

SUPPLEMENTO SPECIALE DEL BOLLETTINO UFFICIALE

PER LA CONSULTAZIONE DELLA SOCIETÀ REGIONALE

Iniziative legislative, regolamentari, amministrative di rilevante importanza

Pubblicazione ai sensi dell'articolo 50 "Iniziativa legislativa" dello Statuto della Regione Emilia-Romagna

IX legislatura

N. 90

28 settembre 2011

PROGETTO DI LEGGE

D'INIZIATIVA DELLA GIUNTA REGIONALE

**MODIFICHE E INTEGRAZIONI ALLA L.R. 1 APRILE
1998, N. 30 E ALLA L.R. 21 APRILE 1999, N. 3**

Oggetto assembleare n. 1794

Relazione

Il contesto

Il progetto di legge mira a realizzare una serie di interventi che rendano la legislazione regionale di settore coerente con i fenomeni di trasformazione ed evoluzione, anche tecnologica, riguardanti principalmente il trasporto pubblico di passeggeri ferroviario - con modifiche al testo della LR n. 30 del 1998 - meglio distinguendone le specificità normative rispetto a quello autofiltranviario ed altresì adeguando la normativa regionale a quella europea (in particolare al Reg. CE 1370/2007). Il progetto riguarda inoltre la modifica della legge regionale n. 3 del 1999 con la finalità di dare alla Regione maggiori possibilità nel finanziamento delle strade provinciali, allo scopo di rendere più omogenea la qualità della rete stradale. Nel complesso per molti aspetti dei settori trattati l'intervento normativo che si propone costituisce semplificazione del testo di legge previgente.

Le norme relative al trasporto pubblico locale fin dalla Costituzione del 1948, hanno riservato alle Regioni il compito sia di legiferare, nei limiti dei principi fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato nella materia "tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale" (articolo 117, primo comma), sia di svolgere le relative funzioni amministrative, di norma, attraverso delega alle Province, ai Comuni e ad altri enti locali o avvalendosi dei loro uffici (articolo 118).

L'articolo 16 della Costituzione sancendo che «Ogni cittadino può circolare...liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale...», salvo deroga imputabile a motivi di sanità e sicurezza, configura il diritto di mobilità, che se pur generico, pone a carico dello Stato l'onere di costituire le condizioni di diritto e di fatto ad esso conseguenti. È noto che, fino alla costituzione delle Regioni, lo Stato ha continuato a svolgere le competenze amministrative in assenza di leggi quadro nazionali e che il primo decentramento di funzioni ha preso avvio con l'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica n. 5 del 1972 e n. 616 del 1977. Tali decreti hanno consentito alle Regioni di legiferare anche in assenza della legge cornice statale. Con la "seconda regionalizzazione" operata con la legge n. 59 del 15 marzo 1997 (legge delega c.d. "Bassanini") ed i collegati decreti legislativi: n.422 del 1997 (concernente specificatamente il trasferimento di funzioni alle regioni in materia di trasporti), n. 112 del 1998, le attribuzioni e le responsabilità delle Regioni sono notevolmente

aumentate in molteplici settori. A seguito di tali innovazioni legislative la Regione Emilia-Romagna ha promulgato la legge regionale n. 30 del 1998 (per l'attuazione del decreto legislativo n. 422) e, successivamente, la legge regionale n. 3 del 1999 che, nel disciplinare tutti i settori interessati dal conferimento di nuove funzioni, ha dettato la normativa in materia di viabilità.

A seguito della riforma costituzionale del 2001, è parso evidente che non risultavano pacifici i limiti posti all'autonomia normativa regionale e ne è seguito un contenzioso costituzionale.

Varie sentenze della Corte Costituzionale riconducono la materia dei servizi pubblici di interesse economico ed i servizi di trasporto locale in particolare alla materia "tutela della concorrenza", tuttavia con la sentenza n. 222 dell'8 giugno 2005, la Consulta afferma che: "non vi è dubbio che la materia del trasporto pubblico locale rientra nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni di cui al quarto comma dell'art. 117 Cost., come reso evidente anche dal fatto che, ancor prima della riforma del Titolo V della Costituzione, il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 aveva ridisciplinato l'intero settore, conferendo alle regioni ed agli enti locali funzioni e compiti relativi a tutti i servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati escludendo solo i trasporti pubblici di interesse nazionale".

In sintesi si può affermare che la potestà normativa regionale in materia di trasporto pubblico è legata alla generale competenza regionale afferente ai servizi pubblici locali, ma sul settore del trasporto di persone incidono fortemente le competenze legislative dello Stato (si veda l'organizzazione generale dei servizi, come disciplinata dal D.lgs. n. 422 del 1997) e, a monte, le norme dell'Unione europea (si pensi, in particolare alla materia degli affidamenti degli stessi servizi di trasporto). Inoltre (salvo il settore ferroviario già escluso) la materia del trasporto è coinvolta negli effetti giuridici conseguenti il referendum abrogativo dell'articolo 23-bis del decreto legislativo n. 112 del 2006 in riferimento alla materia degli affidamenti.

In questo quadro, gli interventi normativi che il progetto di legge regionale contiene si muovono pienamente nell'ambito della potestà legislativa regionale e disciplinano materie specifiche, che necessitano di opportuni adeguamenti normativi.

Le modifiche introdotte dal presente progetto alla L.R. n. 30 del 1998 riguardano, sia il trasporto ferroviario che quello autofiltranviario. Per quanto concerne il primo vengono recepite le prescrizioni di durata massima dei contratti di servizio previsti dal Regolamento (CE) n. 1370 del 2007, eliminando pertanto l'attuale limite massimo novennale e determinando durata fissa quindicennale con possibilità di proroga di tale periodo in proporzione del 50%. Tale modifica è finalizzata a favorire qualsiasi tipologia d'investimento a lungo termine e nello specifico consentire i tempi di ammortamento relativi all'acquisto di nuovo materiale rotabile.

Viene inoltre disciplinato anche il regime dei trasferimenti dei beni patrimoniali e del materiale rotabile funzionali alle attività operative, e viene sancita la separazione societaria della Società FER srl, attraverso la creazione di due distinte Società: la prima, a totale capitale pubblico (Regione ed Enti locali o forme associative a totale controllo di Enti locali) e prevalentemente regionale, cui affidare la gestione dell'infrastruttura, la seconda con funzioni ed attività legate al servizio di trasporto.

Alla Società che gestirà la rete ferroviaria regionale verrà attribuita anche la funzione amministrativa di stazione appaltante per l'affidamento dei servizi di trasporto, incombenza che

nel testo normativo vigente era conferita alla Agenzia regionale per la mobilità (attualmente non costituita), che per gli effetti di questa proposta di legge regionale, viene soppressa. La scelta organizzativa di attribuire alla Società di gestione della rete la funzione di stazione appaltante è determinata dall'esigenza di razionalizzare le risorse umane e materiali enfatizzando le specifiche professionalità.

Le modifiche proposte affrontano anche il problema della gestione del demanio e del patrimonio ferroviario: la Regione si impegna all'emanazione di un apposito Regolamento avente ad oggetto l'applicazione dei canoni relativi alla concessione di diritti di attraversamento di linee ferroviarie e di occupazione di aree facenti parte della consistenza ferroviaria di proprietà della Regione e viene altresì previsto che l'ammontare dei canoni introitati sia vincolato alla realizzazione di investimenti per il miglioramento della infrastruttura ferroviaria sulla base di programmi di intervento.

