

Assessore

Assessore Vetrella Sergio



Area	Settore
14	2

Regione Campania

GIUNTA REGIONALE

SEDUTA DEL 13/11/2012

PROCESSO VERBALE

Oggetto :

Progetto di Legge "Trasporto Pubblico Locale - Adempimenti connessi all'art. 3-bis D.L. 13/08/2011, n. 138 conv. con Legge 14/09/2011, n. 148 e ss.mm.ii. (con allegati)

1)	Presidente	Stefano	CALDORO	PRESIDENTE
2)	Vice Presidente	Giuseppe	DE MITA	
3)	Assessore	Edoardo	COSENZA	
4)	"	Gaetano	GIANCANE	
5)	"	Anna Caterina	MIRAGLIA	
6)	"	Severino	NAPPI	
7)	"	Giovanni	ROMANO	
8)	"	Ermanno	RUSSO	
9)	"	Pasquale	SOMMESE	
10)	"	Marcello	TAGLIALATELA	
11)	"	Guido	TROMBETTI	
12)	"	Sergio	VETRELLA	
	Segretario	Maria	CANCELLIERI	

Alla stregua dell'istruttoria compiuta dal Settore e delle risultanze e degli atti tutti richiamati nelle premesse che seguono, costituenti istruttoria a tutti gli effetti di legge, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità della stessa resa dal Dirigente del Settore a mezzo di sottoscrizione della presente

PREMESSO

- a. **che** nella materia del Trasporto Pubblico le Regioni detengono i compiti di programmazione e vigilanza e tutte le funzioni di natura amministrativa che richiedono un unitario esercizio a livello regionale;
- b. **che** in omaggio al ricordato principio di unitarietà regionale di matrice costituzionale, l'art. 3-*bis* del Decreto Legge 13/08/2011, n. 138 conv. con Legge 14/09/2011, n. 148, come da ultimo modificato ed integrato col Decreto Legge "Sviluppo" del 22/06/2012, n. 83, art. 53, prevede che, *a tutela della concorrenza e dell'ambiente, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica - tra cui il trasporto pubblico regionale e locale - definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012;*
- c. **che** il citato art. 3-*bis* stabilisce, inoltre, che *la dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale;*
- d. **che**, con specifico riferimento alla Regione Campania, il Decreto Legge "Sviluppo" del 22/06/2012, n. 83, al comma 16 dell'art. 16 - intitolato "*disposizioni urgenti per la continuità dei servizi di trasporto*" - individua l'ambito o bacino territoriale ottimale coincidente con il territorio della stessa Regione;

RILEVATO

- a. **che**, per quanto innanzi, la Regione Campania deve provvedere all'incombente della definizione del/degli ambito/i o bacino/i territoriale/i in coerenza con le disposizioni normative statali richiamate in Premessa;
- b. **che**, a tal fine, l'ACaM - Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile ha sviluppato un documento tecnico di supporto, trasmesso all'Assessorato regionale ai Trasporti in data 19 giugno 2012;

CONSIDERATO

- a. **che**, la Regione Campania, ai sensi del citato art. 3-*bis* D.L. n. 138/2011 come conv. con Legge n. 148/2011 e s.m.i. deve operare le proprie determinazioni ed attuare il conseguente processo di riorganizzazione/ottimizzazione del TPL tenendo conto del primario obiettivo di conseguimento delle economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza dei servizi;
- b. **che**, con specifico riferimento al comparto del TPL ed alle caratteristiche intrinseche allo stesso, in linea del tutto generale, tali economie possono essere ricondotte ai concetti di:
 - b.1 efficienza dei costi i cui *driver* per la scelta dimensionale sono la produttività dei fattori di produzione del servizio, i costi di acquisizione dei fattori in parola e i costi di gestione del processo di affidamento e monitoraggio dei servizi;
 - b.2 efficienza dei servizi ed efficacia rispetto agli obiettivi di integrazione, intermodalità ed ottimizzazione della rete dei servizi, sistema tariffario integrata, universalità/flessibilità sinergica del servizio;

