

# **REGIONE CAMPANIA**

Assessorato ai Trasporti

Disegno di legge relativo alla ricezione del Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e del successivo Decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400

## **“RIFORMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E SISTEMI DI MOBILITÀ DELLA REGIONE CAMPANIA”**

**RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO AL DISEGNO DI LEGGE REGIONALE**

## INDICE

<b>I. Obiettivi e principi della riforma del trasporto pubblico locale come prevista dal decreto del legislatore nazionale n. 422 del 1997 e successive modifiche</b>	pag. 2
<b>II. L'attuazione della riforma nelle regioni Italiane</b>	pag. 3
<b>III. Il settore del trasporto pubblico locale in Campania</b>	pag. 4
<b>IV. Il disegno di legge della Regione Campania: gli obiettivi perseguiti e i cambiamenti indotti</b>	pag. 5
<b>V. Il disegno di legge della Regione Campania: i 10 punti fondamentali</b>	pag. 6
1. Principi generali e servizi	pag. 6
2. Il decentramento delle funzioni e dei compiti	pag. 7
3. La pianificazione e la programmazione	pag. 8
4. L'agenzia campana per la mobilità	pag. 10
5. Altre organizzazioni di supporto per la mobilità	pag. 11
6. I contratti di servizio e la regolarità del servizio	pag. 12
7. L'affidamento dei servizi	pag. 13
8. Il subentro di impresa e la tutela del personale	pag. 14
9. Gli interventi finanziari	pag. 15
10. Periodo transitorio e gradualità della riforma	pag. 16
Tavola 1 Rappresentazione sintetica del processo di programmazione dei servizi	pag. 17
Tavola 2 Rappresentazione sintetica del processo di finanziamento dei servizi minimi	pag. 18
Tavola 3 Rappresentazione sintetica del processo di pianificazione strategica	pag. 19

## I. OBIETTIVI E PRINCIPI DELLA RIFORMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE COME PREVISTA DAL DECRETO DEL LEGISLATORE NAZIONALE N. 422 DEL 1997 E SUCCESSIVE MODIFICHE

Il disegno di legge regionale di riforma del sistema di trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania dà attuazione al Decreto legislativo 19 novembre 422 del 1997 e successive modifiche. La Campania è l'ultima Regione a statuto ordinario ad attuare gli adempimenti previsti dalla legislazione nazionale.

Le esigenze che hanno sostenuto la riforma nazionale sono molteplici, tra le principali:

1) incrementare la *qualità* e *quantità* dei servizi di trasporto pubblico nelle aree urbane ed extraurbane;

2) ridurre il *costo sostenuto dalla collettività* per l'erogazione dei servizi per i quali sussistono obblighi di servizi pubblico.

3) migliorare la *competitività* delle imprese pubbliche e private concessionarie del servizio;

Per conseguire tali risultati, la normativa nazionale ha introdotto i seguenti principi e criteri direttivi:

a) delega alle Regioni dei compiti di *programmazione e amministrazione* del sistema dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale (inclusi i trasporti ferroviari, marittimi e aerei di interesse regionale);

b) delega alle Regioni della responsabilità del *finanziamento dei servizi di trasporto* ritenuti essenziali per la mobilità sul loro territorio (definiti servizi minimi) e agli enti locali della responsabilità del finanziamento di ulteriori servizi, definiti servizi aggiuntivi;

c) definizione di una procedura di *programmazione triennale* con cui le Regioni, tenuto conto della programmazione delle Province e degli altri enti locali, individuano i servizi minimi da finanziare con un apposito *Fondo Regionale Trasporti*;

d) *trasferimento* dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura delle *ferrovie* in ex gestione commissariale governativa e delle *ferrovie* in concessione al demanio e al patrimonio delle Regioni;

e) adozione del principio di separazione contabile e/o organizzativa fra la *gestione dell'infrastruttura ferroviaria* e l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario locale e regionale, applicando anche al trasporto locale i principi espressi dalla direttiva CEE n. 440 del 1991;

f) adozione del *contratto di servizio* come strumento con cui regolare le relazioni che Regioni, Province, Comuni e altri enti locali stabiliscono con imprese di trasporto pubbliche e/o private cui si affida l'esercizio di qualsiasi servizio di trasporto pubblico, scegliendo di recepire le indicazioni espresse nei regolamenti (CEE) 1191/69 e 1839/91;

g) obbligo di perseguire nei contratti di servizio un progressivo incremento del *rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi*, che dovrà essere pari almeno al 35% a partire dal 1 gennaio 2000;

h) subentro delle Regioni allo Stato nel *rapporto con le Ferrovie dello Stato S.p.a.* per la stipulazione e amministrazione dei contratti di servizio per i servizi ferroviari di interesse regionale e locale;

i) introduzione di *forme concorrenziali* (gare europee) di *affidamento* di qualsiasi servizio di trasporto pubblico locale e regionale ad imprese di trasporto pubbliche e/o private;

l) obbligo delle Regioni e degli enti locali di attuare, entro e non oltre il 31 dicembre 2000, la *trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi* in società di capitali ovvero in cooperative a responsabilità limitata;

m) possibilità per le Regioni di prevedere un *periodo transitorio* da concludersi comunque entro il 31 dicembre 2003, nel corso del quale vi è la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti dei servizi alle aziende e imprese attuali concessionarie.

## II. L'ATTUAZIONE DELLA RIFORMA NELLE ALTRE REGIONI ITALIANE

Dalle analisi condotte dalle associazioni di categoria, si rileva come la Campania sia l'unica Regione a statuto ordinario a non aver ancora avviato la riforma del trasporto pubblico locale e regionale. Per le Regioni a statuto speciale e le Province autonome di Trento e Bolzano va tenuto presente che sono in attesa della definizione di specifiche norme di attuazione - in discussione in sede di conferenza unificata - che tengano conto del diverso grado di autonomia legislativa delle singole Regioni sulle materie trattate dalla riforma. In virtù delle loro competenze, il Friuli Venezia Giulia e la Valle d'Aosta avevano varato riforme del settore simili a quelle previste dal d.lgs.422/97, già prima della sua approvazione.

E' da dire che sebbene il decreto 422 del 1997 e il successivo decreto 400 del 1999 abbiano fornito indicazioni precise in merito alla direzione da seguire per la riforma, le diverse Regioni hanno attuato e adottato spesso soluzioni eterogenee e divergenti l'una dalle altre, anche in riferimento a punti critici come il decentramento amministrativo e il coinvolgimento degli enti locali, la costituzione di agenzie per la mobilità, la durata dei contratti di servizio o finanche l'organizzazione delle reti e servizi ferroviari.

Tabella 1 La riforma del trasporto locale e regionale nelle Regioni\*

<b>Atto</b>	<b>Numero Regioni</b>
Legge di attuazione del d.lgs. 422/97	14
Adeguamento al d.lgs. 400/97	5
Piano regionale dei trasporti	1
Individuazione dei servizi minimi	8
Programma triennale dei servizi	4
Contratto di servizio FS-Regione	0
Integrazione tariffaria regionale	2
(*) Su un totale di 15 Regioni a Statuto ordinario	

Fonte: TPL 2000. Elaborazione su dati Anav, Federtrasporti, Fs.