Gli uffici regionali interessati saranno così responsabili di nuovi e importanti ruoli, sia in relazione alle funzioni di controllo e monitoraggio conseguenti alle attività sopra descritte, sia in relazione alla evoluzione del quadro normativo a livello nazionale ed europeo che ha attribuito alle Regioni ulteriori compiti in materia di ferrovie e di servizi di trasporto ferroviario. Restano inoltre di competenza regionale la programmazione e la progettazione dei servizi di propria attribuzione oltre che un importante potere sanzionatorio, anche in considerazione che la Regione è e rimane il primo interlocutore istituzionale degli utenti.

Relativamente alla materia del trasporto pubblico locale (autofiltranviario) le modifiche apportate dal presente progetto di legge concernono la durata del contratto che viene adeguata alle previsioni del Regolamento 1370/2007CE (da 9 anni a 10) nonché l'estensione dell'ammissibilità del sub-affidamento (al fine di rendere meno rigida l'organizzazione del TPL). Altre norme rappresentano un forma di adeguamento all'introduzione della mobilità intermodale ed integrata ed al conseguente regime di bigliettazione e sanzionatorio (con particolare riferimento alla necessità di ripartire gli introiti da prezzo del biglietto fra i vari operatori interessati).

Non meno importante, in materia di trasporto autofiltranviario, è la conferma dell'affidamento alla Regione della funzione di determinazione dei bacini ottimali per la progettazione (ed il connesso affidamento) dei servizi di trasporto in un quadro che prospetticamente tende alla realizzazione di bacini pluriprovinciali, integrando ma non modificando le previsioni dell'art. 24 comma 1 della legge regionale n. 10 del 2008 che individua il bacino minimo nella dimensione provinciale.

Riguardo alle modifiche concernenti la viabilità (normativamente realizzate intervenendo sulla LR n. 3 del 1999) il senso dell'intervento legislativo è quello di interpretare in maniera innovativa il ruolo della Regione, consentendo di ripartire alle Province le risorse finanziarie utili alla manutenzione straordinaria anche delle strade provinciali non rientranti nella rete di interesse regionale, come già definita all'art. 163 della stessa legge, sia pure nel rispetto della priorità del finanziamento di quest'ultima, per la quale già si provvedeva, ed al fine di adeguare ed omogeneizzare gli standards tecnici di entrambe le tipologie di strade di proprietà delle Province.

Inoltre la modifica legislativa è finalizzata a ricomprendere, nell'ambito della rete viaria di interesse regionale, le strade costituenti opere complementari alla realizzazione delle autostrade regionali, ciò al fine di dare riscontro alle esigenze territoriali.

Con riferimento al primo aspetto, va premesso che tra le strade di interesse regionale sono comprese le strade trasferite dallo Stato in attuazione delle normative c.d. Bassanini (L. 59 del 1997 e D.lgs. n. 112 del 1998) che, con la stessa legge n. 3 del 1999, sono state tutte trasferite in proprietà alle province, già titolari di una loro rete e che pertanto si trovano a gestire strade di proprietà, ma con livello di interesse differenziato, a seconda che ricadano o meno nella rete stradale di interesse regionale.

Il risultato desiderato viene ottenuto prevedendo l'utilizzo delle risorse destinate alla rete viaria, anche per interventi di manutenzione straordinaria sulle strade provinciali non ricomprese nella rete stradale di interesse regionale, nei limiti sotto descritti.

A tal fine si è proceduto prima all'individuazione, tra le funzioni generali di coordinamento della regione (art. 162, comma 2, lett. c), di quella relativa alla ripartizione dei fondi sulla rete provinciale e poi è stato modificato l'art. 167 relativo alla destinazione dei finanziamenti. Detto articolo, ora intitolato "Risorse per la rete viaria" autorizza la Regione a destinare le risorse anche alle strade provinciali (art. 167, comma 2, lett. b), previa determinazione dei criteri da parte della Giunta nel rispetto della priorità attribuita al finanziamento della manutenzione straordinaria delle strade provinciali ricomprese nella rete di interesse regionale.

Con riferimento al secondo aspetto si è proceduto all'integrazione dell'art. 163 che definisce la rete viaria di interesse regionale, inserendovi le opere stradali connesse alle autostrade regionali, già oggetto della medesima rete viaria.

Compatibilità con l'ordinamento comunitario

Il progetto di legge è compatibile con le norme e con le politiche della Comunità Europea in materia di trasporti: gli affidamenti vengono infatti effettuati nel rispetto della normativa statale ed in particolare del D. lgs n. 163 del 2006 (il c.d. codice appalti) che è stato emanato in ottemperanza alle direttive comunitarie in materia di concorrenza. La Regione Emilia-Romagna, con la l.r. n. 30/98 prevede che gli affidamenti dei servizi di trasporto passeggeri siano effettuati comunque con procedura competitiva di gara pubblica anche se la normativa comunitaria consente modalità di affidamento meno ispirate alla concorrenzialità nel mercato. Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti in corso di approvazione insiste sulla promozione del trasporto pubblico quale freno all'inquinamento atmosferico e acustico e le modifiche apportate in diversi punti al testo legislativo sono funzionali alla puntualizzazione del carattere sinallagmatico del rapporto tra operatore, che si assume il rischio della gestione, ed ente affidante.

La L.r. n. 30 ed in particolare le modifiche qui proposte vanno nella direzione di garantire il diritto alla mobilità in attuazione del principio della libera circolazione dei cittadini che è uno dei principi fondanti dell'Unione Europea.

L'ordinamento comunitario, in materia di trasporto ferroviario regionale e di trasporto pubblico locale, contiene norme di diretta applicazione che rappresentano un limite diretto all'autonomia del legislatore sia nazionale che regionale.

In materia di trasporto ferroviario ed autofilotramviario le politiche prevalenti della Comunità Europea riguardano il rafforzamento delle ferrovie comunitarie e la tutela della libera concorrenza nel mercato dei servizi di trasporto. Pertanto dall'inizio degli anni 90 numerose direttive europee si sono occupate della materia evidenziando un'attenzione sempre maggiore verso il trasporto su ferrovia e conseguenti azioni per dare a questo nuovo slancio; si vedano la Direttiva CE 440/91 cui seguono la direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001 che la modifica così anche la direttiva 91/440/CEE

del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura. Gli interventi più recenti di settore sono quelli apportati dal Terzo pacchetto ferroviario 2007 che esprime la volontà di creare uno spazio europeo dei trasporti integrato, competitivo e attraente per i servizi offerti all'interno della Comunità (direttiva CE n.58/2007 recepita nell'ordinamento con D.lgs n.15/2010; direttiva CE n.59/2007 recepita con D.lgs n.247/2007; Reg.CE n.1371/2007) ed infine dal regolamento 1370/2007/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007 riguardante i servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

Tale ultima normativa comunitaria regola aspetti inerenti alla concorrenza e quindi le modalità di affidamento dei servizi ed altre particolarità relative alle clausole del rapporto contrattuale, come la durata massima del medesimo. Connessa alla materia della tutela della concorrenza è la disciplina degli aiuti di stato, con riferimento ai servizi di interesse economico generale, questa ha origine nell'articolo 106 del Trattato sul funzionamento dell'UE (già articolo 86 del Trattato CE) e dagli atti adottati dalla Commissione europea nel 2005, a seguito della sentenza della Corte di giustizia nella *causa Altmark* (del 2003). Con la sentenza *Altmark* del 24 luglio 2003, la Corte di Giustizia, interpretando l'articolo del Trattato in questione, ha stabilito che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, par. 1, TCE (attuale art. 107, par. 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea - TFUE), purché siano rispettati quattro criteri cumulativi:

- l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
- i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
- la compensazione non può eccedere l'importo necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti e di un margine di utile ragionevole;
- quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, avrebbe dovuto sostenere.

Qualora anche uno solo dei criteri fissati nella suddetta sentenza non sia soddisfatto, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico costituisce un aiuto di Stato. In coerenza con i principi indicati nella sentenza, la Commissione europea ha adottato diverse decisioni aventi la finalità di attuarli.

