ammortamento dei mutui sono assunte a carico del bilancio dell'Agenzia, oppure pro-quota dagli enti consorziati, oppure da uno o più enti consorziati che, di comune accordo, intendono accollarsi l'onere.

Art. 31 - Contabilità e bilanci

1. Si applicano all'Agenzia, per quanto riguarda la finanza e la contabilità e i bilanci, le norme stabilite per gli enti locali, in quanto compatibili.

CAPO 8: Uffici

Art. 32 - Principi e criteri di organizzazione

1. L'Agenzia informa la propria attività amministrativa ai principi di separazione delle funzioni di indirizzo e controllo spettanti agli

organi di direzione politica, dai compiti di gestione amministrativa, tecnica e contabile, spettanti agli organi di direzione amministrativa, nonché ai principi di trasparenza e partecipazione.

2. L'organizzazione degli uffici è determinata con atti regolamentari, in attuazione dei criteri stabiliti dalla legge per la pubblica amministrazione.

3. L'Agenzia è organizzata secondo processi basati su un proprio sistema qualità che tiene conto dei requisiti ISO.

4. Ove occorra, l'Agenzia può assumere personale proprio anche con l'istituto della mobilità tra enti pubblici, oppure avvalersi, con il consenso delle rispettive amministrazioni, dell'opera di quello dipendente dagli enti consorziati.

5. Le deliberazioni d'assunzione sono assunte dal consiglio d'amministrazione, i contratti di lavoro sono di competenza degli organi di direzione amministrativa.

6. Al personale assunto direttamente dal consorzio, ai fini assicurativi, previdenziali e assistenziali si applicano le norme previste per i comuni e le province.

7. Ai dipendenti del consorzio si applicano i contratti collettivi nazionali del comparto Regioni, autonomie locali, con applicazione delle norme stabilite per i Comuni di dimensione pari a quella di Torino.

CAPO 9: Informazione e partecipazione

Art. 33 - Informazione e partecipazione

1. Le proposte di deliberazione degli atti fondamentali dell'Agenzia sono comunicate preventivamente agli enti consorziati nel termine di 30 giorni prima della deliberazione, con invito a proporre osservazioni. Per quanto riguarda gli Enti locali le proposte saranno comunicate ai rispettivi Consigli. Gli organi dell'Agenzia deliberano, contro le eventuali osservazioni, con provvedimento motivato.

2. Gli atti fondamentali che impegnino i bilanci degli enti consorziati, con fondi propri degli enti stessi diversi dal fondo trasporti regionale e degli enti locali di cui alla legge regionale 4 gennaio 2000 n. 1, per servizi complementari o integrativi ai servizi minimi sono soggetti al parere obbligatorio e vincolante dell'ente consorziato interessato.

3. Al fine di garantire una piena partecipazione da parte di tutti gli Enti aderenti a prescindere dall'entità della quota di partecipazione, l'Agenzia promuove sedi di consultazione con gli Enti aderenti sui

temi di maggior importanza; l'Agenzia promuove altresì sedi di consultazione con parte degli Enti aderenti in relazione a temi di loro specifico interesse. Inoltre, per quanto attiene all'esercizio del diritto di informazione e di accesso ai documenti in possesso dell'Agenzia, da parte dei Consigli degli Enti consorziati, si richiama quanto previsto, a riguardo, negli Statuti e nei regolamenti degli Enti stessi.

4. L'Agenzia è tenuta a promuovere ogni possibile forma di partecipazione consultiva degli utenti in ordine al funzionamento e all'erogazione dei servizi, prendendo in considerazione proposte presentate da associazioni o gruppi di cittadini e di utenti, promuovendo e/o partecipando ad incontri organizzati dai suddetti soggetti allo scopo di raccogliere le opinioni dei medesimi relativamente alla gestione dei servizi pubblici in materia, e quindi instaurando costanti rapporti con gli organi di comunicazione e di informazione, predisponendo infine pubblicazioni divulgative gratuite per illustrare ai cittadini ed utenti i dati dei piani e degli strumenti di programmazione promossi e fatti propri dall'Agenzia.

CAPO 10: Norme finali e di rinvio

Art. 34 - Norme finali e di rinvio

1. Le modifiche al presente statuto sono approvate dall'Assemblea e rimesse agli enti consorziati per gli adempimenti previsti dall'art. 31 comma 2 del TUEL.



AGENZIA PER LA MOBILITA' METROPOLITANA CONVENZIONE

CONVENZIONE PER LA COSTITUZIONE DI UN CONSORZIO DENOMINATO "AGENZIA PER LA MOBILITA' METROPOLITANA" AI SENSI E PER GLI EFFETTI DELL'ART. 8 DELLA L.R. N. 1 DEL 4 GENNAIO 2000.

Tra

* la Regione Piemonte (C.F. 899876016), di seguito denominata "Regione", in persona del Presidente On.le Enzo Ghigo, nato a _____ il _____, domiciliato per la carica presso la sede della stessa;

* la Provincia di Torino (C.F. 01907990012), di seguito denominata "Provincia", in persona della Presidente prof.ssa Mercedes Bresso, nata a _____ il _____, domiciliata per la carica presso la sede della stessa;

* il Comune di Torino (C.F.), di seguito denominato "Comune di Torino", in persona del Sindaco On.le Sergio Chiamparino, nato a _____ il _____, domiciliato per la carica presso la sede dello stesso

PREMESSO

* che le suindicate parti intendono costituire, ai sensi e per gli effetti dell'art. 8 della legge regionale 4 gennaio 2000, n. 1 un consorzio per la mobilità metropolitana torinese, da denominarsi "Agenzia per la mobilità metropolitana", di seguito definito: "Agenzia";

* che risulta opportuno e necessario costituire detto consorzio tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Comune di Torino e successivamente con gli altri Comuni interessati appartenenti all'ambito metropolitano torinese;

* che scopo del Consorzio è svolgere tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale degli Enti aderenti in ambito metropolitano e del piano dei trasporti, oltre alla verifica di coerenza e di attuazione dei piani urbani della mobilità redatti dai Comuni, con particolare riguardo a:

- a) pianificazione del sistema della mobilità nell'ambito metropolitano, attraverso la definizione, la promozione e la verifica di attuazione del piano urbano della mobilità e del piano dei trasporti metropolitani;
 - b) programmazione di tutti i servizi e le infrastrutture del trasporto locale attraverso l'approvazione del programma triennale dei servizi del trasporto pubblico locale in area metropolitana;
 - c) predisposizione dei bandi e gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza e dei relativi contratti di servizi;
 - d) gestione delle risorse finanziarie conferite dagli Enti aderenti;
 - e) monitoraggio della mobilità e controllo di efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita;
 - f) vigilanza sulle modalità di esercizio, con autonomi poteri sanzionatori;
- * che le parti contraenti possono altresì esercitare attraverso il Consorzio funzioni di propria competenza in materia di mobilità, anche diverse da quelle sopra indicate, e svolgere quindi qualsiasi operazione o attività ritenuta necessaria al fine del raggiungimento degli scopi istituzionali;
 - * che è necessario prevedere la possibilità per i Comuni elencati nell'Allegato 1, di essere ammessi a far parte del Consorzio previa deliberazione del Consiglio di Amministrazione;
 - * che è inoltre necessario prevedere la possibilità per i Comuni non compresi nell'Allegato 1 che appartengano all'ambito metropolitano, di essere ammessi a far parte del Consorzio previa deliberazione dell'Assemblea;
 - * che risultano applicabili all'istituendo Consorzio la normativa di cui alla citata Legge Regionale 4 gennaio 2000 n. 1, nonché le disposizioni in materia di consorzi tra enti locali dettate dall'art. 31 del Testo Unico sull'Ordinamento degli Enti Locali n. 267 del 18 agosto 2000, e dai relativi richiami legislativi;
 - * che si rimanda sin d'ora allo Statuto dell'istituenda "Agenzia" la regolamentazione di ogni ulteriore profilo strutturale ed organizzativo in questa sede non compiutamente disciplinato.

TUTTO CIO' PREMESSO

le suindicate parti convengono e stipulano quanto segue.

Articolo 1

Oggetto della presente convenzione.