CONSIDERATO, ALTRESÌ

- a. **che** nella strategia complessiva di sviluppo della Regione Campania, il Settore dei Trasporti riveste un ruolo di centralità per le specifiche finalità trasportistiche e territoriali, quali il collegamento fra le diverse parti della Regione, la riduzione del traffico, della congestione e dell'inquinamento nelle città e nelle aree metropolitane, l'accessibilità delle aree interne e costiere, il rafforzamento della rete a supporto del pendolarismo e del sistema produttivo regionale;
- b. **che** la Regione Campania è dotata di una Rete Ferroviaria particolarmente estesa ed articolata sul territorio regionale (Rete RFI: 1.089 km, Rete Ferrovie Regionali: 303 km, Rete Metropolitane Urbane: 18 km), interessata da ingenti programmi di sviluppo attraverso il completamento del Sistema di Metropolitana Regionale;
- c. **che** gli atti di pianificazione e programmazione dell'ultimo decennio riferibili al sistema dei Trasporti della Regione hanno più volte ribadito l'assoluta priorità e centralità del progetto del Sistema di Metropolitana Regionale come *asset* fondamentale e strategico per tutta la mobilità regionale, come si evince, in particolare, dagli atti di seguito indicati:
 - c.1 Delibera di Giunta Regionale n. 1282 del 05/04/2002- POR Campania 2000 - 2006 - Sistema

- Integrato Regionale dei Trasporti - Primo programma degli interventi infrastrutturali;
- c.2 Delibera di Giunta Regionale n. 725 del 20/02/2003 - POR Campania 2000-2006. Asse VI – Misura 6.1. Sistema integrato regionale dei trasporti. Secondo piano attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali approvato con Delibera di G.R. n. 1282 del 05.04.2002;
 - c.3 Delibera di Giunta Regionale n. 279 del 25/02/2005 - POR Campania 2000-2006. Asse VI – Misura 6.1. Sistema integrato regionale dei trasporti. Terzo piano attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali approvato con Delibera di G.R. n. 1282 del 05.04.2002;
 - c.4 Delibera di Giunta Regionale n. 1092 del 22/06/2007 - POR Campania 2000-2006. Asse VI – Misura 6.1. Sistema integrato regionale dei trasporti. Quarto piano attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali approvato con Delibera di G.R. n. 1282 del 05.04.2002;
 - c.5 Decisione della Commissione europea 11 settembre 2007, n. C (2007) 4265, di approvazione della proposta di Programma Operativo Regionale FESR Campania 2007-2013 che, tra i principali obiettivi, include la valorizzazione del territorio regionale nel contesto nazionale e comunitario mediante lo sviluppo del Sistema di Metropolitana Regionale e dell'intermodalità
 - c.6 Delibera di Giunta Regionale del 9 novembre 2007, n. 1921, di presa d'atto dell'adozione del PO FESR Campania 2007-2013;
 - c.7 Delibera di Giunta Regionale n. 330 del 22/02/2008 - POR Campania 2000-2006. Asse VI – Misura 6.1. Sistema integrato regionale dei trasporti. Quinto piano attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali approvato con Delibera di G.R. n. 1282 del 05.04.2002;
 - c.8 Delibera di Giunta Regionale n. 941 del 30/05/2008 - POR Campania 2000-2006. Asse VI – Misura 6.1. Sistema integrato regionale dei trasporti. Quinto piano attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali approvato con Delibera di G.R. n. 1282 del 05.04.2002. Modifica DGR n.330 del 22/02/2008;
 - c.9 Delibera di Giunta Regionale n. 1006 del 13/06/2008 - POR Campania 2000-2006. Asse VI – Misura 6.1. Sistema integrato regionale dei trasporti. Quinto piano attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali approvato con Delibera di G.R. n. 1282 del 05.04.2002. Integrazione DGR n. 941 del 30.05.2008;
 - c.10 Delibera di Giunta Regionale n. 1713 del 31/10/2008 - POR Campania 2000-2006. Asse VI – Misura 6.1. Sistema integrato regionale dei trasporti. Sesto piano attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali approvato con Delibera di G.R. n. 1282 del 05.04.2002;
 - c.11 Delibera di Giunta Regionale n. 1996 del 16/12/2008 - POR Campania 2000-2006. Asse VI – Misura 6.1. Sistema integrato regionale dei trasporti. Sesto piano attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali approvato con Delibera di G.R. n. 1282 del 05.04.2002. Modifica DGR n. 1713 del 31.10.2008;
 - c.12 Delibera di Giunta Regionale n. 779 del 30/04/2009 - POR Campania 2000-2006. Asse VI – Misura 6.1. Sistema integrato regionale dei trasporti. Settimo piano attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali approvato con Delibera di G.R. n. 1282 del 05.04.2002;
 - c.13 Delibera di Giunta Regionale n. 1581 del 15/10/2009 - POR Campania 2000-2006. Asse VI – Misura 6.1. Sistema integrato regionale dei trasporti. Ottavo piano attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali approvato con Delibera di G.R. n. 1282 del 05.04.2002;
 - c.14 Delibera di Giunta Regionale n. 15 del 15/01/2010 - POR Campania 2000-2006. Asse VI – Misura 6.1. Sistema integrato regionale dei trasporti. Ottavo piano attuativo del Programma Generale degli interventi infrastrutturali approvato con Delibera di G.R. n. 1282 del 05.04.2002. Modifica DGR n. 1581 del 15.10.2009;
 - c.15 Delibera di Giunta Regionale n. 601 del 29/10/2011 di Approvazione dello schema di Intesa Generale e dell'annesso allegato "tabelle" tra il Governo della Repubblica Italiana e la Regione Campania.
- d. che** la Regione Campania ha, quindi, individuato nel Sistema di Metropolitana Regionale, articolato nelle sue diverse componenti, la struttura portante per conseguire uno sviluppo sostenibile del territorio al fine di dare concreta ed adeguata risposta alle sempre più pressanti esigenze di mobilità delle aree metropolitane ad altissima densità e di connessione tra i diversi poli e le diverse aree della Regione;
 - e. che** il progetto di Sistema di Metropolitana Regionale rappresenta, dunque, il progetto “chiave” della politica dei trasporti della Regione, essenziale per conseguire l'obiettivo di una mobilità sostenibile, in quanto persegue il riequilibrio della ripartizione modale, privilegiando sistemi e infrastrutture di trasporto collettivo, in particolare su ferro, minimizzando l'incidenza sul consumo di risorse naturali (energia, ecosistemi, paesaggi), sulla salute, sull'ambiente e sulla sicurezza dei cittadini;
 - f. che** il progetto di Sistema di metropolitana regionale si propone di ridare logica e “concezione di sistema” alle diverse componenti del trasporto pubblico, attraverso la definizione ed il dimensionamento di un sistema di servizi unitario per l'intera Regione, integrato nelle sue componenti funzionali, attrattivo per qualità e livelli di servizio accessibile al territorio e, quindi, competitivo con il mezzo di trasporto individuale;
 - g. che** l'insieme dei servizi che costituiscono il Sistema Metropolitan Regionale (SMR) è definito da