E' evidente che il ritardo della Regione Campania, da un lato, ha rappresentato uno svantaggio per le imprese e gli enti della regione, che infatti si trovano a dover accelerare i tempi per adempiere agli obblighi previsti dalla normativa nazionale, dall'altro ha consentito di scegliere con maggiore consapevolezza, anche grazie alle esperienze avviate in altre aree territoriali, le soluzioni di regolazione e riforma dei sistemi di trasporto più congeniali al contesto economico e sociale della Campania.

### III. IL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN CAMPANIA

#### 1. Le aziende

Attualmente in Campania operano, oltre ad FS S.p.a e a Metronapoli, 132 aziende di trasporto che offrono servizi di trasporto pubblico autofilotranviari e ferroviari.

I servizi di trasporto pubblico locale su *gomma* sono erogati da tutte le 132 aziende con caratteristiche estremamente diversificate tra di loro. E' possibile distinguere fra: a) 9 aziende pubbliche, tra cui vi sono le aziende municipalizzate, le aziende speciali derivanti dalla trasformazione delle ex municipalizzate, le aziende in gestione governativa; le aziende in gestione regionale; b) 123 imprese private, tra cui vi sono le società di diritto privato e imprenditori individuali.

Delle 9 aziende pubbliche solo 3 (Circumvesuviana, Sepsa e Ferrovia Alifana) offrono sia servizi su gomma che su ferro. A queste si aggiungono le FS Trenitalia Divisione Regionale e MetroNapoli.

#### 2. Gli addetti

Complessivamente il numero di addetti del settore può stimarsi pari a circa 16.500 unità, senza considerare il personale FS e MetroNapoli. Nel comparto del trasporto su gomma gli addetti sono circa 13.000. Di questi circa il 75% appartiene alle 9 aziende pubbliche. In particolare la ANM di Napoli impiega da sola circa il 33% degli addetti totali. Le tre imprese ferroviarie regionali impiegano invece circa 3.800 addetti. Di questi ben 2.600 appartengono alla Circumvesuviana.

#### 3. L'offerta

Complessivamente sono offerti circa 158 milioni di bus.km con 4.100 veicoli, e 6,4 milioni di treni.km su una rete regionale di 236 Km (FS esclusa).

L'offerta di servizi di trasporto locale su *gomma* finanziati dalla Regione Campania è pari a circa 158 milioni di *bus.km* ed è aumentata del 23% dal 1995. Il 51% dei bus.km è relativo a tratte *extraurbane* e il 49% a tratte *urbane*. Complessivamente i bus.km urbani di Napoli rappresentano il 42% delle percorrenze regionali di ogni tipo.

L'offerta di servizi di *trasporto su ferro* erogati dalle 3 imprese ferroviarie regionali è costituita da 6,4 milioni di treni.km annui, di cui 3,7 sono della Circumvesuviana. I passeggeri trasportati sono pari a 45 milioni annui. A questi vanno aggiunti i 42 milioni di passeggeri trasportati da FS (di cui 19,7 su treni metropolitani e 20 su treni diretti e regionali). I pass.km sono invece pari a 643 milioni annui per le 3 imprese ferroviarie regionali e ad essi vanno aggiunti i 1.326 milioni di pass.km delle FS di cui 959 sono relativi ai treni diretti e regionali, 205 ai treni metropolitani e 161 agli intercity.

#### 4. Alcuni dati economici

Il valore economico complessivo del settore trasporti dei terrestri in Campania è pari a circa 1.600 miliardi. Il *contributo totale* a carico della Regione nel 2000 per i servizi su gomma è stato pari a 620 miliardi; nel 2001, secondo quanto proposto dal disegno di legge, sarà pari a 670 miliardi. Nello stesso anno, con il trasferimento dei fondi dallo Stato alle Regioni, la Regione Campania utilizzerà circa 233 miliardi di lire per finanziare i servizi di trasporto ferroviario offerti da FS e 274 miliardi per quelli offerti dalle ferrovie regionali.

Tabella 2 Alcuni dati relativi al settore in Campania

<b>n. di aziende</b>	133
<b>km lunghezza delle rete ferroviaria</b>	1178
<b>n. di pass.km</b>	2,3 miliardi
<b>Addetti *</b>	16.500
<b>Ricavi da traffico *</b>	237 miliardi
<b>Costi di esercizio *</b>	1.386 miliardi

\*Tranne FS

#### IV. IL DISEGNO DI LEGGE DELLA REGIONE CAMPANIA: GLI OBIETTIVI PERSEGUITI E I CAMBIAMENTI INDOTTI

Il disegno di legge della Regione Campania vuole introdurre *principi di regolazione e meccanismi operativi di funzionamento* del sistema di trasporto regionale per conciliare le esigenze dei diversi soggetti istituzionali e sociali: i *cittadini* che richiedono servizi di trasporto qualitativamente e quantitativamente migliori; la *Regione* chiamata ad attuare la riforma e responsabile del finanziamento del sistema; gli *enti locali* (Province e Comuni) responsabili della qualità e quantità di servizi di trasporto e spesso proprietari delle aziende di trasporto pubblico; le *9 aziende pubbliche* stesse, impegnate già da tempo in difficili interventi di riorganizzazione e recupero di efficienza; le *123 imprese private* che hanno investito e scommesso sul settore; i *sindacati* impegnati nella tutela dell'occupazione e nello sviluppo professionale dei lavoratori.

Le *principali finalità* del disegno di legge sono *migliorare la qualità e la quantità dei servizi* di trasporto offerti con tutte le modalità nella regione, favorire *l'accessibilità* e la *mobilità* di passeggeri e merci, sostenere lo *sviluppo economico*, e *ridurre la congestione e l'inquinamento ambientale*.

In coerenza alle indicazioni della normativa nazionale, il disegno di legge della Campania intende raggiungere tali obiettivi da un lato *sviluppendo il confronto concorrenziale* fra le imprese pubbliche e private responsabili dell'erogazione dei servizi, tenendo conto delle esigenze di crescita competitiva delle aziende e di quelle dei lavoratori loro dipendenti; dall'altro *ridisegnando i processi di pianificazione, programmazione e controllo* dei servizi e degli investimenti, in modo da consentire alla Regione e agli enti locali di aumentare l'offerta di servizi di trasporto e migliorare la dotazione infrastrutturale della Campania.