Relativamente a quanto sopra esposto le proposte di modifica all'articolo 16 sono le seguenti: in primo luogo, il termine improprio "contributi" è sostituito dal termine "compensazioni", in coerenza con le definizioni della normativa europea sugli aiuti di Stato. La parola "contributi" può originare equivoci interpretativi perché questi non sono ammessi nel contesto di un rapporto

sinallagmatico costituendo al contrario la fattispecie di “aiuto di stato”; per la Regione è comunque possibile finanziare l’acquisto di beni funzionali al servizio, che saranno però nella disponibilità di qualsiasi gestore che ne risulterà aggiudicatario a seguito dell’esito di una gara pubblica. Viene altresì meglio specificato il contenuto del contratto di servizio, descrivendone in modo puntuale l’oggetto, con particolare riferimento alle clausole sanzionatorie in caso di inadempimento del prestatore del servizio. Le modifiche introdotte nell’articolo 32 hanno analogo scopo.

Vi è un ulteriore aspetto giuridico da sottolineare così anche il perfezionamento della normativa comunitaria all’interno della legislazione della Regione Emilia-Romagna in materia di tutela della concorrenza e liberalizzazione nel settore del trasporto pubblico passeggeri. Si tenga presente che la Commissione Europea in data 24 giugno 2010 ha deciso di deferire l’Italia davanti alla Corte di giustizia dell’Unione europea per non avere ancora applicato correttamente la legislazione comunitaria sull’apertura alla concorrenza del mercato ferroviario, per quanto riguarda in particolare l’indipendenza del gestore dell’infrastruttura (Rfi) rispetto all’azienda ferroviaria (Ferrovie dello Stato). Nella relazione di deferimento si legge che l’Italia, insieme ad altri 12 Paesi (Austria, Repubblica Ceca, Germania, Grecia, Francia, Ungheria, Irlanda, Lussemburgo, Polonia, Portogallo, Slovenia e Spagna), avrebbe dovuto trasporre nei propri ordinamenti le direttive comunitarie in materia al più tardi entro il marzo 2003, ma la mancata attuazione delle misure di liberalizzazione richieste da Bruxelles «priva le imprese ferroviarie della possibilità di offrire i loro servizi in altri stati membri e priva i loro clienti di una scelta più vasta dei servizi ferroviari competitivi» in tal modo sviando l’obiettivo del «Primo pacchetto ferroviario» dell’Unione europea che è quello di porre le basi per l’apertura del mercato in materia di servizi ferroviari, introducendo misure che mirano a garantire l’indipendenza del gestore dell’infrastruttura rispetto alle imprese ferroviarie, una tariffazione non discriminatoria dell’accesso alla rete e la creazione di un’autorità di controllo incaricata di eliminare gli ostacoli alla concorrenza in materia di accesso all’infrastruttura. Occorre precisare, in proposito che l’assetto societario che viene proposto con gli artt. 18 e 18 bis del presente progetto di legge è conforme al principio di separazione sopra descritto. La ragione del deferimento dell’Italia è dovuto al fatto che, a livello nazionale il gestore della rete (RFI) ed il gestore del servizio (Trenitalia) sono controllate dalla stessa holding. Tale situazione non si verifica nel caso della società ferroviaria regionale in quanto la società di cui all’art. 18, come sostituito dal presente progetto di legge, gestisce la rete ed è separata dal gestore del servizio ferroviario.

Attiene invece alla tematica della tutela del consumatore ed ai principi di partecipazione consultiva dei cittadini utenti i servizi offerti dalla regione Emilia-Romagna in materia di trasporto ferroviario, la previsione di legge afferente al Comitato degli utenti del servizio ferroviario regionale di cui ad un nuovo comma (1 ter) aggiunto all’art. 17 della legge. Un organismo analogo nel previgente testo esisteva unicamente riferito al trasporto autofiltranviario.

Compatibilità con il contesto normativo nazionale a seguito dell’abrogazione dell’art. 23 bis della legge n. 133 del 2008

In proposito deve considerarsi che incide pesantemente nel contesto normativo nazionale l’esito del referendum nazionale del 12/13 giugno 2011 che ha determinato l’abrogazione dell’art. 23 bis della legge n. 133 del 2008 e del suo Regolamento attuativo (D.P.R. n. 168 del 2010). Il parziale vuoto normativo creatosi, di fatto impone alle Regioni di attivarsi da subito ad aggiornare

le proprie legislazioni. In assenza di una disciplina statale alternativa alla norma abrogata, le norme comunitarie divengono di diretta applicazione.

Molteplici sono infatti le implicazioni della abrogazione in questione in materia di trasporto regionale e locale oltre alla diretta applicazione della normativa comunitaria di cui si è già detto:

1) sopravvivenza della disciplina abrogata, dato atto dell’efficacia ex nunc della sua successiva abrogazione referendaria, nei rapporti in essere;

2) piena applicazione della normativa nazionale non incompatibile con l’art. 23 bis in particolare il D.Lgs 422/97;

3) applicazione dell’art. 61 legge n. 99 del 2009 che, richiamando il Regolamento comunitario 1370/2007, consente alle autorità competenti all’aggiudicazione dei servizi di TPL (Regioni ed Enti Locali) di avvalersi anche in deroga alla disciplina di settore, delle previsioni di cui all’art. 5 medesimo Regolamento (affidamento in house diretto sottosoglia e in caso di emergenza) e delle previsioni dell’art. 8 (periodo transitorio protratto fino al 2019).

E’ opportuno precisare che la Regione Emilia-Romagna attraverso il PDL in oggetto, legiferando in modo restrittivo pro concorrenza, esclude di fatto la possibilità di applicazione dell’art. 61 L.99/2009 in riferimento a quanto previsto dall’art. 5 paragrafo 6 e art. 8 paragrafo 1, Reg. CE 1370/2007.

4) applicazione dell’art. 4-bis della legge n. 102/2009 che obbliga gli enti affidanti in house di mettere a gara almeno il 10% dei servizi di TPL, in favore di soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo.

L’articolo 4 del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, recante “Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo” ha parzialmente colmato il vuoto normativo conseguente al referendum abrogativo del 12 e 13 giugno 2011. Va, però, notato che il comma 34 di tale articolo prevede espressamente l’esclusione della sua applicazione al servizio di trasporto ferroviario regionale, di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Incidenza sui procedimenti amministrativi pendenti e norme transitorie

Con le modifiche introdotte dall’articolo 18 del progetto all’articolo 44 della legge regionale n. 30 del 1998 viene previsto che la Regione possa trasferire, in tutto o in parte, all’impresa derivante dalla separazione societaria di cui all’articolo 13, comma 3, affidataria in via provvisoria dei servizi ferroviari, il materiale rotabile rimasto di sua proprietà ed altri beni immobili dalla stessa individuati. L’avvalersi di tale possibilità è funzionale al consolidamento della Società che gestisce il servizio ferroviario.

MODIFICHE ALLA L.R. n. 30/1998.

Modifiche all’articolo 13 (art. 1 del progetto di legge).

Questo articolo tratta vari aspetti che vanno dalla definizione delle competenze in materia di programmazione, di progettazione (più specifica), alle modalità di affidamento dei servizi (ed anche alla relativa durata), sia autofiltramviari, sia ferroviari.

Le modifiche apportate sono funzionali innanzitutto ad un miglior dettaglio delle competenze e dei distinti procedimenti di programmazione, progettazione ed affidamento dei servizi di trasporto autofiltramviario e ferroviario: per i servizi ferroviari risulta in evidenza, rispetto al testo attuale, che, le funzioni di programmazione e quelle di progettazione sono di diretta

attribuzione della Regione (c. 2).