caratteristiche generali uniformi: orari cadenzati, tendenzialmente a frequenza mnemonica; disegno dei servizi per linee e relazioni fisse; “appuntamenti” tra i servizi delle diverse linee; interscambi agevoli tra linee e mezzi diversi; sistema unico di bigliettazione;

- h. **che**, in tale prospettiva di centralità dei servizi ferroviari regionali e dell’intermodalità per tutta la mobilità regionale per le connessioni tra i diversi poli e le diverse aree regionali, nel disegno di una rete interconnessa, i servizi di trasporto pubblico su gomma assumono, laddove presente l’offerta di trasporto su ferro, il ruolo essenziale di servizi di “adduzione” alla rete ferroviaria e distribuzione sul territorio e, comunque, di connessione in aree locali e tra i diversi poli in assenza di servizi ferroviari;
- i. **che**, per le aree interne della Regione, meno servite dal trasporto ferroviario, la rete dei servizi su gomma deve essere tale da rispondere in modo efficace alla esigenze di mobilità dei cittadini sia a livello locale sia verso i grandi attrattori regionali;
- j. **che** anche i servizi marittimi di interesse regionale rappresentano una componente della rete integrata dei trasporti, garantendo, in particolare, la continuità territoriale delle Isole del Golfo, attraverso servizi interconnessi con la rete del trasporto pubblico su gomma e su ferro;
- k. **che**, al fine di favorire una mobilità sostenibile, bisogna prevedere l’inserimento, nel sistema integrato dei trasporti, di servizi più flessibili legati al soddisfacimento di particolari segmenti della domanda di mobilità, quali i servizi door-to-door, i servizi di *car sharing* e di *car pooling*, i servizi di *bike sharing*;
- l. **che**, alla luce di tutto quanto sopra richiamato, per le diverse modalità di trasporto pubblico (gomma, ferro, mare) sussiste una intrinseca ed imprescindibile necessità di coordinamento centralizzato a livello regionale delle attività di pianificazione e di programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo tale da assicurarne l’esercizio efficiente ed efficace, da ottimizzare i servizi minimi eliminando le sovrapposizioni e ridefinendo gli stessi in un’ottica di efficienza e di aggiornamento della domanda di mobilità;
- m. **che** il coordinamento centralizzato a livello regionale consente, anche in fase di monitoraggio e di esercizio dei servizi, di intervenire, in maniera ottimale sugli stessi, in termini di maggiore efficienza ed efficacia anche in relazione alla necessità di adeguamento dell’offerta dei servizi in relazione alla continua evoluzione delle esigenze di mobilità;
- n. **che** il coordinamento centralizzato a livello regionale consente di garantire l’universalità/flessibilità sinergica del servizio, garantendo anche la copertura dei territori a domanda debole;