1. Le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente atto.

2. La presente convenzione ha per oggetto la costituzione del consorzio denominato "Agenzia per la mobilità metropolitana" per l'esercizio di tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale degli Enti aderenti in ambito metropolitano.

3. Le parti intendono altresì disciplinare in questa sede, ai sensi del citato art. 31 del T.U. sull'Ordinamento degli Enti Locali, i seguenti profili organizzativi:

a) le nomine e le competenze degli organi consortili;

b) le modalità di trasmissione, agli enti aderenti, degli atti fondamentali del Consorzio;

c) la misura del fondo di dotazione fissata in proporzione alle quote di partecipazione di ciascun Ente consorziato;

d) la disciplina del periodo transitorio;

rimandando allo Statuto ed ai successivi regolamenti l'ulteriore disciplina del Consorzio stesso, in conformità alla suindicata normativa.

4. E' rimessa allo Statuto, ai sensi di legge, ogni più completa, necessaria disciplina dell'organizzazione, della nomina e delle funzioni degli organi consortili (art. 31, comma III, del T.U. sull'ordinamento degli Enti Locali).

Articolo 2

Costituzione del Consorzio denominato "Agenzia per la mobilità metropolitana". Conferimenti e quote di partecipazione.

1. Le parti contraenti costituiscono in forma di consorzio, a far data dal 01/01/2003, ai sensi e per gli effetti dell'art. 8, L.R. n. 1 del 4 gennaio 2000 ed art. 31 del T.U. sull'Ordinamento degli Enti Locali, n. 267 del 18 agosto 2000, "l'Agenzia per la mobilità metropolitana".

2. Sono conferite all'Agenzia tutte le funzioni trasferite o delegate in materia di trasporto pubblico locale degli Enti consorziati in ambito metropolitano¹. I servizi di linea del trasporto pubblico locale, trasferiti e delegati, sono descritti nell'allegato 2 costituente parte integrante e sostanziale della presente convenzione. Le linee sono descritte in sintesi, con rinvio, per il dettaglio relativo ai programmi

d'esercizio aziendali, ad una banca dati costituita presso la segreteria dell'Agenzia. Con successive convenzioni, gli Enti consorziati, possono delegare all'Agenzia ulteriori funzioni proprie in materia di mobilità.

3. La quota di partecipazione relativa a ciascun Ente contraente viene determinata in virtù del seguente criterio:

* Regione Piemonte: trentasettevirgolacinque per cento (37,5%)

* Comune di Torino: trentasettevirgolacinque per cento (37,5%)

* Provincia di Torino: dodicivirgolacinque per cento (12,5%)

* Tutti i rimanenti Comuni consorziati, nel loro insieme: dodici virgola cinque per cento (12,5%). A ciascun Comune, di detto insieme, è attribuita una quota di partecipazione proporzionale alla popolazione residente al 31.12.2001 come descritto nell'Allegato 1; la somma delle singole quote di detti Comuni non può superare in ogni caso il 12,5%.

4. Le quote dei Comuni non consorziati appartenenti all'ambito metropolitano, indicate nell'Allegato 1, sono attribuite alla Provincia di Torino. Nell'ipotesi in cui uno di detti Comuni aderisca al Consorzio, successivamente alla sua costituzione, la relativa quota di partecipazione è detratta da quella complessiva della Provincia di Torino.

Il subentro o il recesso di un Comune appartenente all'ambito metropolitano non compreso nell'Allegato 1 determina la ridefinizione delle quote di partecipazione di tutti i Comuni diversi dal Comune di Torino. A ciascun comune è attribuita una quota di partecipazione proporzionale alla popolazione residente al 31.12.2001.

5. Salvo quanto previsto dall'art. 1, comma 4 dello Statuto l'ammissione di enti alla Agenzia deve avvenire con deliberazione dell'Assemblea, assunta secondo le modalità descritte all'art. 8 dello Statuto.

Articolo 3

Nomina e competenze degli organi consortili di direzione politica.

1. Sono organi di governo:

- l'Assemblea,
- il Consiglio di Amministrazione,
- il Presidente dell'Agenzia.

2. L'Assemblea è composta dai rappresentanti degli Enti aderenti nella persona del sindaco, del presidente o di un loro delegato,

ciascuno con responsabilità pari alla quota di partecipazione fissata in virtù del criterio disposto al precedente art. 2, III comma. Ciascun delegato non può rappresentare più di un Ente consorziato. L'Assemblea è organo di carattere permanente, di durata coincidente con quella dell'Agenzia, non soggetto a rinnovo per scadenze temporali, ma alle sole sostituzioni dei componenti per mutamento della titolarità della carica.

Il Presidente della Regione o suo delegato presiede la prima seduta dell'Assemblea, convocata dallo stesso entro venti giorni dalla comunicazione degli atti esecutivi di tutti gli enti aderenti all'Agenzia. La seduta deve tenersi entro dieci giorni dalla convocazione.

3. L'Assemblea è l'organo di indirizzo e di controllo politico-amministrativo.

La medesima elegge e revoca:

- a) il Consiglio d'Amministrazione,
- b) il Presidente dell'Agenzia, scelto tra i componenti del Consiglio di Amministrazione,
- c) i Revisori dei Conti.

4. L'Assemblea approva gli atti fondamentali dell'Agenzia. Sono fondamentali i seguenti atti:

- a) il piano di mobilità dell'ambito metropolitano e dei trasporti,
- b) il programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale,
- c) le tariffe per il trasporto pubblico locale in ambito metropolitano, in armonia con l'art. 12 della Legge Regionale 4 gennaio 2000, n. 1;
- d) la relazione revisionale e programmatica, i piani finanziari, il bilancio di previsione annuale e pluriennale e relative variazioni, il conto consuntivo;
- e) le modifiche allo Statuto ed alla Convenzione, salvo approvazione dei soggetti convenzionati.

E' altresì di competenza dell'Assemblea l'approvazione dei regolamenti e la determinazione degli emolumenti ai componenti degli organi di governo e dei componenti il collegio dei Revisori.

5. L'Assemblea è presieduta dal Presidente dell'Agenzia. Al presidente dell'Agenzia sono attribuiti i poteri di convocazione e direzione dei lavori e delle attività dell'Assemblea.

6. Il Consiglio d'Amministrazione è composto dal Presidente dell'Agenzia e da sette consiglieri.

I componenti del consiglio d'amministrazione devono essere scelti dall'Assemblea consortile, fuori dal proprio seno, fra coloro che

hanno i requisiti per l'elezione a consigliere comunale e provinciale ed una speciale competenza tecnica o amministrativa, per studi compiuti, per funzioni disimpegnate presso aziende pubbliche o private, per uffici ricoperti, debitamente documentati da curricula. Possono essere nominati nel Consiglio di Amministrazione anche gli assessori, competenti per materia, degli Enti consorziati.

L'Assemblea nomina il Consiglio con le modalità stabilite dallo Statuto.

Il Consiglio di Amministrazione dura in carica anni tre dalla nomina, i consiglieri durano in carica sino all'elezione dei nuovi.

Le dimissioni dalla carica di consigliere d'amministrazione non necessitano di presa d'atto e sono immediatamente efficaci. I consiglieri d'amministrazione che non intervengono senza giustificato motivo a tre sedute consecutive sono dichiarati decaduti. L'Assemblea procede alla surroga dei consiglieri dimissionari o decaduti o alla nomina del nuovo consiglio entro quarantacinque giorni.

Le dimissioni di quattro componenti il Consiglio d'Amministrazione comporta la decadenza dell'intero consiglio.

La disciplina delle ineleggibilità, incompatibilità, delle dimissioni e della decadenza dei consiglieri è rimessa allo Statuto.

7. Il Consiglio d'Amministrazione compie tutti gli atti rientranti nelle funzioni degli organi di governo, che non siano riservati dallo statuto all'Assemblea, e che non ricadano nelle competenze, previste dalla legge o dallo statuto, del Presidente dell'Agenzia, del Direttore Generale o dei Dirigenti.

8. Il Presidente dell'Agenzia è nominato dall'Assemblea.

Il Presidente dura in carica quanto dura il Consiglio di Amministrazione.