Riguardo alla gara europea prevista per l'affidamento dei servizi ferroviari, viene confermata l'adozione del criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa, allineando i riferimenti normativi della legge regionale al nuovo Codice degli appalti (c.6). In sostanza il legislatore regionale si autovincola ad una sola delle diverse modalità di affidamento previste dal codice.

Un ulteriore aspetto trattato è relativo alla durata degli affidamenti: per tutti i servizi, ferroviari e autofiltranviari, la durata massima dei contratti di affidamento dei servizi viene rideterminata entro i limiti previsti dal Regolamento (CE) n. 1370/2007, portando tale periodo dagli attuali 9 anni, a 10 anni per quelli autofiltranviari e a 15 per quelli ferroviari, consentendo un eventuale proroga temporale, proporzionale del 50 % come previsto dallo stesso Regolamento CE (c. 10).

Modifiche all'articolo 14 (art. 2 del progetto di legge).

La modifica di questo articolo tratta del regime del passaggio dal vecchio al nuovo affidatario dei beni funzionali al servizio. In particolare viene specificato che quando l'acquisto del bene è stato effettuato con risorse private od altrimenti pubbliche, per i primi è dovuto il rimborso mentre nulla è dovuto se le risorse attinte erano totalmente pubbliche.

Quanto precisato riguarda sostanzialmente il materiale rotabile ferroviario, che – essendo stato acquistato totalmente con contributi pubblici e quindi senza il concorso finanziario percentuale dell'impresa affidataria – deve essere ceduto direttamente in proprietà dal precedente affidatario al subentrante, senza valutazioni preventive con l'ente affidante.

Modifiche all'articolo 14-bis (articolo 3 del progetto di legge).

Viene ampliato il tetto massimo del subaffidamento: in precedenza era del 15%, mentre ora occorre semplicemente che l'affidatario principale svolga l'attività prevalente.

Modifiche all'articolo 14-ter (art. 4 del progetto di legge).

Si afferma che alla Regione compete l'individuazione degli ambiti ottimali di affidamento dei servizi, sentiti gli enti locali interessati, ai sensi dell'art. 24, comma 1, della L. R. n. 10 del 2008. Rispetto all'articolo 24 della legge regionale citata è espressamente previsto che gli enti locali siano sentiti, per il resto le due disposizioni paiono compatibili (permanendo anche il limite minimo di livello provinciale).

Sostituzione dell'articolo 16 (articolo 5 del progetto di legge).

Con la sostituzione dell'articolo 16 vengono introdotte modifiche che costituiscono alcuni necessari miglioramenti al testo.

In primo luogo, il termine "contributi" è sostituito dalla parola "compensazioni", in ottemperanza alla normativa europea sugli aiuti di Stato (...).

Viene meglio specificato il contenuto del contratto di servizio, definendo in maniera più precisa l'oggetto del contratto, con particolare riferimento alle clausole sanzionatorie in caso di inadempimento del prestatore di servizio. L'articolo risulta semplificato quanto ai contenuti del comma 7.

Modifiche all'art. 17 (articolo 6 del progetto di legge)

Viene aggiunto al testo vigente il comma 1 ter. afferente al Comitato degli utenti del servizio ferroviario regionale. introducendo, anche per il trasporto ferroviario, una previsione analoga a quella, preesistente, relativa al servizio autofiltranviario di cui al

comma 1 bis dell'art. 17. In virtù del nuovo dettato normativo la Regione istituzionalizza una modalità di ascolto e partecipazione già prevista nei contratti di servizio fornendo ad un organismo di rappresentanza degli utenti ulteriori occasioni concertative tramite l'ammissione di propri delegati anche nelle sedute specifiche del Comitato di monitoraggio e consultazione (art. 18 bis) che trattano i temi della corretta gestione del contratto in relazione alla qualità ed al livello quantitativo dei servizi erogati.

Sostituzione dell'articolo 18 (articolo 7 del progetto di legge).

Con la sostituzione dell'articolo 18 si attua una delle più importanti modifiche del presente progetto di legge: viene definitivamente eliminato ogni riferimento di legge pregresso avente ad oggetto organizzazione e compiti dell' "Agenzia per il trasporto pubblico regionale e locale" e vengono definiti quelli della nuova Società regionale di gestione della rete ferroviaria. Questa Società, per la quale si prevede un regime "in house" (come evidente dall'articolo 38 della LR n. 14 del 2010) svolge compiti strumentali all'attività della Regione e agisce anche come stazione appaltante.

Le funzioni rilevanti che vengono attribuite alla nuova società sono: la piena fruibilità della rete, il costante mantenimento in efficienza, l'attuazione di interventi mirati al potenziamento e all'ammmodernamento tecnologico e allo sviluppo delle linee e degli impianti, svolgimento delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario regionale passeggeri sulla base degli indirizzi e dei vincoli ad essa posti dalla Regione. Tale ultima attività – strumentale alla Regione - assume un ruolo di straordinarietà se affidata ad una società di gestione delle infrastrutture, ma permette di migliorare l'utilizzo delle risorse regionali rinunciando alla costituzione di un nuovo soggetto (l'Agenzia regionale sopracitata) e conseguentemente azzerandone i costi e liberando gli uffici regionali dagli oneri dell'attività di tipo contrattuale. La società di gestione è contestualmente obbligata al monitoraggio del contratto di servizio e a redigere rapporti periodici sull'andamento dei servizi nonché sulla loro efficienza ed efficacia, rispetto agli obiettivi indicati dalla Regione. Altresì è tenuta a sviluppare e perfezionare un sistema informativo accessibile, in cui ricomprendere anche le analisi ed il controllo della regolarità della circolazione, come già avviene per la rete nazionale.

Inserimento dell'articolo 18-bis (articolo 8 del progetto di legge).

A fronte delle attività contrattuali attribuite al soggetto gestore della rete ferroviaria regionale, viene rafforzato il ruolo di controllo e ispettivo della Regione riguardo allo svolgimento dei servizi e alla loro qualità, dando ad essa poteri di "alta sorveglianza".

I competenti uffici hanno il compito di accertare in particolare il rispetto di programmi e progetti della Regione in materia di servizi e degli indirizzi e degli standard di qualità da raggiungere, indicati dalla stessa.

Viene anche prevista per legge, la costituzione, da regolamentare nel contratto di affidamento dei servizi, di un Comitato tecnico di gestione del medesimo contratto, del quale devono far parte rappresentanti della Regione per consentire alla medesima di entrare nel merito della gestione delle problematiche contrattuali, concorrendo alla loro risoluzione.

Per poter dare efficacia alle attività ispettive, si prevede che la Regione possa esercitare potestà ispettive e sanzionatorie.

Vengono infine recepite alcune funzioni che il nuovo quadro normativo nazionale e comunitario di settore indicano, debba-

no essere attribuite alle Regioni, quali ad es. quello di organismi regolatori e/o di controllo, o quant'altro disposto in capo a queste dal D.Lgs. 188 del 2003 e dal Regolamento (CE) 1371/2007.

Sostituzione dell'articolo 22 (articolo 9 del progetto di legge).

Il nuovo testo dell'articolo 22 supera la meno precisa definizione del testo precedente, laddove esso sembrava, al comma 1, fare riferimento solamente alle acquisizioni di infrastrutture per la rete ferroviaria derivanti dallo Stato, e specifica meglio il principio di separazione fra la rete e i servizi (realizzando anche una complessiva semplificazione del testo).