CONSIDERATO, INOLTRE

- a. **che** la Giunta Regionale, con lo schema di Intesa Generale Quadro con il Governo, approvato con propria Deliberazione n. 601 del 29/10/2011, ha individuato il progetto di “*Intelligent Transport System Campano*” (ITSC), tra gli interventi prioritari e strategici per la promozione di un modello di mobilità sostenibile e, in generale, per favorire lo sviluppo del territorio;
- b. **che** il suddetto progetto ITSC prevede la realizzazione di un sistema integrato di infrastrutture tecnologiche (sistemi, dispositivi, procedure) applicato a tutti i comparti della mobilità della Regione Campania, con particolare riferimento al trasporto collettivo sulle diverse modalità (ferro, gomma, mare), con varie funzioni:
 - b.1 sistema di monitoraggio delle flotte delle aziende che erogano servizi di TPL;
 - b.2 sistema di bigliettazione elettronico unico e integrato in tutta la Regione Campania;
 - b.3 sistema di informazione al pubblico distribuito presso le aree ed i mezzi di trasporto e attraverso canali di comunicazione standard ed innovativi;
 - b.4 realizzazione di un’unica centrale di controllo e di monitoraggio di tutti i servizi di trasporto pubblico locale in Campania;
- c. **che** la realizzazione dell’ITSC (*Intelligent Transport System Campano*) genera condizioni di efficientamento dell’intero sistema del trasporto pubblico locale, grazie anche alla conoscenza esatta dei flussi e dei servizi eserciti, con la conseguente possibilità di ottimizzazione delle linee, di eliminazione delle sovrapposizioni, di efficientamento dei mezzi impiegati in modo da utilizzare i vettori meno costosi in relazione alla domanda da servire;
- d. **che**, d’altro canto, il rilevamento sistematico di tutti i dati inerenti i servizi di trasporto pubblico rappresenta una condizione necessaria e richiesta anche a livello nazionale nell’ambito delle attività dell’Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico;
- e. **che** l’attuazione del predetto Sistema di ITSC (*Intelligent Transport System Campano*) comporta, sotto tale ulteriore profilo, la intrinseca necessità di una forte integrazione e coordinamento centralizzati di tutti i servizi di trasporto pubblico locale in Campania e l’adozione di standards uniformi da parte di tutte le aziende di TPL, oltre che una costante e centralizzata attività di monitoraggio e di raccolta dati;
- f. **che** il Decreto Legge 18/10/2012, n. 179, all’articolo 8, prevede l’adozione di misure per l’innovazione dei sistemi di trasporto;

CONSIDERATO, INFINE

- a. **che** il settore del Trasporto Pubblico Locale in Campania si presenta, allo stato attuale, eccessivamente frammentato ed inefficiente: la Regione Campania, in base ai dati del Conto Nazionale Trasporti 2009-2010, presenta il più alto numero di Aziende di TPL (123 Aziende di TPL) tra le diverse Regioni italiane, seconda solo dopo la Sicilia; e la gran parte di queste Aziende presenta un numero esiguo di addetti (il 44% tra 1 e 5; il 21% tra 6 e 10);
- b. **che**, sulla base dei dati del Conto Nazionale Trasporti, la Campania, tra le diverse Regioni italiane, presenta i valori più alti dei costi aziendali, con un costo medio per km percorso pari a 7,14 euro per i servizi urbani rispetto ad una media italiana pari a 4,75, ed a 4,04 per i servizi extraurbani rispetto ad una media italiana pari a 2,83;
- c. **che** emerge, quindi, la necessità di una forte spinta verso la crescita dimensionale attraverso il superamento della frammentazione e delle inefficienze attuali e perseguendo, così, economie di scala e di differenziazione in modo da conseguire la riduzione dei costi di acquisizione dei fattori e dei costi di gestione del processo di affidamento e monitoraggio;