Il Presidente cessa dalla carica in caso di approvazione di deliberazione motivata di revoca dell'Assemblea, assunta con la stessa maggioranza necessaria per la nomina.

In caso di impedimento permanente, revoca dall'incarico, decadenza, sospensione o decesso del Presidente dell'Agenzia, l'Assemblea provvede alla nomina di un nuovo presidente, previa integrazione del Consiglio d'Amministrazione.

9. Il Presidente rappresenta l'Agenzia, nell'esercizio delle proprie competenze, in particolare:

- a) convoca e presiede l'Assemblea e dirige i lavori e le attività dell'Assemblea;
- b) convoca il Consiglio d'Amministrazione e lo presiede;

- c) sovrintende al funzionamento degli uffici e dei servizi, all'esecuzione degli atti, e, salvo la competenza degli altri organi dell'ente, sovrintende all'espletamento delle funzioni attribuite o delegate dagli enti consorziati;
- d) previa deliberazione dell'organo competente, stipula con altri Enti convenzioni per lo svolgimento, in modo coordinato, di funzioni e servizi; esprime il consenso sugli accordi di programma e provvede alla loro approvazione ai sensi di legge, fatte salve le competenze dell'Assemblea e degli altri organi dell'Agenzia;
- e) previa deliberazione del Consiglio d'Amministrazione, promuove e resiste alle liti ed esercita il potere di conciliare e transigere le controversie.

Articolo 4

Nomina e competenze degli organi consortili di direzione amministrativa e tecnica.

1. Sono organi di direzione amministrativa e tecnica dell'Agenzia il Direttore e gli altri dirigenti, in relazione alle attribuzioni loro conferite per il coordinamento e la direzione degli uffici o per lo svolgimento di funzioni ispettive e di consulenza, studio e ricerca a livello dirigenziale ai sensi delle norme di legge, del presente capo dello statuto e dei regolamenti.

2. Il Direttore Generale dell'Agenzia è nominato dal Consiglio d'Amministrazione al di fuori della dotazione organica, con contratto a tempo determinato non eccedente la durata del mandato del consiglio d'amministrazione, revocabile dall'Assemblea secondo quanto previsto dallo statuto.

Il direttore generale è scelto tra esperti di amministrazione del trasporto pubblico locale e/o di programmazione di sistemi di mobilità e dei trasporti, previo accertamento del possesso dei requisiti per l'accesso alle qualifiche dirigenziali nella pubblica amministrazione, sulla base di curricula formativi e professionali che ne comprovino le capacità tecniche, gestionali ed organizzative.

3. Al direttore generale compete la responsabilità gestionale; egli persegue gli obiettivi e gli indirizzi stabiliti dagli organi di governo dell'ente sulla base delle direttive impartite dagli stessi; sovrintende alla gestione dell'ente; coordina e indirizza i dirigenti dell'Agenzia, perseguendo livelli ottimali di efficienza, efficacia ed economicità e l'obbligo del pareggio di bilancio da raggiungere attraverso l'equilibrio delle spese e delle entrate.

4. Il consiglio d'amministrazione provvede, sulla base di un'istruttoria predisposta del direttore generale ad attribuire e definire gli incarichi dirigenziali al personale di ruolo tenendo conto della natura e delle capacità professionali del singolo dirigente, anche in relazione ai risultati conseguiti in precedenza; gli incarichi dirigenziali sono revocabili in caso di inosservanza delle direttive del presidente dell'Agenzia, del Consiglio d'Amministrazione, del direttore generale; in caso di mancato raggiungimento al termine di ciascun anno finanziario degli obiettivi assegnati dal direttore generale e previsti nel piano esecutivo di gestione; per responsabilità particolarmente grave o reiterata; negli altri casi disciplinati dai contratti collettivi di lavoro.

5. Il segretario svolge funzioni di assistenza giuridico-amministrativa, partecipa con funzioni consultive e di assistenza alle riunioni dell'assemblea e del consiglio d'amministrazione curandone la verbalizzazione.

Il segretario è nominato dal consiglio d'amministrazione tra i dirigenti amministrativi di ruolo dell'Agenzia, previo assenso dell'amministrazione di provenienza, tra i dirigenti amministrativi o tra i segretari di uno degli enti consorziati. Il Segretario dipende funzionalmente dal Presidente.

6. Nel quadro della normativa vigente la copertura di posti di responsabili di servizio e degli uffici, di qualifiche dirigenziali o di alta specializzazione, può avvenire mediante contratto a tempo determinato, fermi restando i requisiti richiesti dalla qualifica da ricoprire.

7. E' altresì istituito un Comitato Tecnico composto da dirigenti competenti in materia degli Enti consorziati con le modalità previste nello Statuto.

8. Sono rimesse allo Statuto ulteriori modalità organizzative in materia.

Articolo 5

Nomina e competenze del collegio dei revisori dei conti

1. L'elezione, la composizione, la presidenza del collegio dei revisori dei conti, nonché il compenso e le cause di incompatibilità, ineleggibilità e di decadenza dei suoi componenti, sono regolate dalle norme del Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali che disciplinano l'organo di revisione economico-finanziario degli enti locali, in quanto compatibile.

2. I revisori durano in carica tre anni decorrenti dalla deliberazione di nomina, sono irrevocabili salvo che per inadempienza e sono rieleggibili per una sola volta.

3. I revisori hanno la responsabilità di esercitare le funzioni previste dalla legge sopra citata e dal regolamento di contabilità.

4. I revisori possono assistere alle sedute dell'Assemblea dei rappresentanti e, su invito del presidente dell'Agenzia, anche alle adunanze del consiglio di amministrazione nelle quali si tratti di bilancio, di conto consuntivo, oppure di materie economiche finanziarie di rilevante interesse per l'Agenzia.

Articolo 6

Trasmissione agli enti aderenti degli atti fondamentali del Consorzio e pareri

1. Le proposte di deliberazione degli atti fondamentali dell'Agenzia sono comunicati e agli enti aderenti preventivamente nel termine di trenta giorni prima della deliberazione, con invito a proporre osservazioni. Gli organi dell'Agenzia deliberano, contro le eventuali osservazioni, con provvedimento motivato.

Gli atti fondamentali che impegnino i bilanci degli enti consorziati, con fondi propri degli enti stessi diversi dal fondo trasporti regionale e degli enti locali, di cui alla legge regionale 4 gennaio 2000 n. 1, per servizi complementari o integrativi ai servizi minimi o altro, sono soggetti al parere obbligatorio e vincolante dell'ente consorziato interessato.

Articolo 7

Patrimonio, gestione economico - finanziaria, organizzazione degli uffici ed attività amministrativa.

1. Il fondo consortile è determinato in Euro 2.500.000 (duemilionicinquecentomila) ripartiti come segue:

* Conferimenti di valori numerari

1. Regione Piemonte Euro 937.500
(novecentotrentasettemilacinquecento)

2. Provincia di Torino Euro 625.000 (seicentoventicinquemila)

3. Comune di Torino Euro 937.500
(novecentotrentasettemilacinquecento)

La quota del fondo a carico della Provincia di Torino è versata per Euro 312.500 (trecentododicimilacinquecento), come quota propria

a totale carico della stessa e, per Euro 312.500 (trecentododicimilacinquecento), come quota per conto dei Comuni di cui all'Allegato 1 che non aderiscono al Consorzio. Al momento dell'adesione, i Comuni stessi versano all'Agenzia la quota a loro carico; tale quota viene ripetuta dall'Agenzia alla Provincia di Torino.

In caso di successivo recesso la Provincia di Torino si farà carico della quota del Comune receduto.

2. I conferimenti dei beni mobili ed immobili degli Enti consorziati all'Agenzia sono regolati nel dettaglio da apposite convenzioni.

3. I trasferimenti di cassa delle risorse relative al finanziamento dei servizi minimi e, degli investimenti relativi al trasporto pubblico locale, avverranno con le stesse modalità stabilite dalla Regione per il trasferimento degli stessi fondi agli enti locali.

Il trasferimento delle risorse per il finanziamento dei servizi complementari o integrativi a quelli minimi avverranno con cadenza trimestrale anticipata.