In sintesi, i principali cambiamenti che la riforma produrrà possono essere considerati i seguenti:

- 1) Miglioramento della qualità dei servizi e introduzione della Carta per la qualità dei servizi;
- 2) Snellimento del processo di pianificazione degli investimenti;
- 3) Ridefinizione del processo di programmazione dei servizi;
- 4) Integrazione del sistema dei servizi, delle reti e delle tariffe;
- 5) Ridefinizione delle competenze e trasferimento di funzioni agli enti locali;
- 6) Introduzione di procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi dal 2004;
- 7) Riduzione dei costi sostenuti dalla Regione e dagli enti locali per erogare i servizi di trasporto pubblico sul territorio;
- 8) Ricezione delle indicazioni e dei pareri dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per ridurre le barriere all'entrata ed i sussidi incrociati;
- 9) Scomparsa degli assetti monopolistici e delle rendite da posizione ma sviluppo della competitività delle attuali aziende concessionarie;
- 10) Riorganizzazione delle aziende pubbliche di trasporto pubblico locale e recupero di efficienza e produttività;
- 11) Sviluppo professionale e tutela del personale delle aziende di trasporto;
- 12) Istituzione di una struttura organizzativa di supporto per la Regione e gli Enti locali, articolata in diverse unità: l'Agenzia regionale per la mobilità la Consulta Regionale per la mobilità, le Agenzie territoriali per la mobilità.

## V. IL DISEGNO DI LEGGE DELLA REGIONE CAMPANIA: I 10 PUNTI FONDAMENTALI

### 1. Principi generali e classificazione dei servizi

#### *1.1 I principi generali del disegno di legge*

La legge si propone di applicare le indicazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa europea e nazionale in tema di trasporto pubblico regionale e locale riformando le regole e le strutture di funzionamento del settore, tenendo conto tuttavia delle specificità economiche, occupazionali, imprenditoriali e sociali della regione Campania.

A tale scopo si introducono:

- a) meccanismi di affidamento concorrenziale dei servizi e di tutela della concorrenza;
- b) meccanismi di controllo della quantità e qualità dei servizi;
- c) meccanismi di pianificazione dei sistemi di mobilità e programmazione dei servizi flessibili e innovativi;
- d) meccanismi di tutela dell'occupazione e di riqualificazione professionale del personale;
- e) meccanismi di incentivo del riassetto e della riorganizzazione delle imprese;
- f) strutture e organizzazioni di supporto per lo sviluppo, la gestione e il monitoraggio del sistema di trasporto pubblico locale e della mobilità.

#### *1.2. La classificazione delle reti e dei servizi*

Si propone una puntuale classificazione delle reti, delle infrastrutture e dei servizi di trasporto che compongono l'offerta di trasporto pubblico locale. La distinzione tra reti e servizi recepisce pienamente i principi della direttiva europea n. 440 del 1991 in tema di trasporto ferroviario e ne estende i contenuti anche al trasporto locale. Il sistema di trasporto locale si articola in: reti ferroviarie nazionale, regionale, urbane, metropolitane in sede propria; reti e impianti autofiltranviari; nodi e infrastrutture di scambio urbani ed extraurbani per la gestione della mobilità; impianti di trasporto a fune; impianti fluviali, portuali, aeroportuali ed eliportuali; impianti e reti non convenzionali non ricompresi nelle categorie precedenti; servizi ferroviari regionali e locali e sistemi innovativi ad essi strettamente connessi; servizi autofiltranviari; servizi ferroviari urbani effettuati mediante linee di metropolitane in sede propria; servizi di trasporto a fune; servizi aerei ed elicotteristici, lacuali e fluviali; servizi marittimi; servizi effettuati con sistemi non convenzionali non ricompresi nelle categorie precedenti.

#### *1.3. La regolazione dei servizi di linea*

I servizi di trasporto pubblico di linea si distinguono in servizi minimi, aggiuntivi e autorizzati.

I servizi minimi sono i servizi ritenuti essenziali in quanto qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità ed i cui costi sono a carico del bilancio della Regione, nei limiti dello stanziamenti annuale.

Tutti gli enti locali con fondi del loro bilancio e nell'ambito delle proprie competenze, possono istituire servizi di trasporto aggiuntivi compatibili con la rete regionale dei servizi minimi.

I servizi autorizzati sono servizi di linea per i quali non sussistono obblighi di servizio pubblico e che possono essere eserciti da imprese di trasporto in possesso dei requisiti previsti dalla normativa vigente a seguito del rilascio di autorizzazione da parte dall'ente competente.

#### *1.4. La regolazione dei servizi non di linea*

Ai sensi del decreto legislativo 22 settembre 1998 n. 345 e della legge 15 gennaio 1992 n. 21 i Comuni esercitano tutte le funzioni amministrative relative ai servizi di trasporto pubblico di persone non di linea.

## **2. Il decentramento delle funzioni e dei compiti**

Si attua il decentramento amministrativo, attribuendo distinte competenze alla Regione, alle Province, ai Comuni, alle Comunità montane ed isolate, e promuovendo l'adozione di soluzioni congiunte per l'integrazione dei sistemi presenti sul territorio.

Il trasferimento agli enti locali del personale e dei beni necessari per l'esercizio delle funzioni loro attribuite è regolato dalle norme generali di attuazione del decreto legislativo 112 del 1998.

### ***2.1 Le funzioni e i compiti della Regione***

Alla Regione competono le funzioni ed i compiti di programmazione e vigilanza e svolge le funzioni amministrative in materia di:

- reti e servizi ferroviari regionali e locali;
- reti impianti e servizi autofilotranviari e non convenzionali interprovinciali che collegano tre o più province e interregionali;
- reti, impianti e servizi marittimi, fluviali, aerei ed elicotteristici.

### ***2.2 Le funzioni e i compiti delle Province***

Alle Province competono le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione non espressamente riservate alla Regione, e non espressamente delegate ai Comuni Capoluogo di Provincia in materia di:

- reti, impianti e servizi autofilotranviari e non convenzionali urbani ed extraurbani;
- nodi e infrastrutture di scambio urbani ed extraurbani per la gestione della mobilità;
- reti impianti e servizi autofilotranviari e non convenzionali interprovinciali che collegano due Province della Regione Campania;
- servizi e impianti di trasporto a fune;
- servizi lacuali.

#### ***2.2.1 I servizi interprovinciali***

I servizi autofilotranviari e non convenzionali interprovinciali che collegano due Province della Regione Campania sono amministrati dalla Provincia nella quale si svolge la parte prevalente del servizio o comunque risulta prevalente l'interesse economico del trasporto, individuata d'intesa tra le due Province, ovvero in mancanza d'intesa dalla Regione.

### ***2.3 Le funzioni e i compiti dei Comuni Capoluogo di Provincia***

Ai Comuni capoluogo di Provincia competono le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione in materia di:

- reti, impianti e servizi urbani autofilotranviari e non convenzionali;
- reti e servizi ferroviari urbani effettuati mediante linee di metropolitane in sede propria;
- nodi e infrastrutture di scambio urbani per la gestione della mobilità;
- impianti e servizi di trasporto a fune che si svolgono interamente nell'ambito comunale.