In questo articolo, le modifiche apportate precisano che fanno parte della rete ferroviaria regionale, non solo i beni conferiti dallo Stato alla Regione, ma anche quant'altro sia stato oggetto di finanziamento da parte della stessa Regione per il potenziamento e l'ammodernamento della rete e delle sue pertinenze. (c. 1)

Si riafferma inoltre che, alla Società di gestione della rete ferroviaria regionale, della quale meglio si specifica il possibile assetto societario, possono essere trasferiti, in tutto in parte (e quindi anche per alcuni beni puntuali), la proprietà delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali e conseguentemente tutti gli interventi e gli investimenti, una volta realizzati dalla Società concessionaria che gestisce le infrastrutture, volti al potenziamento e l'ammodernamento della rete ferroviaria di proprietà della Regione e delle relative pertinenze, costituiscono arricchimento del demanio o del patrimonio regionali. Il vantaggio economico evidente per la Società di gestione della rete (nondimeno per la Regione stessa) è la possibilità di compensazione IVA, nei confronti del fisco, su quanto la Società stessa realizza, a fronte di contributi regionali al 100 % che non prevedono il trasferimento di ulteriori risorse valore aggiunto, per la sua copertura. (c. 2)

Circa la disponibilità d'uso della rete e facendo riferimento a quanto in particolare previsto dal D.Lgs. 188 del 2003, viene specificamente affidato alla Giunta regionale il compito di determinare le condizioni di funzionalità, affidabilità e di accesso alla rete da parte degli operatori interessati, garantendo la separazione dei ruoli tra gestore dell'infrastruttura e imprese di trasporto. (c. 3)

Modifiche all'articolo 23 (articolo 10 del progetto di legge).

L'articolo 23 viene adeguato alle modifiche intervenute nell'articolo 13: la durata dell'affidamento del servizio ferroviario è ora prevista i quindici anni (invece di nove).

Inserimento dell'articolo 23-bis (articolo 11 del progetto di legge).

Tale articolo afferma il principio che per l'attraversamento delle linee ferroviarie regionali e per l'occupazione e l'utilizzo di aree ferroviarie regionali, temporaneamente non funzionali all'esercizio ferroviario, debba essere corrisposto all'Amministrazione un canone, analogamente a quanto già avviene per l'attraversamento di altri beni. Si rimanda in dettaglio la relativa disciplina alla emanazione di uno specifico Regolamento regionale.

I canoni, introitati direttamente dalla Società gestore della rete regionale sono rendicontati ed hanno un vincolo di destinazione dovendo essere utilizzati dalla medesima, esclusivamente per interventi volti al miglioramento della infrastruttura ferroviaria, sulla base di programmi di investimento concordati annualmente con la Regione.

Viene inoltre previsto che la Società che gestisce l'infrastruttura possa, oltre al canone, stabilire e richiedere franchigie (da introitare definitivamente) e garanzie fideiussorie, per la copertura dei costi inerenti la corretta esecuzione dei lavori e spese di sopralluogo, istruttorie e di vigilanza.

Sostituzione dell'articolo 31 (articolo 12 del progetto di legge).

La sostituzione dell'articolo 31 è dovuta ad alcune modifiche nei meccanismi di finanziamento. Da un lato, si introduce l'importante riferimento alle "compensazioni" (di derivazione comunitaria) e d'altro lato si specifica che la Regione può fare fronte al finanziamento anche con risorse proprie, oltre che con quelli derivanti dai DPCM di attuazione del decreto legislativo n. 422 del 1997. Nel complesso l'articolo risulta semplificato.

Modifiche all'articolo 32 (articolo 13 del progetto di legge).

I mutamenti introdotti nell'articolo 32 inferiscono alla necessità di adeguare il testo alla normativa europea in materia di aiuti di Stato che ammette compensazioni solo a fronte di oneri di servizio (ma non contributi a tale scopo) inoltre descrivono correttamente la sequenza procedimentale di determinazione dei contributi per i servizi minimi.

Modifiche all'articolo 32-bis (articolo 14 del progetto di legge).

Le modifiche al comma 2 dell'articolo 32-bis sono connesse al nuovo regime di finanziamento della società destinata a gestire la rete ferroviaria.

Viene stabilito che i contributi (ex legge 297 del 1978) debbano essere concessi totalmente alla nuova Società cui è affidata la gestione dell'infrastruttura ferroviaria regionale, per le manutenzioni straordinarie e i rinnovi della rete e delle sue pertinenze. (c. 2)

Modifiche all'articolo 34 (articolo 15 del progetto di legge).

Premesso che l'articolo prevede (al comma 3) un limite generale al cumulo dei contributi del 70%, con eccezione per i beni di proprietà regionale, con la nuova disposizione viene estesa l'esenzione ad attrezzature, impianti e materiale rotabile oggetto di finanziamento da parte della regione stessa.

Relativamente agli ambiti ferroviari, nell'elenco di soggetti beneficiari dei contributi regionali sono stati inseriti il concessionario della rete ferroviaria regionale (società di gestione della rete ferroviaria regionale) e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria "nazionale", nei casi e alle condizioni consentite dalla legge. (c. 6)

Modifiche all'articolo 39 (articolo 16 del progetto di legge).

Nell'articolo 39 si introduce uno specifico potere regolatorio e di determinazione tariffaria della Giunta regionale in merito a sistemi di trasporto integrativi e complementari (quali il "bike sharing").

Sostituzione dell'articolo 40 (art. 17 del progetto di legge).

L'art. 40, relativo alle condizioni (contrattuali) di trasporto ed al sistema sanzionatorio, viene integrato con previsioni collegate all'introduzione della bigliettazione unica integrata. Al fine di suddividere il prezzo complessivo del biglietto tra i diversi operatori viene inserito l'obbligo di validazione del titolo ad ogni cambio di modalità ed altri oneri a carico dell'utente la cui inottemperanza viene sanzionata. Con lo stesso articolo vengono introdotte sanzioni in misura fissa per specifiche violazioni. Tale previsione costituisce semplificazione procedimentale.

Modifiche all'articolo 44 (articolo 18 del progetto di legge).

Viene data la possibilità alla Regione di trasferire, in tutto o in parte, all'impresa affidataria dei servizi ferroviari, derivante dalla separazione societaria di cui all'articolo 13, comma 3, il materiale rotabile rimasto di sua proprietà ed altri beni immobili dalla stessa individuati. L'avvalersi di tale previsione può rendersi necessario nella fase di consolidamento societario

della Società dei servizi. (c. 5)

In riferimento ai tempi delle procedure standard occorrenti per l'affidamento dei servizi ferroviari mediante gara europea, viene individuato, in via straordinaria, un periodo di affidamento transitorio diretto di tre anni, a condizioni contrattuali da concordare, al soggetto affidatario di detti servizi al momento dell'indizione della gara (che si prevede essere l'attuale Consorzio) al fine di garantire la loro continuità.

Modifiche all'articolo 45 (articolo 19 del progetto di legge).

Concerne abrogazioni conseguenti al fatto che costituivano norme transitorie superate nel tempo.

Modifiche all'articolo 49 (articolo 20 del progetto di legge).

Si specifica che l'articolo, che prevede la normativa sulla alienabilità dei beni non più funzionali al servizio, riguarda solo il settore autofilotraviario. Inoltre si precisa che la norma che prevede un vincolo di destinazione d'uso si applica solo a i beni ceduti gratuitamente dalla Regione e non da altri soggetti.

MODIFICHE ALLA L.R. n. 3 /1999.

Sostituzione dell'articolo 162 (articolo 21 del progetto di legge).

L'art. 162 viene riformulato per introdurre, nell'ambito delle funzioni di generali coordinamento di competenza regionale, quella relativa alla programmazione delle risorse per interventi di manutenzione straordinaria da utilizzare, cosa che costituisce una novità, sull'intera rete stradale di proprietà provinciale e non solo su quella ricadente nella rete stradale di interesse regionale, dando però priorità alle manutenzioni inerenti quest'ultima. Si viene così ad autorizzare il fatto che finanziamenti regionali siano

utilizzati anche per strade provinciali non trasferite dallo Stato.