4. Il subentro o il recesso di un Comune appartenente all'Ambito Metropolitano, non previsto nell'elenco Allegato 1, non modifica l'entità del fondo consortile; la quota di partecipazione del subentrante o del recedente riduce o accresce la quota degli altri Comuni consorziati diversi dal Comune di Torino.

5. Le spese derivanti dall'esercizio delle funzioni saranno finanziate come previsto dall'art. 29 comma 2 dello Statuto.

Articolo 8

Periodo transitorio

1. Per l'anno 2003 ciascun Ente consorziato continuerà a gestire direttamente i contratti di servizio di trasporto pubblico locale in essere, continuando ad amministrarne anche il finanziamento.

2. In assenza dei trasferimenti degli Enti consorziati per il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale conferiti all'Agenzia, le spese di funzionamento del Consorzio sono a carico degli Enti medesimi e saranno imputate al fondo consortile di cui all'art. 7.

Articolo 9

Informazione e partecipazione.

1. Si rimettono ad ulteriore normazione ad opera dello statuto i necessari profili di garanzia dell'informazione e partecipazione dei cittadini e degli utenti, ai sensi dell'ordinamento vigente.

Articolo 10

Registrazione e spese

1. Il presente atto è esente dall'imposta di bollo in modo assoluto ex D.P.R. 26 ottobre 1972 n. 642, allegato B alla Tabella, art. 16.

2. Le eventuali spese di registrazione relative alla presente convenzione saranno a carico del costituendo Consorzio denominato "Agenzia per la mobilità metropolitana".

3. Le spese iniziali di costituzione dell'Agenzia minute e urgenti sono anticipate dalla Regione Piemonte.

La presente convenzione si compone di nn. 10 articoli e viene sottoscritta ed approvata dalle parti contraenti contestualmente allo statuto del Consorzio denominato "Agenzia per la mobilità metropolitana".





**REGOLAMENTO (CE) N. 1370/2007 DEL
PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 23
ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto
di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i
regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE)
n. 1107/70**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE
EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare
gli articoli 71 e 89,
vista la proposta della Commissione,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ¹,
visto il parere del Comitato delle regioni ²,
deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato
³,
considerando quanto segue:

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

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

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

¹ GU C 195 del 18.8.2006, pag. 20.

² GU C 192 del 16.8.2006, pag. 1.

³ Parere del Parlamento europeo del 14 novembre 2001 (GU C 140 E del 13.6.2002, pag. 262), posizione comune del Consiglio dell'11 dicembre 2006 (GU C 70 E del 27.3.2007, pag. 1) e posizione del Parlamento europeo del 10 maggio 2007. Decisione del Consiglio del 18 settembre 2007.

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

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

Se gli Stati membri, a norma del presente regolamento, scelgono di escludere certe regole generali dall'ambito di applicazione del regolamento stesso, si dovrebbe applicare il regime generale per gli aiuti di Stato.

(6) Molti Stati membri hanno adottato una legislazione che prevede la concessione di diritti di esclusiva e la stipulazione di contratti di servizio pubblico, almeno per una parte del loro mercato dei trasporti pubblici, sulla base di procedure di aggiudicazione eque e trasparenti. Di conseguenza, gli scambi fra Stati membri sono notevolmente aumentati e numerosi operatori di servizio pubblico stanno adesso fornendo servizi di trasporto pubblico di passeggeri in più di uno Stato membro. Tuttavia, dall'evolversi delle legislazioni nazionali è scaturita l'applicazione di procedure difformi, cosa che ha creato incertezza giuridica riguardo ai diritti degli operatori di

servizio pubblico e agli obblighi delle autorità competenti. Il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile ¹, nulla dice in ordine alle modalità di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico nella Comunità, nè, in particolare, in ordine alle circostanze in cui dovrebbero essere aggiudicati con gara d'appalto. E opportuno quindi aggiornare il quadro normativo comunitario.

(7) Da alcuni studi effettuati e dall'esperienza maturata dagli Stati membri che da vari anni hanno introdotto la concorrenza nel settore dei trasporti pubblici emerge che, con le adeguate garanzie, l'introduzione di una concorrenza regolamentata tra gli operatori in questo settore consente di rendere più appetibili, più innovativi e meno onerosi i servizi forniti, senza per questo ostacolare l'adempimento dei compiti specifici assegnati agli operatori di servizio pubblico.

Questa impostazione ha avuto l'approvazione del Consiglio europeo nell'ambito del cosiddetto processo di Lisbona del 28 marzo 2000, laddove si invita la Commissione, il Consiglio e gli Stati membri, ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze, ad «accelerare la liberalizzazione in settori come [...] i trasporti».

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

(9) Per poter organizzare i propri servizi di trasporto pubblico di passeggeri nel modo più rispondente alle esigenze del pubblico, tutte le autorità competenti devono avere la facoltà di scegliere liberamente i loro operatori di servizio pubblico, tenendo conto degli interessi delle piccole e medie imprese, secondo le modalità prescritte dal presente regolamento. Per garantire l'applicazione dei principi di trasparenza, di parità di trattamento degli operatori in concorrenza e di proporzionalità, qualora vengano accordati

¹ (1) GU L 156 del 28.6.1969, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1893/91 (GU L 169 del 29.6.1991, pag. 1).

compensazioni o diritti di esclusiva, è indispensabile definire in un contratto di servizio pubblico stipulato dall'autorità competente con l'operatore di servizio pubblico prescelto la natura degli obblighi di servizio pubblico e il compenso concordato. La forma o la denominazione di tale contratto possono variare in funzione degli ordinamenti giuridici degli Stati membri.

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

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

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

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

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

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

(16) Laddove la fine di un contratto di servizio pubblico comporti il cambiamento dell'operatore di servizio pubblico, le autorità competenti dovrebbero poter chiedere all'operatore di servizio pubblico prescelto di osservare le disposizioni della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il

ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti ¹. La suddetta direttiva non osta a che gli Stati membri salvaguardino condizioni di trasferimento dei diritti dei lavoratori diverse da quelle contemplate dalla direttiva 2001/23/CE e tenendo conto in tale contesto, ove appropriato, degli standard sociali fissati dalle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative nazionali o dai contratti collettivi o da accordi conclusi tra le parti sociali.

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

(18) Fatte salve le pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, ogni autorità locale o, in assenza di questa, ogni autorità nazionale può decidere se fornire essa stessa i servizi pubblici di trasporto di passeggeri nel suo territorio o se affidarli a un operatore interno senza ricorrere a procedure di gara. Tuttavia, per garantire eque condizioni di concorrenza, questa facoltà di autoprestazione deve essere soggetta a controlli rigorosi. Il necessario controllo dovrebbe essere esercitato dall'autorità competente o da un gruppo di autorità competenti che forniscano servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri in modo collettivo o tramite i propri membri. Inoltre, un'autorità competente che fornisca i propri servizi di trasporto o un operatore interno non dovrebbero poter partecipare a procedure di gara al di fuori del territorio della suddetta autorità. L'autorità che controlla l'operatore interno dovrebbe anche poter vietare a quest'ultimo di partecipare

¹ (1) GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16.

a gare organizzate nel suo territorio. Le restrizioni delle attività di un operatore interno non interferiscono con la possibilità dell'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico qualora questi riguardino il trasporto ferroviario, eccettuati altri tipi di trasporto su rotaia quali metropolitana e tram.

Inoltre, l'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico per il trasporto ferroviario pesante lascia impregiudicata la possibilità per le autorità competenti di aggiudicare a un operatore interno contratti di servizio pubblico per i servizi di trasporto pubblico di passeggeri su altri tipi di trasporto su rotaia quali metropolitana e tram.

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

(20) Quando l'autorità pubblica decide di affidare a un terzo un servizio d'interesse generale, la scelta dell'operatore di servizio pubblico deve avvenire nell'osservanza della normativa comunitaria in tema di appalti pubblici e di concessioni, quale risulta dagli articoli da 43 a 49 del trattato, nonché nell'osservanza dei principi di trasparenza e di parità di trattamento. In particolare, le disposizioni del presente regolamento devono lasciare impregiudicati gli obblighi applicabili alle pubbliche autorità in forza delle direttive sull'aggiudicazione degli appalti pubblici, quando i contratti di servizio pubblico rientrano nel loro ambito di applicazione.