#### ***2.3.1 I servizi relativi ai bacini metropolitani e/o alle città metropolitane***

I Comuni Capoluogo di Provincia svolgono le attività di programmazione e amministrazione relative ai bacini metropolitani, ove istituiti, in accordo con la Provincia competente. Le città metropolitane, laddove costituite, svolgono le attività di programmazione e amministrazione relative alle reti e ai servizi ricompresi nel loro territorio.

### ***2.4 Le funzioni e i compiti dei Comuni, delle Comunità montane e delle Comunità isolate***

I Comuni, le Comunità montane e isolate svolgono le attività di programmazione e amministrazione relative servizi di trasporto aggiuntivi da loro eventualmente istituiti.

### **3. La pianificazione degli investimenti e la programmazione dei servizi**

Si definisce un modello di pianificazione e programmazione dei servizi e degli investimenti, più flessibile, in grado di recepire innovazioni e progetti di miglioramento del sistema di mobilità.

Il processo di pianificazione e programmazione si articola in attività di pianificazione strategica e tattica, che sono fra loro coordinate sulla base di obiettivi comuni a carattere generale.

#### ***3.1 Il processo di pianificazione strategica***

La pianificazione strategica riguarda le scelte relative agli investimenti per la realizzazione di infrastrutture, impianti e veicoli per il trasporto di persone e delle merci.

##### *3.1.1. I documenti del processo di pianificazione strategica*

Il processo di pianificazione strategica si articola in una successione di documenti diversi adottati dalla Regione e dagli enti locali:

*Piani generali dei trasporti:* contengono le linee strategiche per la configurazione del sistema e le scelte generali per il riassetto organizzativo ed economico del settore. Il Piano generale dei trasporti della Regione Campania è denominato “Piano regionale dei trasporti”. I Piani generali dei trasporti delle singole Province sono denominati “Piani provinciali dei trasporti”. I Piani generali dei trasporti dei Comuni o di Comuni associati sono denominati “Piani urbani della mobilità” (PUM).

*Programmi operativi di settore:* contengono gli interventi relativi al trasporto pubblico e privato, di persone e di merci, su strada, su ferro, via mare, aereo e elicotteristico sull’intero territorio di competenza dell’ente che ne cura la redazione. I Programmi operativi possono avere contenuti integrativi rispetto ai Piani generali e possono essere approvati anche in assenza degli stessi.

*Studi di fattibilità:* riguardano un singolo intervento o un insieme organico e coordinato di interventi e contengono le verifiche funzionali, tecniche, amministrative, economiche, commerciali, finanziarie ed ambientali necessarie alla sua realizzazione. Gli Studi di fattibilità possono avere contenuti integrativi rispetto ai Piani generali e ai Programmi operativi e possono essere approvati anche in loro assenza.

##### *3.1.2 I rapporti fra Regione, Province e Comuni nel processo di pianificazione strategica*

I rapporti fra Regione, Province e Comuni sono distinti in riferimento ai documenti da redigere.

##### *Redazione e approvazione dei Piani generali*

- 1) La Regione elabora le linee guida relative alla pianificazione strategica degli enti locali.
- 2) Ogni 5 anni le Province e i Comuni elaborano e adottano, sulla base delle linee guida della Regione, i Piani provinciali dei trasporti e i Piani urbani per la mobilità.
- 3.1) Le Province trasmettono alla Regione i Piani provinciali dei trasporti per il visto di conformità.
- 3.2) I Comuni trasmettono alle Province e alla Regione i Piani urbani di mobilità per il visto di conformità.

In entrambi i casi previsti ai punti 3.1 e 3.2 il visto si intende rilasciato trascorso il termine temporale previsto dalla legge.

- 4) La Regione adotta ogni 5 anni il Piano regionale dei trasporti, tenuto conto dei piani generali approvati e trasmessi dagli enti locali.

##### *Redazione e approvazione dei programmi operativi di settore*

I programmi operativi di competenza della Regione sono approvati dalla Giunta regionale, sentito il consiglio delle autonomie locali.

I programmi operativi di competenza delle Province sono approvati dalle Province, previo parere favorevole della Giunta Regionale se innovativi e integrativi rispetto al piano provinciale o redatti in sua assenza.

I programmi operativi di competenza di singoli Comuni o di Comuni associati sono da loro approvati, previo parere favorevole della Provincia competente e della Giunta Regionale se

innovativi e integrativi rispetto al piano urbano di mobilità o redatti in sua assenza. In tutti i casi il parere si intende favorevolmente espresso trascorsi i termini previsti dalla legge.

#### *Redazione e approvazione degli studi di fattibilità*

Gli studi di fattibilità sono approvati dall'ente pubblico competente, Regione o enti locali; possono essere redatti da altri soggetti pubblici e/o privati e presentati per l'approvazione alla Regione o agli enti locali.

#### *3.1.3 La conferenza dei servizi*

L'intero processo di pianificazione strategica può essere concentrato e svolto in una conferenza dei servizi allo scopo istituita.

#### *3.1.4 Partecipazione dei cittadini al processo di pianificazione*

Al fine di favorire la massima partecipazione dei cittadini, delle organizzazioni sindacali, e delle associazioni imprenditoriali e di tutti gli altri soggetti privati e pubblici interessati al sistema di trasporto regionale e locale, gli enti locali sono tenuti a redigere, per ciascun piano, un programma di partecipazione.

### **3.2 Il processo di pianificazione tattica e la programmazione dei servizi minimi**

La pianificazione tattica riguarda la gestione del sistema dei trasporti, l'utilizzo ottimale delle risorse disponibili al fine di soddisfare la domanda di mobilità e si svolge secondo le modalità di programmazione triennale indicate dal decreto 422 del 1997. La pianificazione tattica viene definita ed attuata indipendentemente dallo stato di avanzamento del processo di pianificazione strategica.

#### *3.2.1 Le linee direttive e la programmazione triennale della Regione*

La Giunta Regionale approva le linee direttive del trasporto pubblico che orientano la programmazione triennale dei servizi minimi e contengono la definizione dei principi e dei criteri per la loro determinazione e la definizione della dimensione minima delle unità di gestione da affidare mediante procedura di affidamento concorsuale.

La Regione approva inoltre programmi triennali di trasporto pubblico locale per i servizi minimi di sua competenza.

#### *3.2.2 La programmazione triennale delle Province e i piani di bacino*

Le Province approvano programmi triennali di trasporto pubblico locale in riferimento a singoli bacini di traffico, ed elaborano e trasmettono alla Regione anche proposte relative alla programmazione triennale dei servizi minimi ferroviari di competenza della Regione.

#### *3.2.3 I piani di bacino metropolitano*

Ciascuna Provincia, in concorso con i Comuni interessati, individua i bacini per la pianificazione tattica della mobilità intercomunale. In particolare con il Comune capoluogo di provincia può individuare bacini di traffico di area metropolitana.

#### *3.2.4 La programmazione triennale dei Comuni Capoluogo di Provincia*

I Comuni Capoluogo di Provincia e, ove esistenti, le città metropolitane per i servizi di loro competenza, approvano programmi triennali di trasporto pubblico locale.