ATTESO

- a. **che** nell'ambito dell'attuale assetto normativo del trasporto pubblico locale come risultante dai recenti interventi introdotti con il citato Decreto-Legge 13/08/2011, n. 138 conv. con Legge 14/09/2011, n. 148 e ss.mm.ii., assume particolare rilievo il perseguimento degli obiettivi di contenimento della spesa pubblica, di liberalizzazione e di concorrenza - scongiurando, al contempo, il rischio di possibili fenomeni di *cream skimming* - che devono informare le scelte strategiche e l'*agere* amministrativo in tutte le fasi scandite dal Legislatore nazionale;
- b. **che** la definizione del/degli ambito/i o bacino/i territoriale/i di cui al citato art. 3-*bis* del Decreto-Legge 13/08/2011, n. 138 conv. con Legge 14/09/2011, n. 148 e ss.mm.ii. costituisce il primo *step* dell'articolato *iter* volto alla generale revisione/aggiornamento/riorganizzazione dei servizi minimi di trasporto pubblico con qualunque modalità eserciti;

RITENUTO

- a. **che** sulla base delle considerazioni suesposte ed al fine del conseguimento degli obiettivi tutti innanzi declinati in narrativa, è opportuno individuare, secondo quanto previsto dal citato art. 3-*bis* del Decreto-Legge 13/08/2011, n. 138 conv. con Legge 14/09/2011, n. 148 il bacino unico ottimale del TPL coincidente con il territorio della Regione Campania, designando, al contempo, quale Ente di governo dello stesso la Regione Campania;

RITENUTO, altresì

- a. **che**, al fine di garantire la più ampia concorrenza e partecipazione degli operatori economici, sia opportuno suddividere il bacino unico regionale in più lotti nella gara per l'affidamento dei servizi di TPL, da definirsi a cura della competente Struttura regionale secondo i seguenti criteri ed obiettivi:
 - a.1 conseguimento di efficienze in termini di massima produttività dei fattori e di economie di differenziazione;
 - a.2 massima partecipazione degli operatori economici;
 - a.3 omogeneità trasportistica;

VISTI

- a. l'art. 3-*bis* del Decreto-Legge 13/08/2011, n. 138 conv. con Legge 14/09/2011, n. 148 e ss.mm.ii.;
- b. l'art. 16, comma 6, del Decreto-Legge Sviluppo del 22/06/2012, n. 83;
- c. l'art. 53 dello Statuto regionale;

PROPONE E LA GIUNTA IN CONFORMITA' A VOTO UNANIME

DELIBERA

1. di approvare la Proposta di Legge "Trasporto Pubblico Locale - Adempimenti connessi all'art. 3-*bis* D.L. n. 138/2011 come conv. con Legge n. 148/2011 e s.m.i." allegata alla presente deliberazione per formare parte integrante e sostanziale della stessa;
2. di approvare, altresì, le Relazioni descrittiva e finanziaria a corredo della stessa redatte ex art. 53

Statuto regionale;

3. di trasmettere il presente provvedimento ed i relativi allegati al Presidente del Consiglio regionale per lo svolgimento dell'*iter* approvativo della proposta di legge approvata con la presente deliberazione giuntale.



GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA

DELIBERAZIONE n°	DdL.654	del	13/11/2012	AREA 14	SETTORE 2	SERVIZIO 1
------------------	----------------	-----	-------------------	-------------------	---------------------	----------------------

OGGETTO :

Progetto di Legge "Trasporto Pubblico Locale - Adempimenti connessi all'art. 3-bis D.L. 13/08/2011, n. 138 conv. con Legge 14/09/2011, n. 148 e ss.mm.ii. (con allegati)

QUADRO A	CODICE	COGNOME	MATRICOLA	FIRMA
PRESIDENTE / ASSESSORE /		<i>Assessore Vetrella Sergio</i>	_____	_____
DIRIGENTE SETTORE		<i>Avv. Botta Gaetano</i>	_____	_____
IL COORDINATORE AREA / IL CAPO DIPARTIMENTO		<i>Avv. Botta Gaetano</i>	_____	_____

VISTO IL DIRIGENTE SETTORE ATTIVITA' ASSISTENZA GIUNTA	COGNOME	FIRMA	
DATA ADOZIONE	13/11/2012	INVIATO PER L'ESECUZIONE IN DATA	_____

ALLE SEGUENTI AREE E SETTORI GENERALI DI COORDINAMENTO:

Dichiarazione di conformità della copia cartacea:

Il presente documento, ai sensi del T.U. dpr 445/2000 e successive modificazioni è copia conforme cartacea dei dati custoditi in banca dati della Regione Campania.