(21) Dovrebbe essere garantita una protezione giuridica efficace non solo per le aggiudicazioni basate sulla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che

coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali ¹, e sulla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi ², ma anche per altri contratti aggiudicati a norma del presente regolamento. E' necessaria un'efficace procedura di verifica, comparabile, se del caso, alle pertinenti procedure previste dalla direttiva 89/665/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1989, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative relative all'applicazione delle procedure di ricorso in materia di aggiudicazione degli appalti pubblici di forniture e di lavori ³, e dalla direttiva 92/13/CEE del Consiglio, del 25 febbraio 1992, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative relative all'applicazione delle norme comunitarie in materia di procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia e degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni ⁴.

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

(23) E' opportuno che la gara d'appalto per l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico non sia obbligatoria quando il contratto abbia per oggetto somme o distanze di modesta entità. Al riguardo,

¹ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/97/CE del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 107).

² GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/97/CE del Consiglio.

³ GU L 395 del 30.12.1989, pag. 33. Direttiva modificata dalla direttiva 92/50/CEE (GU L 209 del 24.7.1992, pag. 1).

⁴ GU L 76 del 23.3.1992, pag. 14. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/97/CE.

per somme o distanze di maggiore entità le autorità competenti dovrebbero poter tenere conto degli interessi specifici delle piccole e medie imprese. Alle autorità competenti non dovrebbe essere consentito di suddividere contratti o reti al fine di evitare procedure di appalto.

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

(25) Il trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia pone problemi particolari legati all'entità degli investimenti e al costo delle infrastrutture. Nel marzo 2004 la Commissione ha presentato una proposta che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie ¹, allo scopo di garantire a tutte le imprese ferroviarie della Comunità l'accesso all'infrastruttura di tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio dei servizi internazionali di trasporto di passeggeri. Il presente regolamento si prefigge di definire un quadro giuridico per le compensazioni e/o i diritti di esclusiva per i contratti di servizio pubblico e non di realizzare un'ulteriore apertura del mercato dei servizi ferroviari.

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

(27) Le compensazioni concesse dalle autorità competenti per coprire le spese sostenute per l'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico dovrebbero essere calcolate in modo da evitare compensazioni eccessive. Qualora preveda di aggiudicare un

¹ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/103/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344).

contratto di servizio pubblico senza ricorrere a procedura di gara, l'autorità competente dovrebbe altresì osservare modalità di applicazione dettagliate idonee a garantire che l'importo delle compensazioni risulti adeguato e miri a conseguire un servizio efficiente e di qualità.

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

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

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

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

(32) Nel periodo transitorio è possibile che le autorità competenti applichino le disposizioni del presente regolamento in tempi diversi. Potrebbe quindi accadere che, durante tale periodo, operatori di servizio pubblico provenienti da mercati in cui il presente regolamento non è ancora applicato partecipino a gare d'appalto per contratti di servizio pubblico da aggiudicare in mercati aperti più rapidamente alla concorrenza regolamentata. Per evitare, attraverso una misura proporzionata, che l'apertura alla concorrenza del mercato del trasporto pubblico determini situazioni di squilibrio, le autorità competenti dovrebbero avere la facoltà di rifiutare, nella seconda metà del periodo transitorio, le offerte di

imprese i cui servizi di trasporto pubblico non sono prestati, per oltre metà del loro valore, a norma del presente regolamento, sempreché tale facoltà venga esercitata senza discriminazioni e venga stabilita prima della pubblicazione del bando di gara.

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

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

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

(36) Il presente regolamento sostituisce il regolamento (CEE) n. 1191/69, che è quindi opportuno abrogare. Per i servizi pubblici di trasporto di merci, un periodo transitorio di tre anni accompagnerà la progressiva riduzione delle compensazioni non autorizzate dalla Commissione a norma degli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato. Qualsiasi compensazione concessa in relazione alla fornitura di

¹ Raccolta 2003, pag. I-7747.

servizi di trasporto pubblico di passeggeri diversi da quelli disciplinati dal presente regolamento e che rischi di implicare aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato dovrebbe essere conforme alle disposizioni degli articoli 73, 86, 87 e 88 dello stesso, compresa ogni pertinente interpretazione della Corte di giustizia delle Comunità europee e, in particolare, la sentenza nella causa C-280/00, Altmark Trans GmbH. Nell'esaminare casi del genere, la Commissione dovrebbe pertanto applicare principi simili a quelli stabiliti nel presente regolamento o, se del caso, in altre normative nel settore dei servizi d'interesse economico generale.

(37) L'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile ¹, è disciplinato dal presente regolamento.

Detto regolamento è considerato obsoleto e limita al tempo stesso l'applicazione dell'articolo 73 del trattato senza fornire un'adeguata base giuridica per autorizzare gli attuali programmi d'investimento, specialmente in relazione agli investimenti in infrastrutture di trasporto in un partenariato pubblico-privato. Esso dovrebbe quindi essere abrogato, così da poter applicare l'articolo 73 del trattato in modo adeguato all'evoluzione costante del settore, ferme restando le disposizioni del presente regolamento o del regolamento (CEE) n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie ². Al fine di facilitare ulteriormente l'applicazione della pertinente normativa comunitaria, la Commissione proporrà, nel 2007, delle linee guida relative agli aiuti di Stato per gli investimenti nel trasporto ferroviario, compresi quelli nelle infrastrutture.

(38) Onde valutare l'attuazione del presente regolamento e gli sviluppi nella fornitura di trasporto pubblico di passeggeri nella Comunità, in particolare la qualità dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e gli effetti dell'aggiudicazione diretta di contratti di

¹ GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 543/97 (GU L 84 del 26.3.1997, pag. 6).

² GU L 156 del 28.6.1969, pag. 8. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1791/2006 (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1).

servizio pubblico, la Commissione dovrebbe elaborare una relazione, corredandola, se del caso, di adeguate proposte di modifica del presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Finalità e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento ha lo scopo di definire con quali modalità le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire.

A tal fine, il presente regolamento stabilisce le condizioni alle quali le autorità competenti, allorché impongono o stipulano obblighi di servizio pubblico, compensano gli operatori di servizio pubblico per i costi sostenuti e/o conferiscono loro diritti di esclusiva in cambio dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico.

2. Il presente regolamento si applica all'esercizio di servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada, ad eccezione dei servizi di trasporto prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico. Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine nazionali, ferme restando le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo) ¹.

3. Il presente regolamento non si applica alle concessioni di lavori pubblici ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/17/CE o dell'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 2004/18/CE.

¹ (1) GU L 364 del 12.12.1992, pag. 7.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «trasporto pubblico di passeggeri»: i servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa;
- b) «autorità competente»: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;
- c) «autorità competente a livello locale»: qualsiasi autorità competente la cui zona di competenza geografica non è estesa al territorio nazionale;
- d) «operatore di servizio pubblico»: un'impresa o un gruppo di imprese di diritto pubblico o privato che fornisce servizi di trasporto pubblico di passeggeri o qualsiasi ente pubblico che presta servizi di trasporto pubblico di passeggeri;
- e) «obbligo di servizio pubblico»: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;
- f) «diritto di esclusiva»: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;
- g) «compensazione di servizio pubblico»: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo;

- h) «aggiudicazione diretta»: l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico a un determinato operatore di servizio pubblico senza che sia previamente esperita una procedura di gara;
- i) «contratto di servizio pubblico»: uno o più atti giuridicamente vincolanti che formalizzano l'accordo tra un'autorità competente e un operatore di servizio pubblico mediante il quale all'operatore stesso è affidata la gestione e la fornitura dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri soggetti agli obblighi di servizio pubblico; il contratto può, altresì, secondo l'ordinamento giuridico degli Stati membri, consistere in una decisione adottata dall'autorità competente:
- . che assume la forma di un atto individuale di natura legislativa o regolamentare, oppure
 - . che specifica le condizioni alle quali l'autorità competente fornisce essa stessa i servizi o ne affida la fornitura a un operatore interno;
- j) «operatore interno»: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi;
- k) «valore»: il valore di un servizio, di una linea, di un contratto di servizio pubblico o di un sistema di compensazioni per il trasporto pubblico di passeggeri, corrispondente alla remunerazione totale, al netto dell'IVA, percepita dall'operatore o dagli operatori di servizio pubblico, comprese le compensazioni di qualunque natura erogate dalla pubblica amministrazione e i ricavi rappresentati dalla vendita dei titoli di viaggio che non siano riversati all'autorità competente;
- l) «norma generale»: disposizione che si applica senza discriminazione a tutti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri dello stesso tipo in una zona geografica determinata posta sotto la responsabilità di un'autorità competente;
- m) «servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri»: servizi interconnessi di trasporto entro una determinata zona geografica con servizio di informazione, emissione di titoli di viaggio e orario unici.