Sostituzione dell'articolo 163 (articolo 22 del progetto di legge).

Al comma 2 viene integrata la rete viaria di interesse regionale ricomprendendovi strade costituenti opere complementari o connesse o compensative alla realizzazione di autostrade regionali

Sostituzione dell'articolo 164-bis (art. 23 del progetto di legge).

L'art. 164 bis, dedicato al piano triennale di intervento sulla rete stradale, viene modificato per adeguarlo al nuovo assetto organizzativo e programmatico. Viene integrata la lettera b) del comma 1, ammettendo tra le opere finanziabili quelle relative a strade costituenti opere complementari o compensative di autostrade regionali; vengono eliminate le lettere a) e c) relative l'ultima all'individuazione dei soggetti destinatari dei finanziamenti e la prima a criteri di riparto dei finanziamenti da destinare agli interventi di cui all'articolo 167, comma 2, lettera a).

Si provvede anche alla soppressione del comma 3bis, superato dalle innovazioni apportate.

Sostituzione dell'articolo 167 (articolo 24 del progetto di legge).

All'art. 167 si modifica il titolo, denominandolo "Risorse per la rete viaria" anche al fine di armonizzare gli aspetti contabili con le modifiche sopra descritte e che in questo articolo si sostanziano nell'individuazione degli interventi oggetto di finanziamento che sono, tra gli altri: interventi di cui al "nuovo" art. 164bis e la manutenzione straordinaria delle strade provinciali con priorità per quelle ricomprese nella rete stradale di interesse regionale.

PROGETTO DI LEGGE**Articolo 1***Modifiche all'articolo 13 della L.R. n. 30 del 1998*

1. Il comma 2 dell'articolo 13 della legge regionale 1 aprile 1998, n. 30 ("affidamento della gestione del trasporto regionale e locale) è sostituito dai seguenti:

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

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

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

2. Il comma 3 dell'articolo 13 della l.r. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

"3. Il trasporto pubblico regionale e locale è organizzato secondo il principio della separazione societaria tra i soggetti titolari della proprietà della rete e degli impianti e quelli titolari della gestione dei servizi. La Regione può emanare indirizzi di carattere cogente in ordine ai contenuti dei bandi di gara e dei contratti di servizio. Definisce altresì gli indicatori di qualità dei servizi, gli obiettivi di miglioramento, le forme di incentivazione ed i meccanismi premianti e sanzionatori."

3. L'ultimo periodo del comma 6 dell'art. 13 della l.r. n. 30 del 1998 è sostituito dalle seguenti locuzioni: "Per l'aggiudicazione si applica il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Per l'affidamento del servizio ferroviario d'interesse regionale si procede con bando di gara europea, aggiudicando secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa."

4. Il comma 9 dell'articolo 13 della l.r. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

"9. L'ente competente, in sede di bando, garantisce che la disponibilità delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali, ivi compreso il materiale rotabile, essenziali per l'effettuazione del servizio, non costituisca elemento discriminante per la valutazione delle offerte. In particolare l'ente competente, attraverso una specifica individuazione risultante da elenco, garantisce al gestore aggiudicatario la disponibilità delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio."

5. Il comma 10 dell'articolo 13 della l.r. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

"10. Nel rispetto delle previsioni del Reg.(CE) n.1370/2007, gli affidamenti dei servizi di trasporto passeggeri disciplinati dalla presente legge hanno la durata di anni 10 per il servizio di trasporto passeggeri autofiltranviario e di anni 15 per il servizio di trasporto passeggeri ferroviario. La rispettiva durata può essere

prorogata entro il limite e alle condizioni indicati dal medesimo regolamento."

Articolo 2*Modifiche all'articolo 14 della L.R. n. 30 del 1998*

1. Il comma 2 dell'articolo 14 della l.r. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

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

Articolo 3*Modifiche all'articolo 14 bis della L.R. n. 30 del 1998*

1. Il comma 1 dell'articolo 14 bis della l.r. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

"1 bis Gli atti amministrativi, preparatori all'indizione della gara, e i contratti di servizio garantiscono la più ampia trasparenza quanto alla ammissibilità e all'estensione del subaffidamento, fermo restando che l'affidatario principale è comunque tenuto a fornirne direttamente la parte prevalente del servizio."

Articolo 4*Modifiche all'articolo 14 ter della L.R. n. 30 del 1998*

1. Il comma 1 dell'articolo 14 ter della L.R. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

"1. La Regione riconosce come strumento di miglioramento della qualità dei servizi lo sviluppo dell'integrazione territoriale e gestionale, da perseguire anche gradualmente. La Regione individua gli ambiti ottimali di affidamento dei servizi, sentiti gli Enti Locali interessati, ai sensi dell'articolo 24, comma 1, della L. R. n. 10 del 2008".

2. I commi 3 e 4 dell'art 14 ter della L.R.n.30 del 1998 sono abrogati.

Articolo 5*Sostituzione dell'articolo 16 della L.R. n. 30 del 1998*

1. L'articolo 16 della L.R. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

"Articolo 16*Obblighi di servizio pubblico e contratti di servizio*

1. All'imposizione di obblighi di servizio pubblico corrisponde l'erogazione di compensazioni a favore dei gestori dei servizi di trasporto.

2. La definizione analitica degli obblighi, l'ambito di svolgimento dei servizi di trasporto passeggeri, la regolazione degli aspetti economici e operativi, nonché la quantificazione delle compensazioni, sono realizzate attraverso la stipula di appositi contratti di servizio.

3. È ammessa la stipula di un unico contratto di servizio congiunto fra più enti interessati e uno stesso gestore del trasporto pubblico.

4. Non hanno effetto nei confronti della Regione, in assenza del

consenso espresso di quest'ultima, le clausole contenute in contratti di servizio che prevedano o causino oneri superiori a quelli predeterminati negli accordi di programma o in altri atti.

5. I contratti di servizio individuano le condizioni e le valutazioni tecniche e, nell'ipotesi di beni acquistati con contributo parziale, anche economiche, in base alle quali, in caso di subentro, il precedente affidatario mette a disposizione i beni di cui all'articolo 13, comma 9, ed articolo 14, comma 2.

6. Il contratto di servizio deve contenere clausole sanzionatorie che prevedano, nei casi di incompleta o inadeguata esecuzione quantitativa o qualitativa del servizio da parte dell'esercente, la riduzione delle somme dovute a titolo di compensazione o di corrispettivo. Gli importi che l'esercente dimostri di avere già riconosciuto direttamente agli utenti a titolo di rimborso o indennizzo, per minor quantità o qualità del servizio erogato, vengono scomputati dalle somme dovute a titolo di sanzione. La Regione può destinare a interventi a favore degli utenti una somma non superiore al 50 per cento di quanto derivante dalle effettive riduzioni di contributi operate in base al presente comma.

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

Articolo 6

Modifiche all'articolo 17 della L.R. n. 30 del 1998

1. All'articolo 17 della legge regionale n. 30 del 1998 viene dopo il comma 1 bis aggiunto il seguente:

“1 ter. La Regione favorisce la costituzione e agevola il funzionamento del Comitato degli utenti del servizio ferroviario regionale la cui composizione deve garantire la massima rappresentatività degli utenti e delle loro associazioni. A tal fine la Regione vigila affinché i principi e le regole interne del Comitato garantiscano tale rappresentatività. Il Comitato ha funzioni consultive e può partecipare su invito della Società di cui all'articolo 18, attraverso propri rappresentanti, alle sedute del Comitato di monitoraggio e consultazione di cui al comma 2 dell'articolo 18 bis specificatamente attinenti alla qualità ed al livello quantitativo dei servizi oggetto del contratto”.