Firma

*TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - ADEMPIMENTI CONNESSI ALL'ART. 3-BIS D.L. N. 138/2011
COME CONV. CON LEGGE N. 148/2011 E S.M.I.*

Art. 1

(Bacino Unico regionale ottimale del Trasporto Pubblico Locale)

1. La Regione attua il processo di riorganizzazione ed ottimizzazione del trasporto pubblico locale (TPL) con tutte le modalità esercito secondo obiettivi di contenimento della spesa pubblica, di liberalizzazione e di concorrenza, perseguendo economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza dei servizi e l'efficacia dell'azione amministrativa.
2. Per il conseguimento degli obiettivi di cui al comma 1, la Regione, in esecuzione dell'art. 3-bis decreto legge 13 agosto 2011, n. 138 convertito con legge 14 settembre 2011, n. 148 e s.m.i., individua il "bacino unico regionale ottimale del trasporto pubblico locale" il cui perimetro coincide con il territorio della Regione.
3. Al fine di garantire la più ampia concorrenza e partecipazione degli operatori economici, il bacino unico regionale ottimale del TPL viene suddiviso in più lotti nella gara per l'affidamento dei servizi di TPL.
4. I lotti di gara sono individuati dalla Struttura regionale competente con il supporto dell'Agenda Campania per la Mobilità Sostenibile (ACaM) nel rispetto dei seguenti criteri ed obiettivi:
 - a. conseguimento di efficienze in termini di massima produttività dei fattori e di economie di differenziazione;
 - b. massima partecipazione degli operatori economici;
 - c. omogeneità trasportistica.

Art. 2

(Designazione dell'Ente di governo del bacino unico regionale ottimale del TPL)

1. La Regione è designata quale Ente di governo del bacino unico regionale ottimale del TPL.
2. La Regione favorisce la partecipazione degli Enti Locali al processo di pianificazione, gestione e controllo dei servizi di TPL attraverso la costituzione di Comitati di Indirizzo e di Monitoraggio dei Servizi di TPL senza ulteriori oneri economici a carico delle Pubbliche Amministrazioni partecipanti.
3. Il funzionamento dei Comitati di Indirizzo e di Monitoraggio di cui al comma 2 viene disciplinato da apposito regolamento emanato dalla Giunta regionale entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge.
4. Gli Enti locali sono, comunque, obbligati a fornire alla Struttura regionale competente e all'ACaM tutti i dati e le informazioni necessari ai fini dell'organizzazione del bacino unico regionale ottimale del TPL.

Art. 3

(Sistemi di Trasporto Intelligenti)

1. La Regione, con il supporto di ACaM, adotta misure per l'innovazione dei sistemi di trasporto ed attua lo sviluppo coordinato delle applicazioni di telematica al sistema della mobilità in Campania in coerenza con il Piano Regionale di Infomobilità regionale (*PRIM*) e con quanto disposto dalla direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 e dall'art. 8 del decreto legge 18/10/2012, n. 179.

Art. 4

(Norma transitoria)

1. Per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione e al riordino delle società partecipate regionali, recate dal piano di stabilizzazione finanziaria della Regione Campania approvato con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 20 marzo 2012, restano salvi i poteri e le attribuzioni del Commissario *ad acta*, nominato ai sensi dell'articolo 14, comma 22, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78 (Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica), convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, per il perseguimento delle finalità previste e l'esercizio dei compiti individuati dai commi 5 e 6 dell'articolo 16 del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83 (Misure urgenti per la crescita del Paese).

Art. 5

(Integrazione art. 6 Legge regionale n. 3/2002)

1. Al comma 1 dell'art. 6 della legge regionale n. 3/2002 (*LR n. 3/02*) dopo la locuzione "D.Lgs. n° 400/99" si aggiunge il seguente inciso "*dell'art. 3-bis decreto legge 13 agosto 2011, n. 138 convertito con legge 14 settembre 2011, n. 148 e s.m.i.*".
2. Al comma 1 " dell'art. 6 della LR n. 3/02, dopo la lettera c), è aggiunta la seguente lettera d) "*d) organizzazione dello svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale in attuazione dell'art. 3-bis decreto legge 13 agosto 2011, n. 138 convertito con legge 14 settembre 2011, n. 148 e s.m.i.*".