Articolo 3

Contratti di servizio pubblico e norme generali

1. L'autorità competente che decide di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione di qualsivoglia natura a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico.

2. In deroga al paragrafo 1, gli obblighi di servizio pubblico finalizzati a stabilire tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri possono anch'essi essere disciplinati da norme generali. L'autorità competente compensa gli operatori di servizio pubblico, secondo i principi definiti nell'articolo 4, nell'articolo 6 e nell'allegato, per l'effetto finanziario netto, positivo o negativo, sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento degli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, secondo modalità che impediscano una compensazione eccessiva. Ciò lascia impregiudicato il diritto delle autorità competenti di integrare gli obblighi di servizio pubblico stabilendo tariffe massime nei contratti di servizio pubblico.

3. Fatte salve le disposizioni degli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento le norme generali relative alla compensazione finanziaria per gli obblighi di servizio pubblico che fissano le tariffe massime per scolari, studenti, apprendisti e persone a mobilità ridotta. Tali norme generali sono notificate a norma dell'articolo 88 del trattato. Siffatte notifiche contengono informazioni complete sulla misura adottata e, in particolare, sui dettagli del metodo di calcolo.

Articolo 4

Contenuto obbligatorio dei contratti di servizio pubblico e delle norme generali

1. I contratti di servizio pubblico e le norme generali:

a) definiscono con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore del servizio pubblico deve assolvere e le zone geografiche interessate;

b) stabiliscono in anticipo, in modo obiettivo e trasparente:

i) i parametri in base ai quali deve essere calcolata l'eventuale compensazione; e

ii) la natura e la portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi;

in modo da impedire una compensazione eccessiva. Nel caso di contratti di servizio pubblico aggiudicati a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, tali parametri sono determinati in modo tale che la compensazione corrisposta non possa superare l'importo necessario per coprire l'effetto finanziario netto sui costi sostenuti e sui ricavi originati dall'assolvimento dell'obbligo di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, nonché di un profitto ragionevole;

c) definiscono le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura di servizi. Tali costi possono comprendere, in particolare, le spese per il personale, per l'energia, gli oneri per le infrastrutture, la manutenzione e la riparazione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico, del materiale rotabile e delle installazioni necessarie per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri, i costi fissi e un rendimento adeguato del capitale.

2. I contratti di servizio pubblico e le norme generali definiscono le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio che possono essere trattenuti dall'operatore del servizio pubblico, riversati all'autorità competente o ripartiti fra di loro.

3. I contratti di servizio pubblico sono conclusi per una durata determinata non superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia. La durata dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di 15 anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50 % del valore dei servizi di cui trattasi.

4. Se necessario, tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, la durata del contratto di servizio pubblico può essere prorogata, al massimo, del 50 % se l'operatore del servizio pubblico fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri

oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto. Se i costi derivanti dalla particolare situazione geografica lo giustificano, la durata dei contratti di servizio pubblico di cui al paragrafo 3 nelle regioni ultraperiferiche può essere prorogata al massimo del 50 %. Se l'ammortamento del capitale in relazione all'investimento eccezionale in infrastrutture, materiale rotabile o veicoli lo giustifica e se il contratto di servizio pubblico è aggiudicato mediante una procedura di gara equa, un contratto di servizio pubblico può essere concluso per una durata superiore. Per garantire la trasparenza in questo caso, l'autorità competente trasmette alla Commissione, entro un anno dalla stipula del contratto, il contratto di servizio pubblico e gli elementi che ne giustificano la durata superiore.

5. Fatta salva la legislazione nazionale e comunitaria, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, le autorità competenti possono imporre all'operatore del servizio pubblico prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi i diritti di cui avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE. Qualora le autorità competenti impongano a un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, i documenti di gara e i contratti di servizio pubblico individuano il personale interessato e ne precisano in modo trasparente i diritti contrattuali e le condizioni alle quali si ritiene che i dipendenti siano vincolati ai servizi.

6. Qualora le autorità competenti, in conformità del diritto nazionale, impongano a un operatore di servizio pubblico di conformarsi a taluni standard sociali, tali standard devono essere inclusi nei documenti di gara e nei contratti di servizio pubblico.

7. I documenti di gara e i contratti di servizio pubblico sono trasparenti quanto alla possibilità e all'estensione del subappalto. In caso di subappalto, l'operatore al quale, ai sensi del presente regolamento, sono affidate la gestione e la prestazione di un servizio pubblico di trasporto di passeggeri e tenuto a fornire direttamente una parte importante del servizio di trasporto pubblico. Un contratto di servizio pubblico comprendente allo stesso tempo progettazione, costruzione e gestione di un servizio pubblico di trasporto di passeggeri può prevedere il subappalto integrale per la gestione di tali servizi. Il contratto di servizio pubblico determina,

in conformità della legislazione nazionale e comunitaria, le condizioni applicabili al subappalto.

Articolo 5

Aggiudicazione di contratti di servizio pubblico

1. I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi da 2 a 6 del presente articolo non si applicano.

2. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture. Se un'autorità competente a livello locale assume tale decisione, si applicano le seguenti disposizioni:

a) al fine di determinare se l'autorità competente a livello locale esercita tale controllo, sono presi in considerazione elementi come il livello della sua rappresentanza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione. Conformemente al diritto comunitario, la proprietà al 100 % da parte dell'autorità pubblica competente, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione

che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri;

b) il presente paragrafo si applica a condizione che l'operatore interno e qualsiasi soggetto sul quale detto operatore eserciti un'influenza anche minima esercitino le loro attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio dell'autorità competente a livello locale, escluse eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di autorità competenti a livello locale vicine, e non partecipino a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'autorità competente a livello locale;

c) in deroga alla lettera b), un operatore interno può partecipare a una procedura di gara equa da due anni prima che termini il proprio contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta, a condizione che sia stata adottata la decisione definitiva di sottoporre a procedura di gara equa i servizi di trasporto di passeggeri coperti dal contratto dell'operatore interno e che questi non abbia concluso nessun altro contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta;

d) in mancanza di un'autorità competente a livello locale, le lettere a), b) e c) si applicano a un'autorità nazionale per una zona geografica non nazionale, a condizione che l'operatore interno non partecipi a gare pubbliche indette per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri al di fuori della zona per la quale è stato aggiudicato il contratto di servizio pubblico;

e) in caso di subappalto ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7, l'operatore interno è obbligato a prestare egli stesso la maggior parte dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri in questione.

3. L'autorità competente che si rivolge a un terzo diverso da un operatore interno aggiudica i contratti di servizio pubblico mediante una procedura di gara, ad esclusione dei casi contemplati nei paragrafi 4, 5 e 6. La procedura di gara è equa, aperta a tutti gli operatori e rispetta i principi di trasparenza e di non discriminazione. Dopo la presentazione delle offerte e un'eventuale preselezione, il procedimento può dar luogo a negoziati, nel rispetto

dei suddetti principi, allo scopo di determinare il modo migliore per soddisfare requisiti elementari o complessi.

4. A meno che sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico il cui valore annuo medio stimato è inferiore a 1 000 000 EUR oppure che riguardano la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri inferiore a 300 000 chilometri l'anno. Qualora un contratto di servizio pubblico sia aggiudicato direttamente a una piccola o media impresa che opera con non più di 23 veicoli, dette soglie possono essere aumentate o a un valore annuo medio stimato inferiore a 2 000 000 EUR oppure, qualora il contratto riguardi la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri, inferiore a 600 000 chilometri l'anno.