Articolo 7

Sostituzione dell'art 18 della L.R. n. 30 del 1998

1. L'articolo 18 della legge regionale n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

“Articolo 18

La Società di gestione della rete ferroviaria regionale

1. La società di gestione di cui all'articolo 38, comma 2, della L.R. n. 14 del 23 dicembre 2010, è una società “in house”, a prevalente capitale regionale e totale capitale pubblico, ai sensi del successivo articolo 22 comma 1, ed opera in regime di concessione, ai sensi dell'articolo 13 comma 4, della presente legge.

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

3. La società regionale che gestisce la rete ferroviaria:

a) assicura la piena fruibilità ed il costante mantenimento in

efficienza delle linee, e delle infrastrutture e del materiale rotabile ad essa attribuito;

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

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

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

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

Articolo 8

Inserimento dell'articolo 18 bis nella L.R. n. 30 del 1998

1. Dopo l'articolo 18 bis della L.R. n. 30 del 1998 è inserito il seguente:

“Articolo 18 bis

Attività di controllo ed altre competenze della Regione in materia di trasporto ferroviario

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

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

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

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

Articolo 9

Sostituzione dell'articolo 22 della L.R. n. 30 del 1998

1. L'articolo 22 della L.R. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

“Articolo 22

Rete ferroviaria

1. Fanno parte integrante della rete ferroviaria regionale, comunque acquisiti: le infrastrutture, le attrezzature e gli impianti di qualunque genere, necessari per l'esercizio del trasporto ferroviario, ivi comprese le stazioni, le fermate e i centri di interscambio

passaggeri e merci collocati sulla rete stessa nonché ogni altra dotazione o intervento finanziati dalla medesima Regione per il potenziamento e ammodernamento della rete ferroviaria regionale e delle sue pertinenze.

2. La Regione affida la gestione della rete di sua competenza, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 13, comma 3, alla società di cui all'articolo 18, di proprietà esclusiva della Regione e degli Enti locali o di forme associative a totale controllo degli Enti locali. Gli Enti locali a loro volta non possono cedere quote a soggetti diversi di quelli di cui al punto che precede. A tale società può anche essere trasferita dalla Regione, in tutto o in parte, la proprietà delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali.

3. La Giunta regionale determina le condizioni di funzionalità, affidabilità, nonché le condizioni per l'accesso alla rete stessa nel rispetto dei principi della separazione della rete e dei servizi."

Articolo 10

Modifiche all'articolo 23 della L.R. n. 30 del 1998

1. Il comma 1 dell'articolo 23 della L.R. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

"1. I servizi ferroviari d'interesse regionale vengono affidati secondo le modalità dell'articolo 13."

2. Il comma 2-bis dell'articolo 23 della L.R. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

"2-bis La Regione stipula periodicamente con i gestori di reti ferroviarie, diverse dalla propria, ma interessate dai servizi di sua competenza, accordi quadro secondo le previsioni del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188".

Articolo 11

Inserimento dell'articolo 23 bis nella L.R. n. 30 del 1998

1. Dopo l'articolo 23 della L.R. n. 30 del 1998 è inserito il seguente:

"Articolo 23 bis

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolo 12

Sostituzione dell'articolo 31 della L.R. n. 30 del 1998

1. L'articolo 31 della L.R. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

"Articolo 31

Tipologia degli interventi finanziari

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

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

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

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

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

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

e) spese dirette della Regione;

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

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

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

3. La Regione fa fronte agli oneri per il trasporto ferroviario, inerenti alle funzioni di cui al titolo II, con risorse conseguenti all'emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri relativi al trasferimento delle risorse individuate e ripartite come previsto dagli articoli 12 e 20 del D.lgs. n. 422 del 1997 o attraverso risorse proprie."

Articolo 13

Modifiche all'articolo 32 della L.R. n. 30 del 1998

1. Il comma 2 dell'articolo 32 della L.R. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

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

2. Nei commi 7 e 8 dell'articolo 32 della L.R. n. 30 del 1998 dopo il termine "contributi" è aggiunta la locuzione "e delle compensazioni".

3. Nel comma 5 dell'articolo 32 della L.R. n. 30 del 1998 dopo "9 e 10," è abrogata la seguente frase: "in via preventiva rispetto alla sottoscrizione dei contratti di servizio di cui all'articolo 16,".

Articolo 14

Modifiche all'articolo 32-bis della L.R. n. 30 del 1998

1. Il comma 2 dell'articolo 32-bis della L.R. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

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

2. Il comma 3 dell'articolo 32bis della L.R. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

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

Articolo 15

Modifiche all'articolo 34 della L.R. n. 30 del 1998

1. Il comma 4 dell'articolo 34 della L.R. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

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

2. Dopo la lettera c) comma 6 dell'articolo 34 della L.R. n. 30 del 1998 sono inserite le seguenti:

“c-bis) la società di cui all'articolo 18, concessionaria della rete ferroviaria regionale di cui all'articolo 18;

c-ter) il gestore della rete ferroviaria nazionale nei casi e alle condizioni consentite dalla legge.”

Articolo 16

Modifiche all'articolo 39 della L.R. n. 30 del 1998

1. Il comma 3 dell'articolo 39 della L.R. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

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

Articolo 17

Sostituzione dell'articolo 40 della L.R. n. 30 del 1998

1. L'articolo 40 della L.R. n. 30 del 1998 è sostituito dal seguente:

“Articolo 40

Condizioni di trasporto e sanzioni amministrative

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

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

3. Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale

sono altresì tenuti, in occasione di ogni cambio mezzo, agli obblighi di validazione dei titoli di viaggio connessi a tariffazione elettronica relativa alla mobilità multimodale delle persone.

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

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

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

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

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

6. Le sanzioni di cui al comma 5 si applicano anche quando l'utente, titolare di abbonamento personale non sia in grado di esibirlo all'agente accertatore. Nel caso in cui lo stesso presenti il documento di viaggio entro i successivi cinque giorni, purché il documento non risulti regolarizzato successivamente all'accertamento della violazione, si applica una sanzione fissa pecuniaria di importo pari a 6 euro.

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

8. Il pagamento delle somme, dovute per le violazioni di cui alla presente legge, può essere effettuato nella misura minima indicata al comma 5 lettera b) immediatamente nelle mani dell'agente accertatore all'atto della contestazione, ovvero entro i successivi cinque giorni nella sede del soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio o anche a mezzo di versamento in conto corrente postale. Decorso tale termine, resta ferma la possibilità del pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 13 della legge regionale n. 21 del 1984.

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

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

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

12. Qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, come prevede l'articolo 13 della legge regionale n. 21 del

1984, l'agente che ha accertato l'inadempimento deve inoltrare, nella più vicina sede di esercizio, rapporto completo di processo verbale di accertamento al soggetto responsabile dell'emissione dei titoli di viaggio per i conseguenti adempimenti di legge.

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

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

15. Per le infrazioni di cui all'articolo 29 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 che abbiano determinato danno materiale alle attrezzature o ai beni strumentali delle imprese, si applica la sanzione accessoria da un minimo di 103,00 euro a un massimo di 309,00 euro, oltre al risarcimento del danno derivante.

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

Articolo 18

Modifiche all'articolo 44 della L.R. n. 30 del 1998

1. Il comma 1 dell'articolo 44 della l.r. n.30 del 1998 è abrogato.

2. Al comma 3 bis dell'articolo 44 della l.r. n.30 del 1998 le parole "agli attuali concessionari" sono sostituite dalle seguenti: "al concessionario".