Art. 6

(Abrogazioni)

1. Dal comma 1, lett. b), dell'art. 6 LR n. 3/2002 viene espunto il seguente periodo "*interprovinciali, che collegano tre o più province, e interregionali*".
2. Dal comma 1 dell'art. 8 LR n. 3/2002 viene espunto il seguente periodo "*e amministrazione*".
3. Dai commi 1, 2 e 3 dell'art. 9 della LR n. 3/2002 viene espunto il seguente periodo "*e amministrazione*".
4. Sono abrogati i commi 4, 5 e 6 dell'art. 16 della LR n. 3/2002.

5. Dal comma 1 dell'art. 17 della LR n. 3/2002 viene espunto il seguente periodo “*in riferimento ai singoli bacini di traffico*”.
6. E' abrogato il comma 2 dell'art. 42 della LR n. 3/2002.
7. Sono abrogati i commi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10 dell'art. 42 della Legge n.1 del 2012 della Regione Campania.
8. Le disposizioni della presente legge prevalgono, comunque, su altre discipline regionali con essa incompatibili che si intendono, pertanto, abrogate.

Proposta di legge

“Trasporto Pubblico Locale - Adempimenti connessi all’art. 3-bis D.L. n. 138/2011 come conv. con Legge n. 148/2011 e s.m.i.”.

- Relazione descrittiva ai sensi dell’art. 53 Statuto Regionale –

1. Finalità

La Proposta di Legge in parola nasce dall’esigenza di conformare l’assetto legislativo regionale del TPL alle recenti sopravvenienze in materia di servizi pubblici locali a rilevanza economica come dettate dall’art. 3-bis del Decreto Legge 13/08/2011, n. 138 conv. con Legge 14/09/2011, n. 148, modificato ed integrato, da ultimo, dall’art. 53 del Decreto Legge “Sviluppo” del 22/06/2012, n. 83. Tale disposizione normativa statale, difatti, quale espressione del principio di matrice costituzionale di “unitarietà regionale”, stabilisce che *a tutela della concorrenza e dell’ambiente, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica - tra cui il trasporto pubblico regionale e locale - definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l’efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012*; stabilisce, inoltre, che *la dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale*.

A ciò aggiungasi che, con specifico riferimento alla Regione Campania, l’art. 16 - intitolato “*disposizioni urgenti per la continuità dei servizi di trasporto*” - del richiamato D.L. “Sviluppo” n. 83/2012 individua e fa coincidere l’ambito o bacino territoriale ottimale con il territorio della stessa Regione Campania.

Nell’attuale assetto normativo del Trasporto Pubblico Locale come risultante dagli ultimi interventi del Legislatore statale assume, quindi, particolare rilievo il perseguimento degli obiettivi di contenimento della spesa pubblica, di liberalizzazione e di concorrenza - scongiurando, al contempo, il rischio di possibili fenomeni di *cream skimming* - che devono informare le scelte strategiche e l’*agere* amministrativo in tutte le fasi scandite dal Legislatore nazionale.

La Regione Campania deve, dunque, provvedere all’incombente della definizione del/degli ambito/i o bacino/i

territoriale/i in coerenza con la richiamata normativa statale e tendo conto dei pareri espressi nella specifica materia dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (vedasi, tra gli altri, il parere AS935 del 16/05/2012 sul Bollettino AGCM n. 18/2012, specificamente dedicato alla Regione Campania), adottando le proprie determinazioni ed attuando il conseguente processo di riorganizzazione/ottimizzazione del TPL tenendo conto del primario obiettivo di conseguimento delle economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l’efficienza ed efficacia dei servizi di TPL, puntando, al contempo, al contenimento e alla razionalizzazione della spesa pubblica.

Le disposizioni normative oggetto del disegno di legge in epigrafe sono, pertanto, finalizzate al raggiungimento delle primarie finalità come sopra declinate che, per intrinseca connotazione, richiedono un unitario esercizio a livello regionale.

2. Contesto di riferimento

Il settore del Trasporto Pubblico Locale in Campania si presenta, allo stato attuale, eccessivamente frammentato ed inefficiente: la Regione Campania, in base ai dati del Conto Nazionale Trasporti 2009-2010, presenta il più alto numero di Aziende di TPL (123 Aziende di TPL) tra le diverse Regioni italiane, seconda solo dopo la Sicilia; e la gran parte di queste Aziende presenta un numero esiguo di addetti (il 44% tra 1 e 5; il 21% tra 6 e 10).