#### *3.2.5 L'individuazione della rete dei servizi minimi*

In base ai contenuti delle linee direttive e dei programmi triennali elaborati dalla Regione, dalle Province e dai Comuni Capoluogo, la Giunta regionale individua con proprio atto la rete dei servizi minimi del territorio regionale.

#### **4. L'agenzia campana per la mobilità**

E' istituita l'agenzia regionale per la mobilità, ente dotato di personalità giuridica pubblica, nonché di autonomia gestionale amministrativa contabile tecnica, denominato Agenzia Campana della Mobilità (ACAM).

##### ***4.1 Le funzioni dell'agenzia***

Il compito dell'ACAM è di gestire il sistema di pianificazione dei trasporti sul territorio regionale; di fornire un supporto tecnico alla Regione e, ove richiesto agli enti locali, in attività che richiedono elevati livelli di professionalità, quali la progettazione e programmazione dei servizi minimi e aggiuntivi per la mobilità, la gestione delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi di competenza della Regione e, ove richiesto degli enti locali; di vigilare sulla correttezza dei comportamenti e sul rispetto degli obblighi assunti dalle imprese di trasporto affidatarie di servizi di competenza della Regione.

##### ***4.2 Gli organi dell'agenzia, il funzionamento e l'organico***

Sono organi dell'agenzia il direttore generale e il collegio dei revisori. Il funzionamento e l'organico dell'agenzia sono disciplinati da un apposito regolamento

###### ***4.2.1 Il direttore generale***

Il direttore generale è nominato dal Presidente della Giunta regionale, con delibera di Giunta regionale su proposta dell'Assessore ai trasporti. Il suo rapporto di lavoro è regolato da contratto di diritto privato correlato alla scadenza della Giunta regionale. Il suo emolumento è definito dalla Giunta regionale su proposta dell'Assessore. L'incarico è incompatibile con altre attività professionali. Il direttore generale ha la rappresentanza legale dell'agenzia ed esercita tutti i poteri di direzione e gestione in coerenza con gli indirizzi della Giunta regionale.

###### ***4.2.2 Il collegio dei revisori dei conti***

Il collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri iscritti al registro dei revisori ufficiali, di cui uno svolge le funzioni di presidente. Il collegio è costituito con proprio atto, dal Presidente della Giunta regionale. Il collegio dura in carica tre anni ed i suoi membri possono essere nominati solo per un altro triennio. Il collegio dei revisori dei conti esercita la vigilanza sulla regolarità contabile e finanziaria della gestione dell'agenzia della mobilità ed attesta la corrispondenza del conto consuntivo alle risultanze della gestione, con apposito atto. I revisori dei conti hanno anche disgiuntamente, diritto di accesso agli atti e ai documenti della agenzia.

###### ***4.2.3 Il regolamento***

Il regolamento disciplina il funzionamento dell'agenzia ed in particolare definisce l'organizzazione, la dotazione organica, le modalità di reclutamento del personale, le modalità di funzionamento dell'Osservatorio e degli altri settori della struttura, nonché le modalità per la definizione di rapporti con soggetti esterni, oltre che con soggetti aventi specifiche professionalità presenti tra il personale di enti locali e/o società da loro partecipate.

###### ***4.2.4 L'Osservatorio e il centro studi***

All'interno dell'agenzia viene costituito un Osservatorio regionale responsabile del monitoraggio e dell'analisi di tutti gli aspetti connessi alla mobilità nel territorio della regione Campania. Una sezione specifica dell'Osservatorio è dedicata al lavoro, con la funzione di monitorare l'evoluzione occupazionale del settore e analizzare tutte le tematiche relative alla attività lavorativa, dalla applicazione dei contratti agli aggiornamenti e alla formazione del personale, nonché alla mobilità sia all'interno del settore che verso altri settori pubblici e privati. Altra sezione speciale dell'Osservatorio viene dedicata allo studio, alla ricerca e alla formazione in tema di trasporto e di logistica.

## **5. Altre organizzazioni di supporto per la mobilità**

### ***5.1 Le agenzie territoriali per la mobilità***

Le Province e i Comuni Capoluogo di Provincia possono istituire per ciascun ambito territoriale provinciale o metropolitano, una agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale di loro competenza.

#### ***5.1.1 Le modalità di costituzione e l'organizzazione delle agenzie***

Le agenzie territoriali sono costituite nei modi e nelle forme stabilite dagli enti locali. Le Province e i Comuni Capoluogo di Provincia possono identificare modalità congiunte di organizzazione e gestione delle agenzie territoriali per la mobilità al fine di favorire l'integrazione e il miglioramento dei servizi di propria reciproca competenza

#### ***5.1.2 Le funzioni delle agenzie***

Le agenzie territoriali svolgono compiti di supporto tecnico per la gestione e amministrazione dei servizi di trasporto relativi al loro territorio.

### ***5.2 La Consulta per la mobilità***

E' istituita la Consulta Regionale per la mobilità. La Consulta assicura la partecipazione degli utenti, delle parti sociali e delle comunità locali al processo di pianificazione e programmazione del sistema di trasporto e di mobilità.

#### ***5.2.1 Il regolamento e i soggetti partecipanti***

Con apposito regolamento da emanarsi entro 120 giorni dalla entrata in vigore della legge, la Giunta regionale determina la composizione della Consulta, di cui comunque fanno parte le associazioni degli enti locali riconosciute nel Testo Unico degli Enti locali, e ne definisce i compiti e il funzionamento.

## **6. I contratti di servizio e la regolarità del servizio**

### **6.1 L'ambito di applicazione**

I contratti di servizio regolano l'esercizio di tutti i servizi di trasporto pubblico regionale e locale; sono stipulati dalla Regione e dagli enti locali in base alle competenze loro attribuite.

### **6.2 La durata**

La durata dei contratti di servizio (che per legge nazionale non può superare i nove anni) è:

- a) fino a quattro anni, con opzione di rinnovo per altri tre anni, per i servizi di trasporto autofiloltranviari;
- b) fino a sei anni, con opzione di rinnovo per altri tre anni, per i servizi di trasporto marittimo;
- c) fino a nove anni per i servizi di trasporto ferroviario regionale;
- d) fino a nove anni per i servizi di trasporto ferroviario metropolitano in sede propria;
- e) fino a quattro anni, con opzione di rinnovo per altri due anni, per tutte le altre modalità di trasporto.

### **6.3 I contenuti**

Allo scopo di rendere omogenee le relazioni contrattuali, di perseguire un miglioramento della qualità, di conseguire obiettivi di tutela ambientale, nel disegno di legge si specificano i contenuti minimi dei contratti di servizio.

Nei contratti si introducono elementi di tutela dei lavoratori quali l'obbligo dell'applicazione per le singole tipologie del comparto dei trasporti dei rispettivi contratti collettivi di lavoro, così come sottoscritti dalle organizzazioni sindacali e dalle associazioni imprenditoriali di categoria, sia l'obbligo di conseguire la sicurezza negli ambienti di lavoro.