5. L'autorità competente può prendere provvedimenti di emergenza in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione. I provvedimenti di emergenza assumono la forma di un'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico o di una proroga consensuale di un contratto di servizio pubblico oppure di un'imposizione dell'obbligo di fornire determinati servizi pubblici.

L'operatore di servizio pubblico ha il diritto di impugnare la decisione che impone la fornitura di determinati servizi pubblici. I contratti di servizio pubblico aggiudicati o prorogati con provvedimento di emergenza o le misure che impongono di stipulare un contratto di questo tipo hanno una durata non superiore a due anni.

6. A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia, fatta eccezione per altri modi di trasporto su rotaia quali metropolitana o tram. In deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.

7. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le decisioni adottate a norma dei paragrafi da 2 a 6 possano essere verificate con efficacia e rapidità, su richiesta di qualsiasi persona che sia o fosse interessata a ottenere un contratto particolare e che sia stata o rischi di essere danneggiata da una presunta infrazione, motivata dal fatto che tali decisioni hanno violato il diritto

comunitario o le leggi nazionali che applicano tale diritto. Qualora gli organismi responsabili delle procedure di verifica non abbiano carattere giurisdizionale dovranno sempre motivare per iscritto le loro decisioni. In tal caso, occorre inoltre predisporre procedure per garantire che le misure presunte illegali adottate dall'organismo di verifica o qualsiasi presunta carenza nell'esercizio dei poteri conferitigli possano essere oggetto di un sindacato giurisdizionale o di un controllo da parte di un altro organismo, che sia una giurisdizione ai sensi dell'articolo 234 del trattato e sia indipendente tanto dall'amministrazione aggiudicatrice quanto dall'organismo di controllo.

Articolo 6

Compensazioni di servizio pubblico

1. Tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico sono conformi alle disposizioni di cui all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto. Tutte le compensazioni di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico aggiudicato direttamente a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 o 6, o connesse a una norma generale sono inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato.

2. Su richiesta scritta della Commissione, gli Stati membri le trasmettono, entro tre mesi o entro un termine più lungo fissato nella richiesta stessa, tutte le informazioni che la Commissione reputa necessarie per stabilire se le compensazioni erogate siano compatibili con il presente regolamento.

Articolo 7

Pubblicazione

1. Ciascuna autorità competente rende pubblica una volta all'anno una relazione esaustiva sugli obblighi di servizio pubblico di sua competenza, sugli operatori del servizio pubblico prescelti e sulle compensazioni e i diritti di esclusiva a essi concessi a titolo di rimborso. La relazione fa distinzione fra trasporti mediante autobus e trasporti su rotaia, consente il controllo e la valutazione delle

prestazioni di servizi, della qualità e del finanziamento della rete dei trasporti pubblici e, ove opportuno, informa in merito alla natura e alla portata degli eventuali diritti di esclusiva concessi.

2. Ciascuna autorità competente prende i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'inizio della procedura di gara o un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, come minimo, le seguenti informazioni:

a) nome e indirizzo dell'autorità competente;

b) tipo di aggiudicazione previsto;

c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione.

Le autorità competenti possono decidere di non pubblicare queste informazioni qualora un contratto di servizio pubblico riguardi una fornitura annuale di meno di 50 000 chilometri di servizi di trasporto pubblico di passeggeri. Qualora dette informazioni cambino successivamente alla loro pubblicazione, l'autorità competente pubblica di conseguenza una rettifica al più presto. Tale rettifica non pregiudica la data di avvio dell'aggiudicazione diretta o del bando di gara. Il presente paragrafo non si applica all'articolo 5, paragrafo 5.

3. In caso di un'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia di cui all'articolo 5, paragrafo 6, l'autorità competente rende pubbliche le seguenti informazioni entro un anno dalla concessione dell'aggiudicazione:

a) nome dell'ente aggiudicatore, suo assetto proprietario e, ove opportuno, nome della parte o delle parti che esercitano il controllo legale;

b) durata del contratto di servizio pubblico;

c) descrizione dei servizi di trasporto di passeggeri da effettuare;

d) descrizione dei parametri per la compensazione finanziaria;

e) obiettivi di qualità, come puntualità e affidabilità, e premi e penalità applicabili;

f) condizioni relative a beni essenziali.

4. Quando è richiesto da una parte interessata l'autorità competente le trasmette la motivazione della sua decisione di aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico.

Articolo 8

Transizione

1. I contratti di servizio pubblico sono aggiudicati conformemente alle norme previste nel presente regolamento. Tuttavia, i contratti di servizio o i contratti di servizio pubblico di cui alle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE per la fornitura di servizi di trasporto di passeggeri con autobus o tram sono aggiudicati secondo le procedure di cui a dette direttive, qualora tali contratti non assumano la forma di contratti di concessione di servizi quali definiti in dette direttive. Se i contratti devono essere aggiudicati a norma delle direttive 2004/17/CE o 2004/18/CE, le disposizioni dei paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo non si applicano.

2. Fatto salvo il paragrafo 3, l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto.

Entro i sei mesi successivi alla prima meta del periodo transitorio gli Stati membri presentano alla Commissione una relazione sullo stato dei lavori, ponendo l'accento sull'attuazione dell'aggiudicazione graduale di contratti di servizio pubblico conformemente all'articolo 5. Sulla scorta delle relazioni degli Stati membri, la Commissione può proporre loro misure appropriate.

3. Ai fini dell'applicazione del paragrafo 2, non si tiene conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati conformemente al diritto comunitario e nazionale:

- a) prima del 26 luglio 2000, in base a un'equa procedura di gara;
- b) prima del 26 luglio 2000, in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara;
- c) a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente al 3 dicembre 2009, in base a un'equa procedura di gara;

d) a decorrere dal 26 luglio 2000 e anteriormente al 3 dicembre 2009 in base a una procedura diversa da un'equa procedura di gara.

I contratti di cui alla lettera a) possono restare in vigore fino alla loro scadenza. I contratti di cui alle lettere b) e c) possono restare in vigore fino alla loro scadenza, ma per non più di 30 anni. I contratti di cui alla lettera d) possono restare in vigore fino alla loro scadenza, purché abbiano durata limitata comparabile a quelle di cui all'articolo 4. I contratti di servizio pubblico possono restare in vigore fino alla loro scadenza qualora la loro risoluzione comporti indebite conseguenze giuridiche o economiche e a condizione che la Commissione abbia dato il suo assenso.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, nella seconda metà del periodo transitorio di cui al paragrafo 2 le autorità competenti hanno facoltà di escludere dalla partecipazione all'aggiudicazione dei contratti mediante gara pubblica gli operatori di servizio pubblico che non possono fornire la prova che il valore dei servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto di esclusiva conferiti a norma del presente regolamento rappresenta almeno la metà del valore di tutti i servizi di trasporto pubblico per i quali beneficiano di una compensazione o di un diritto di esclusiva. Tale esclusione non si applica agli operatori di servizio pubblico che gestiscono i servizi oggetto della gara. Nell'applicare tale criterio non si tiene conto dei contratti di servizio pubblico aggiudicati con provvedimento di emergenza di cui all'articolo 5, paragrafo 5.

Nell'avvalersi della facoltà di cui al primo comma, le autorità competenti evitano ogni discriminazione, escludono tutti i potenziali operatori di servizio pubblico che soddisfano tale criterio e informano i potenziali operatori della propria decisione all'inizio del procedimento di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico. Le autorità competenti interessate informano la Commissione della loro intenzione di applicare il presente paragrafo come minimo due mesi prima della pubblicazione del bando di gara.