3. Dopo il comma 4 dell'articolo 44 della l.r. n.30 del 1998 sono aggiunti i seguenti:

"5. La Regione, come indicato dall'articolo 35, salvo quanto previsto dall'articolo 49 comma 3, può:

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

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

6. Resta di proprietà delle imprese di cui al punto precedente il materiale rotabile acquistato con contributi pubblici. La Giunta Regionale attribuisce alle due nuove società di cui al comma 4bis, a titolo di conferimento o di trasferimento, come sopra specificato, il materiale rotabile ed i beni appartenenti alla società acquisita ai sensi della legge regionale del 28 dicembre 2000 n. 39.

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

Articolo 19

Modifiche all'articolo 45 della L.R. n. 30 del 1998

1. I commi 3, 4, 4-bis, 4-ter, 6, 7, dell'articolo 45 della L.R. n. 30 del 1998 sono abrogati.

Articolo 20

Modifiche all'articolo 49 della L.R. n. 30 del 1998

1. Il comma 2 dell'articolo 49 della L.R. n. 30 del 1988 è sostituito dal seguente:

"2. I beni di cui al comma 1 che, a seguito di accertamento tecnico, risultino non più necessari all'esercizio del trasporto pubblico regionale e locale, possono essere alienati o adibiti ad altri scopi, d'intesa - per i mezzi adibiti a servizi autofilotraviari - con gli enti locali."

2. Nel comma 3 dell'articolo 49 della L.R. n. 30 del 1988, dopo la parola "locale" sono aggiunte le seguenti: "della Regione Emilia-Romagna".

Titolo II

Modifiche alla L.R. n. 3 del 1999

Articolo 21

Sostituzione dell'articolo 162 della L.R. n. 3 del 1999

1. L'articolo 162 della legge regionale 21 aprile 1999, n. 3 (Riforma del sistema regionale e locale) è sostituito dal seguente:

"Articolo 162

Funzioni della Regione

1. La Regione esercita le funzioni relative alla pianificazione e programmazione della rete viaria di interesse regionale di cui all'articolo 163 ed al coordinamento delle funzioni attribuite alle Province.

2. La Regione in particolare provvede:

a) alla pianificazione della viabilità nell'ambito del Piano Regionale Integrato dei Trasporti, in coerenza con la pianificazione nazionale;

b) alla programmazione, attraverso il programma triennale di cui all'articolo 164-bis, dei nuovi interventi di riqualificazione, ammodernamento, sviluppo e grande infrastrutturazione della rete delle strade di interesse regionale, nonché alla programmazione, attraverso il programma di cui all'articolo 164-ter, commi 2 e 3, delle autostrade regionali;

c) al coordinamento delle funzioni attribuite alle Province, anche attraverso l'emanazione, di concerto con le stesse, di indirizzi tecnici in materia di progettazione, costruzione, manutenzione, gestione e sicurezza delle strade, nonché in materia di catasto delle strade, di sistemi informativi e di monitoraggio del traffico.

d) alla ripartizione, nell'ambito delle funzioni generali di coordinamento, di risorse per concorrere alla manutenzione straordinaria della rete stradale provinciale, da utilizzare in via prioritaria su quella ricadente nella rete viaria di interesse regionale ed al fine di garantire omogeneità degli standard tecnici e funzionali dell'intera rete provinciale;

e) all'individuazione, di concerto con gli enti territorialmente interessati, delle opere stradali compensative, connesse o complementari ad interventi ricadenti nella rete viaria di interesse regionale, nonché al trasferimento delle risorse di cui all'articolo 167, commi 5-bis e 5-ter;

f) alla redazione dei piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati, ai sensi della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica)."

Articolo 22

Sostituzione dell'articolo 163 della L.R. n. 3 del 1999

1. L'articolo 163 della l.r. n. 3 del 1999 è sostituito dal seguente:

"Articolo 163

Rete viaria di interesse regionale

1. L'Assemblea legislativa, su proposta della Giunta regionale provvede alla individuazione e alla modifica della rete viaria di interesse regionale.

2. Fino all'adozione della deliberazione dell'Assemblea legislativa di cui al comma 1, per rete viaria di interesse regionale si intende quella costituita dalla "grande rete" e dalla "rete di base principale", così come definite dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti approvato con delibera consiliare n. 1322 del 22 dicembre 1999, nonché dalle strade trasferite dallo Stato, dalle autostrade regionali e dalle opere stradali ad esse connesse o complementari o compensative."

Articolo 23

Sostituzione dell'articolo 164-bis della L.R. n. 3 del 1999

1. L'articolo 164-bis della L.R. n. 3 del 1999 è sostituito dal seguente:

"Articolo 164-bis

Programma triennale di intervento sulla rete delle strade di interesse regionale

1. Il programma triennale di intervento sulla rete delle strade di interesse regionale è lo strumento di programmazione con il quale la Regione definisce:

a) gli interventi per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione della rete delle strade di interesse regionale;

b) le opere stradali compensative o complementari o connesse alle autostrade regionali di cui all'articolo 164-ter.

2. La Giunta regionale, sulla base degli obiettivi di sviluppo e miglioramento della rete viaria individuati dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti, nonché delle esigenze indicate dalle Province, predispone il programma.

3. L'Assemblea legislativa approva il programma e, ove necessario, lo aggiorna annualmente su proposta della Giunta regionale."

Articolo 24

Sostituzione dell'articolo 167 della L.R. n. 3 del 1999

1. L'articolo 167 della L.R. n. 3 del 1999 è sostituito dal seguente:

"Articolo 167

Risorse per la rete viaria

1. La Regione stanziava per la rete viaria, distintamente e nel rispetto dei vincoli e degli equilibri di bilancio, le risorse trasferite

dallo Stato alla Regione, nonché le risorse aggiuntive proprie della Regione.

2. Tali risorse sono destinate a:

a) interventi di cui all'articolo 164-bis;

b) manutenzione straordinaria della rete stradale provinciale, con priorità di spesa per quella ricadente nella rete stradale di interesse regionale al fine di mantenere omogenei standard tecnici e funzionali sulla stessa;

c) opere volte alla sistemazione della viabilità provinciale di interesse regionale rese necessarie a seguito di eventi eccezionali o calamitosi;

d) studi di fattibilità, studi ambientali, progettazioni, analisi preventive e indagini funzionali alla progettazione;

e) catasto delle strade, rilevazioni del traffico, attività di monitoraggio sull'incidentalità e sulle condizioni di utilizzazione delle strade;

f) creazione e gestione di una rete regionale di centrali di rilevazione ed elaborazione dei dati relativi al traffico e costituzione di un centro regionale di monitoraggio.

g) realizzazione di autostrade regionali in attuazione del programma di cui all'articolo 164-ter.

3. Le risorse per interventi di cui al comma 2, lettere a) e b) sono assegnate alle Province secondo i criteri, le modalità e le procedure definite dalla Giunta regionale.

4. Le risorse, specificamente autorizzate dal bilancio regionale, per gli interventi di cui al comma 2, lettera c) destinate ad eventi eccezionali o calamitosi, sono trasferite con delibera della Giunta regionale alla Provincia interessata.

5. Le risorse per gli interventi di cui al comma 2, lettere d), e) ed f) sono gestite direttamente dalla Regione, anche sulla base di apposite convenzioni con le Province.

6. La Regione è altresì autorizzata ad introitare le somme trasferite dai soggetti gestori di infrastrutture, sulla base di apposite convenzioni, al fine della progettazione e realizzazione delle opere stradali compensative o connesse agli interventi ricadenti sulla rete viaria di interesse regionale.

7. Le risorse di cui al comma 6 sono trasferite agli Enti sul cui territorio ricadranno le opere da progettare e realizzare, sulla base di specifiche convenzioni, attuative di quelle previste al comma 6, che ne definiscano modalità, tempi e procedure.