### **6.4 L'esercizio della vigilanza**

La vigilanza sulla regolarità dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è svolta dalla Regione, con il supporto dell'agenzia regionale della mobilità, dalle Province e dai Comuni Capoluogo di Provincia secondo le competenze loro attribuite.

### **6.5 Il responsabile d'esercizio**

L'impresa affidataria di servizi di trasporto pubblico regionale e locale deve dotarsi di un responsabile di esercizio che risponda della regolarità e sicurezza nello svolgimento dei servizi nei confronti dell'ente preposto alla vigilanza dei medesimi.

### **6.6 La Carta dei servizi**

Si individua, per la valorizzazione e promozione della qualità dei servizi di trasporto e per la tutela degli interessi dei cittadini, lo strumento operativo della Carta dei servizi.

La definizione di standard mediante la Carta dei servizi permette la comparazione tra le imprese affidatarie dei diversi servizi in termini di qualità, sicurezza, puntualità e obiettivi di miglioramento.

### **6.7 Tariffe e titolo di viaggio**

La Regione determina i criteri che regolano il sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale, definisce la politica tariffaria e le sue modalità di applicazione, stabilisce le diverse tipologie di titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari massimi, definisce le azioni di promozione del trasporto pubblico fondate su incentivi anche tariffari e sulla diffusione dell'informazione. Il livello tariffario da adottare per ogni titolo di viaggio è demandato agli enti locali competenti per la stipulazione dei relativi contratti di servizio.

Gli enti locali possono individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità, con oneri a carico dei propri bilanci.

## **7. L'affidamento concorsuale dei servizi**

La Regione e gli enti locali, in base alla rispettiva competenza, stipulano i contratti di servizio con le imprese aggiudicatrici, a seguito dell'espletamento di procedure concorsuali. Si recepiscono le indicazioni della normativa europea e nazionale in tema di procedure concorsuali da adottarsi per l'aggiudicazione dei contratti relativi ai servizi di trasporto pubblico e se ne rinvia l'applicazione estesa al gennaio del 2004 o altra data successiva stabilita dalla legislazione nazionale.

### **7.1 I soggetti ammessi alla gara**

Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti ai sensi della normativa vigente.

Sono escluse dalla partecipazione alla gara le società che in Italia o all'estero gestiscono servizi in affidamento diretto o attraverso procedure non ad evidenza pubblica, e le società dalle stesse controllate.

### **7.2 L'oggetto della gara: le unità di gestione**

Le procedure di affidamento concorsuale riguardano unità di gestione che sono contraddistinte da una dimensione della percorrenza superiore ad un minimo adeguato al conseguimento di economie di scala e al miglioramento dell'efficienza, e che sono corrispondenti ad un sistema di reti e di servizi autonomo e integrato. Se l'affidamento riguarda modalità diverse di trasporto, i servizi possono essere messi a gara separatamente.

Le linee direttive espresse dalla Regione nell'ambito del processo di pianificazione tattica contengono la definizione della dimensione minima delle unità di gestione da affidare mediante procedura di affidamento concorsuale.

### **7.3 L'aggiudicazione dei servizi**

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 l'istituzione o il mantenimento delle linee esercite.

La scelta dei soggetti è effettuata attraverso procedure concorsuali ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, a garanzia dell'imparzialità e del buon andamento della pubblica amministrazione e tenendo conto del principio di adeguatezza tra le modalità prescelte e il valore economico dell'oggetto di affidamento.

In coerenza alle indicazioni e ai pareri espressi dall'Autorità Garante per la Concorrenza e per il Mercato, le imprese affidatarie dei servizi minimi e aggiuntivi di trasporto pubblico devono adottare un regime di contabilità separata tra tali attività e quelle svolte in altri mercati contigui al servizio pubblico e aperti alla concorrenza, o operare attraverso società distinte in relazione alla diverse attività.

### **7.4 Il subaffidamento dei servizi**

Con l'emanazione di un apposito regolamento entro e non oltre 120 giorni dall'entrata in vigore della legge sarà consentito alle imprese, comunque previa autorizzazione dell'ente pubblico affidante, il subaffidamento dei servizi di trasporto e dei servizi complementari. Con il regolamento la Regione stabilisce le modalità e i criteri di rilascio e revoca delle autorizzazioni. in coerenza ai seguenti principi:

- l'affidatario è comunque responsabile dell'attuazione del contratto di servizio nei confronti dell'ente pubblico affidante;
- l'impresa subaffidataria deve possedere i requisiti di idoneità morale e professionale e quelli necessari per l'esercizio delle attività di trasporto di persone ed è tenuta a rispettare tutte le norme vigenti in materia di trasporto di persone e ad applicare il contratto nazionale collettivo di categoria;
- in caso di decadenza o revoca dell'affidamento decade contestualmente il subaffidamento, senza il riconoscimento di alcun importo a titolo di indennizzo da parte dell'ente pubblico affidante.

## **8. Il subentro di impresa e la tutela del personale**

Al fine favorire la concorrenza e l'ingresso di eventuali nuovi operatori, il disegno di legge prevede che a seguito dell'espletamento delle procedure concorsuali, l'impresa cessante debba trasferire al nuovo soggetto affidatario i beni (ad esempio, veicoli e impianti) acquistati con il finanziamento pubblico e anche gli altri beni considerati strumentali per lo svolgimento dei servizi. Si prevede inoltre, a tutela dei lavoratori e della competitività delle aziende attuali concessionarie (altrimenti penalizzate in fase di gara da un costo del lavoro spesso superiore alla media nazionale), il trasferimento dei lavoratori dall'impresa cessante all'impresa subentrante.

### **8.1 Il trasferimento dei beni**

Si prevede che se a seguito dell'espletamento delle procedure di gara, una nuova impresa subentri alla precedente, quest'ultima debba trasferire alla prima i beni acquistati con fondi pubblici e quelli identificati nel contratto di servizio dall'ente affidante come funzionali all'effettuazione del servizio secondo le modalità e valutazioni indicate nel contratto di servizio stesso.

E' stato inoltre previsto che l'impresa subentrante goda di un diritto di prelazione, da esercitarsi secondo le modalità stabilite nel contratto di servizio, per l'acquisto dal precedente gestore di altri beni strumentali senza vincolo di destinazione.

### **8.2 Il trasferimento del personale**

A seguito dell'espletamento delle procedure concorsuali, il disegno di legge della Regione Campania prevede che si effettui il trasferimento del personale dipendente al soggetto risultato vincitore con:

- a) l'applicazione dei *contratti collettivi nazionali* di categoria;
- b) il mantenimento *dell'anzianità di servizio*;
- d) il mantenimento *dell'inquadramento contrattuale*, per quanto compatibile con l'organizzazione gestionale del soggetto affidatario del servizio.