Articolo 9

Compatibilità con il trattato

1. Le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri o per rispettare gli obblighi tariffari stabiliti da norme generali, erogate a norma del presente regolamento, sono compatibili con il mercato comune. Tali compensazioni sono dispensate dall'obbligo di notifica preventiva di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

2. Fatti salvi gli articoli 73, 86, 87 e 88 del trattato, gli Stati membri possono continuare a concedere aiuti al settore dei trasporti a norma dell'articolo 73 del trattato che soddisfano l'esigenza di coordinamento dei trasporti o costituiscono un rimborso per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, diversi da quelli contemplati dal presente regolamento, in particolare:

a) fino all'entrata in vigore di norme comuni sulla ripartizione dei costi di infrastruttura, laddove l'aiuto è concesso a imprese che debbono sostenere la spesa relativa all'infrastruttura da esse utilizzata mentre altre imprese non sono soggette a un simile onere. Nel determinare l'importo dell'aiuto così concesso si tiene conto dei costi di infrastruttura che i modi di trasporto in concorrenza non debbono sostenere;

b) laddove lo scopo dell'aiuto è di promuovere la ricerca o lo sviluppo di sistemi e tecnologie di trasporto che sono più economici per la Comunità in generale.

Un siffatto aiuto si limita alla fase di ricerca e sviluppo e non contempla lo sfruttamento commerciale di detti sistemi e tecnologie di trasporto.

Articolo 10

Abrogazione

1. Il regolamento (CEE) n. 1191/69 è abrogato. Le sue disposizioni restano tuttavia applicabili ai servizi di trasporto di merci per un periodo di tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.
2. Il regolamento (CEE) n. 1107/70 è abrogato.

Articolo 11

Relazioni

Al termine del periodo transitorio di cui all'articolo 8, paragrafo 2, la Commissione presenta una relazione sull'attuazione del presente regolamento e sull'evoluzione della fornitura di trasporto pubblico di passeggeri nella Comunità, in cui valuta in particolare l'evoluzione qualitativa dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri e gli effetti delle aggiudicazioni dirette, corredata, se del caso, di opportune proposte di modifica del presente regolamento.

Articolo 12

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il 3 dicembre 2009.
Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, addì 23 ottobre 2007.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

H.-G. POTTERING

Per il Consiglio

Il presidente

M. LOBO ANTUNES



ALLEGATO

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

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

2. La compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle spese e sulle entrate dell'operatore di servizio pubblico. Tali incidenze sono calcolate mettendo a confronto la situazione in cui l'obbligo del servizio pubblico è assolto con la situazione che sarebbe esistita qualora l'obbligo non fosse stato assolto. Per calcolare l'effetto finanziario netto, l'autorità competente segue il seguente schema: costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico o a un insieme di obblighi di servizio pubblico imposti dall'autorità o dalle autorità competenti e contenuti in un contratto di servizio pubblico e/o in una norma generale, meno gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo o agli obblighi di servizio pubblico in questione, meno i ricavi delle tariffe o qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento dell'obbligo o degli obblighi di servizio pubblico in questione, più un ragionevole utile, uguale all'effetto finanziario netto.

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

presi in considerazione gli effetti finanziari quantificabili sulle reti dell'operatore in questione.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Commission européenne
Direction Générale Energie et Transports

*Il nuovo regolamento sui servizi pubblici di
trasporto dei passeggeri su strada e per ferrovia*



Thomas Avanzata
thomas.avanzata@ec.europa.eu
Tel. +32 2 298 50 92
21 septembre 2007



1



Cronologia

26.07.2000 Proposta iniziale della Commissione

14.11.2001 Prima lettura in Parlamento. (96 emendamenti)

21.02.2002 Proposta modificata della Commissione e trasmessa al Consiglio

24.07.2003 Decisione della Corte di Giustizia nel caso "Altmark"



2



Cronologia

- **Una crescente incertezza giuridica e nessun progresso per l'adozione di una posizione comune al Consiglio:**
- **La Commissione redige una nuova proposta basata su 3 principi chiave:**
 - **Semplificazione normativa**
 - **Maggiore flessibilità**
 - **Maggiore sussidiarietà**



3



Cronologia

- **22 Luglio 2005 :Nuova proposta della Commissione**
- **11 Dicembre 2006 : Posizione comune del Consiglio**
- **10 Maggio 2007 : Parere del Parlamento Europeo in seconda lettura.**
- **18 Settembre 2007 : Accordo tra il Parlamento Europeo e il Consiglio: Adozione del nuovo regolamento**



4



Molto spazio alla sussidiarietà

- Il nuovo regolamento non interviene nell'organizzazione istituzionale degli Stati Membri;
- Non definisce quali devono essere gli obblighi di servizio pubblico;
- Non definisce obblighi sociali o ambientali;
- Non definisce le modalità organizzative dei servizi di trasporto;
- Riconosce l'autonomia delle autorità competenti di scegliere il tipo di gestione dei servizi di trasporto: possono realizzarlo da soli o attraverso un operatore interno oppure da terzi.



5



Elementi chiave del nuovo regolamento

- Il campo di applicazione;
- La contrattualizzazione;
- Le modalità di attribuzione dei contratti;
- L'entrata in vigore.



6



Il campo di applicazione

Il regolamento si applica:

- **Ai servizi pubblici di trasporto terrestri dei passeggeri;**
- **Che sono sottoposti a obbligazioni di servizio pubblico;**
- **Tali obblighi sono compensati finanziariamente e/o attraverso diritti esclusivi.**
- **Il regolamento è anche applicabile ai servizi di navigazione interna.**



7



La contrattualizzazione

- **Il regolamento impone la contrattualizzazione (salvo in un caso specifico);**
- **Il contratto deve essere di una durata limitata;**
- **Il contratto deve essere chiaro in materia di obblighi di servizio pubblico e delle relative compensazioni;**
- **Il contratto limita ed impone la trasparenza in materia di sub-appalto.**



8



Le modalità di attribuzione dei contratti

- Interazione con le regole delle Direttive sugli appalti pubblici.
Le regole di attribuzione definite all'art 5 del Regolamento si applicano:
 - A tutti i contratti di acquisto di servizi di trasporto pubblico ferroviario e metropolitano;
 - Ai contratti di concessione del servizio per qualsiasi modalità di trasporto;
- L'attribuzione dei contratti classici di acquisto di servizi di trasporto per gli autobus e i tram (acquisto di Km o sub-appalto) e le concessioni per i lavori restano sottoposti alle Direttive per gli appalti pubblici.



9



Le modalità di attribuzione dei contratti

- Servizi pubblici di trasporto per ferrovia:

Se la legislazione nazionale non è contraria, il regolamento lascia la possibilità alle autorità competenti di attribuire direttamente, senza gara, questi contratti a condizione che:

- Ci sia una maggiore trasparenza,
- e una durata più breve di questi contratti attribuiti direttamente.



10



Le modalità di attribuzione dei contratti

➤ Concessioni di trasporto per autobus, tram e metropolitane :

Se la legislazione nazionale non è contraria, il regolamento lascia alle autorità competenti la scelta di mettere in concorrenza l'attribuzione del contratto o di attribuirlo direttamente ad un operatore interno. Questa possibilità di attribuzione diretta è sottomessa al rispetto di due condizioni:

- Il controllo dell'operatore interno da parte dell'autorità competente;
- L'accantonamento geografico dell'attività dell'operatore interno.



11



Le modalità di attribuzione dei contratti

➤ Il regolamento prevede anche la possibilità di attribuire direttamente e per qualsiasi modo di trasporto:

- I piccoli contratti. Di un valore inferiore ad 1 milione di Euro (o 300.000 Km) o 2 milioni di Euro (o 600.000 Km) quando il contratto è attribuito ad una piccola o media impresa (che usa meno di 23 veicoli).

- I contratti di emergenza.



12



Le modalità di attribuzione dei contratti

- Quando l'autorità competente sceglie di mettere in concorrenza l'attribuzione del contratto, il regolamento definisce dei grandi principi che si devono applicare (una procedura aperta, trasparente, equa e non discriminatoria). Ma, al contrario delle Direttive sugli appalti pubblici, il regolamento non entra nei dettagli procedurali.



13



L'entrata in vigore

- Periodo per l'entrata in vigore: 24 mesi
- Periodo transitorio (che riguarda soltanto l'art. 5 relativo alle modalità di attribuzione dei contratti): 10 anni.
- Regime specifico per i contratti in corso.



14