Inoltre, in fase di prima applicazione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi, al personale dipendente impiegato alla data del 1° gennaio 2001 presso le aziende e imprese titolari di concessione al momento di entrata in vigore della legge, e trasferito per l'espletamento del contratto di servizio, viene garantito dal soggetto affidatario anche:

- e) il *trattamento economico del contratto integrativo aziendale* in essere presso l'azienda titolare di concessione al momento di entrata in vigore della legge, per quanto compatibile con l'organizzazione gestionale del soggetto affidatario del servizio.

## **9. Gli interventi finanziari**

### ***9.1 Il fondo regionale***

Le risorse finanziarie relative agli oneri derivanti dalla legge, trasferite dallo Stato alla Regione, confluiscono annualmente in un apposito capitolo del bilancio regionale, denominato Fondo regionale trasporti. Il Fondo regionale trasporti oltre che dalle risorse precedenti è alimentato da risorse proprie regionali ed il suo ammontare è determinato nella legge di bilancio. Il Fondo regionale trasporti evidenzia separatamente le risorse destinate al finanziamento dei servizi e quelle destinate al finanziamento degli investimenti

### ***9.2 I fondi degli enti locali***

Le Province e i Comuni Capoluogo di Provincia istituiscono appositi fondi dei trasporti in cui confluiscono le risorse trasferite dalla Regione, oltre a risorse proprie.

L'eventuale risparmio, conseguito da ribassi d'asta conseguiti mediante lo svolgimento delle procedure di affidamento concorsuale, rispetto alle risorse assegnate alle Province o ai Comuni Capoluogo di Provincia, rimane a disposizione dell'ente locale con vincolo di destinazione alla funzione di trasporto pubblico.

### ***9.3 Il trasferimento dei fondi per i servizi minimi agli enti locali***

La Regione sulla base dei programmi triennali presentati dagli enti locali competenti e da essa approvati trasferisce alle Province e ai Comuni Capoluogo di Provincia le risorse da destinare alla copertura degli oneri relativi ai servizi minimi.

Sin dall'attivazione del Fondo Regionale Trasporti la Regione stabilisce, con apposito regolamento, sentito il Consiglio delle autonomie locali, le modalità ed i criteri di trasferimento degli stanziamenti a favore delle Province e dei Comuni Capoluogo di provincia, tenendo conto anche delle specificità e differenze territoriali, determina altresì le modalità di controllo, i casi e le modalità di revoca dei contributi, i tempi e i modi dell'erogazione.

### ***9.4 I contributi per gli investimenti***

La Regione partecipa al finanziamento degli investimenti in infrastrutture, sistemi tecnologici e mezzi di trasporto, per lo sviluppo e il miglioramento dei sistemi di trasporto pubblico regionale e locale.

I soggetti beneficiari dei contributi sono: gli enti locali, le aziende e imprese esercenti il trasporto pubblico regionale e locale, eventuali altri soggetti pubblici e privati.

La Regione provvede attraverso la stipula di specifici accordi di programma con gli enti locali interessati al finanziamento degli investimenti per il rinnovo ed il potenziamento del materiale rotabile e delle infrastrutture. Gli accordi di programma determinano il concorso finanziario delle parti per gli investimenti e stabiliscono quantità, tempi, modalità e condizioni dei trasferimenti regionali agli enti delegati (Province e Comuni Capoluogo di Provincia).

Gli investimenti effettuati con contributi regionali devono essere destinati esclusivamente al servizio pubblico di linea. I mezzi acquistati, le infrastrutture e le tecnologie realizzate anche solo parzialmente con il finanziamento regionale non possono essere trasferiti o alienati senza l'assenso della Regione.

## **10. Periodo transitorio e gradualità della riforma**

### ***10.1 La durata***

In coerenza alla facoltà concessa alle Regioni dal decreto 422 del 1997, il disegno di legge prevede un regime transitorio in vigore fino dicembre 2003 o altra data successiva stabilita dalla legislazione nazionale, durante il quale i fondi per l'erogazione dei servizi sono trasferiti dalla Regione alle Province e ai Comuni Capoluogo di Provincia che provvedono a stipulare contratti di servizio, dalla durata limitata e denominati *contratti ponte*, con le imprese attuali concessionarie dei servizi di trasporto.

### ***10.2 Relazioni fra Regione e enti locali***

Nei primi tre anni di vigenza della presente legge, la Regione, su proposta delle Province e dei Comuni Capoluogo di Provincia, può continuare ad esercitare in via temporanea le funzioni ed i compiti delegati.

### ***10.3 La proroga delle attuali concessioni***

Per rendere graduale il processo di riforma, i servizi di trasporto esercitati dalle aziende e imprese titolari di concessione alla data di entrata in vigore della legge restano validi fino alla effettiva scadenza della concessione e comunque non oltre il 31 dicembre 2003 o eventuale altra data successiva stabilita dalla legislazione nazionale, previa formalizzazione dei contratti di servizio *ponte*.

In caso di mancata stipula del contratto di servizio *ponte*, la concessione decade e si provvede in via sostitutiva con l'attivazione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei relativi servizi.

### ***10.4 I contratti di servizio ponte***

I contratti di servizio *ponte* rimangono in vigore fino alla definizione delle procedure di affidamento concorsuale dei servizi, devono attenersi ai contenuti minimi previsti dal disegno di legge regionale e devono prevedere un progressivo incremento del rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura.

### ***10.5 Riorganizzazione delle aziende attualmente concessionarie***

Il disegno di legge prevede che la Regione, al fine di incentivare il riassetto organizzativo e la trasformazione societaria (vale a dire in società di capitali) delle aziende pubbliche attuali concessionarie di servizi di trasporto, adottati, con la partecipazione delle stesse aziende e degli enti locali proprietari, le opportune azioni di riqualificazione professionale dei lavoratori in servizio presso le aziende titolari di concessione al momento di entrata in vigore della legge, e che non possono trovare utile collocazione nei processi di riforma del settore.

Inoltre, già dal momento di entrata in vigore della legge, gli enti locali possono incentivare con modalità da loro ritenute più adeguate, i processi di aggregazione fra le imprese (pubbliche e private) attuali concessionarie di servizi di trasporto pubblico.

*Tavola 1 – Rappresentazione sintetica del processo di programmazione dei servizi*

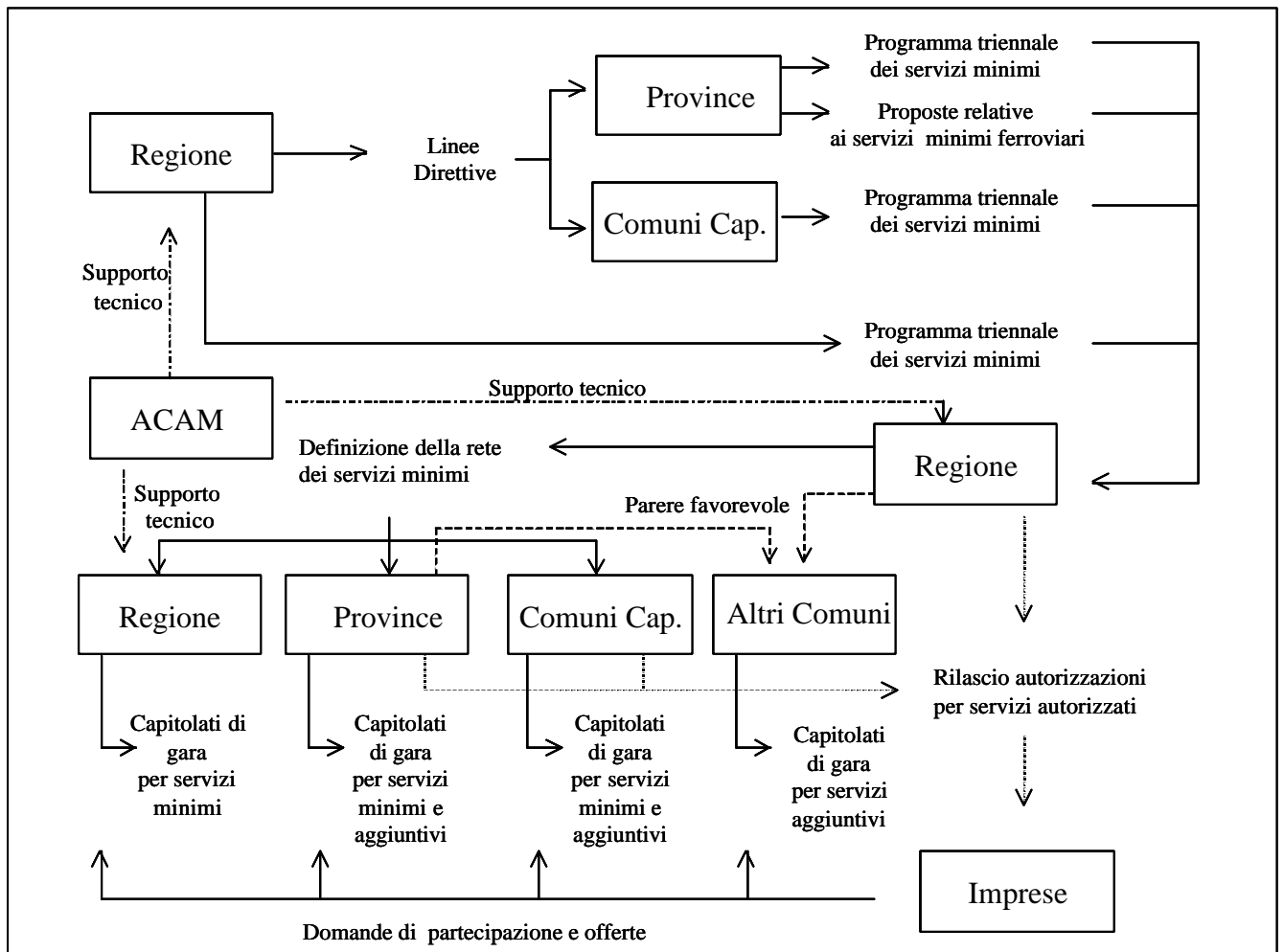
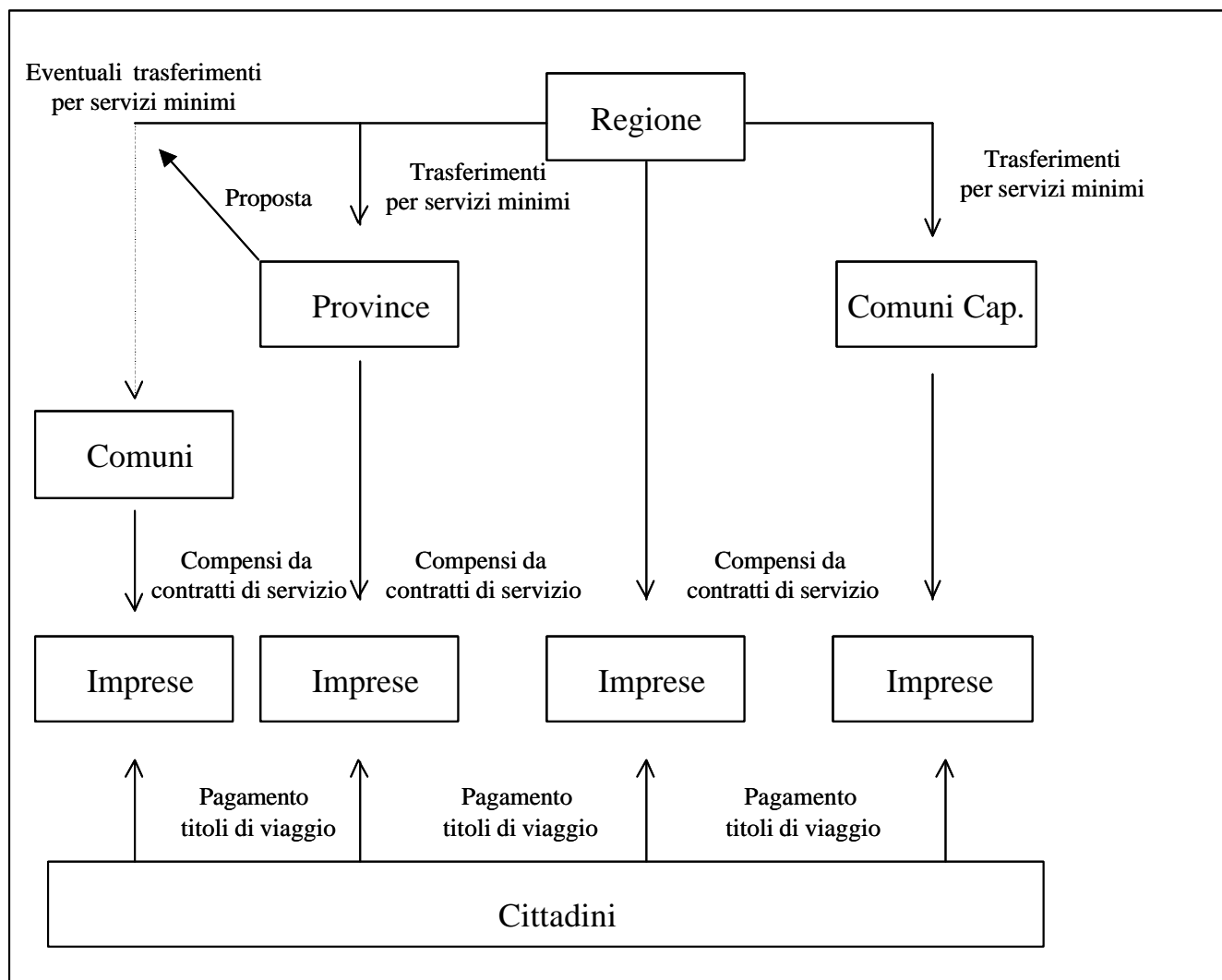


Tavola 2 – Rappresentazione sintetica del processo di finanziamento dei servizi minimi



**Tavola 3 – Rappresentazione sintetica del processo di pianificazione strategica**