Inoltre, sulla base dei dati del Conto Nazionale Trasporti, la Campania, tra le diverse Regioni italiane, presenta i valori più alti dei costi aziendali, con un costo medio per km percorso pari a 7,14 euro per i servizi urbani rispetto ad una media italiana pari a 4,75, ed a 4,04 per i servizi extraurbani rispetto ad una media italiana pari a 2,83.

Si rende, quindi, necessaria, in tale nuova fase, una forte spinta verso la crescita dimensionale, attraverso il superamento della frammentazione e delle inefficienze attuali, perseguendo, così,

economie di scala e di differenziazione in modo da conseguire la riduzione dei costi di acquisizione dei fattori e dei costi di gestione del processo di affidamento e monitoraggio.

3. Il “bacino unico ottimale” del Trasporto Pubblico Locale

Nella strategia complessiva di sviluppo della Regione Campania, il Settore dei Trasporti riveste un ruolo di centralità per le specifiche finalità trasportistiche e territoriali, quali il collegamento fra le diverse parti della Regione, la riduzione del traffico, della congestione e dell'inquinamento nelle città e nelle aree metropolitane, l'accessibilità delle aree interne e costiere, il rafforzamento della rete a supporto del pendolarismo e del sistema produttivo regionale.

La Regione Campania ha individuato nel Sistema di Metropolitana Regionale, articolato nelle sue diverse componenti, la struttura portante per conseguire uno sviluppo sostenibile del territorio al fine di dare concreta ed adeguata risposta alle sempre più pressanti esigenze di mobilità delle aree metropolitane ad altissima densità e di connessione tra i diversi poli e le diverse aree della Regione. Il progetto di Sistema di Metropolitana Regionale rappresenta, dunque, il progetto “chiave” della politica dei trasporti della Regione, essenziale per conseguire l'obiettivo di una mobilità sostenibile, in quanto persegue il riequilibrio della ripartizione modale, privilegiando sistemi e infrastrutture di trasporto collettivo, in particolare su ferro, minimizzando l'incidenza sul consumo di risorse naturali (energia, ecosistemi, paesaggi), sulla salute, sull'ambiente e sulla sicurezza dei cittadini.

In tale prospettiva di centralità dei servizi ferroviari regionali e dell'intermodalità per tutta la mobilità regionale per le connessioni tra i diversi poli e le diverse aree regionali, nel disegno di una rete interconnessa, i servizi di trasporto pubblico su gomma assumono, laddove presente l'offerta di trasporto su ferro, il ruolo essenziale di servizi di “adduzione” alla rete ferroviaria e distribuzione sul territorio e, comunque, di connessione in aree locali e tra i diversi poli in assenza di servizi ferroviari. Per le aree interne della Regione, meno servite dal trasporto ferroviario, la rete dei servizi su gomma deve essere tale da rispondere in modo efficace alle esigenze di mobilità dei cittadini sia a livello locale sia verso i grandi attrattori regionali.

Anche i servizi marittimi di interesse regionale rappresentano una componente della rete integrata dei trasporti, garantendo, in particolare, la continuità territoriale delle Isole del Golfo, attraverso servizi interconnessi con la rete del trasporto pubblico su gomma e su ferro.

Per le diverse modalità di trasporto pubblico (gomma, ferro, mare) sussiste, quindi, una innata ed imprescindibile necessità di coordinamento centralizzato a livello regionale delle attività di pianificazione e di programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo tale da assicurarne l'esercizio efficiente ed efficace, da ottimizzare i servizi minimi eliminando le sovrapposizioni e ridefinendo gli stessi in un'ottica di efficienza e di aggiornamento della domanda di mobilità.

Inoltre, il coordinamento centralizzato a livello regionale consente, nella fase di monitoraggio e di esercizio dei servizi, di intervenire, in maniera ottimale sugli stessi, in termini di maggiore efficienza ed efficacia anche in relazione alla necessità di adeguamento dell'offerta dei servizi tenuto conto della continua evoluzione delle esigenze di mobilità, garantendo l'universalità/flessibilità sinergica del servizio, senza così trascurare i territori a domanda debole.

Al fine di conseguire la massima efficienza in termini di produttività dei fattori ed, al tempo stesso, al fine di garantire lo svolgimento di un effettivo confronto competitivo fra gli operatori, ferma la gestione unitaria del processo, il bacino unico regionale potrà essere suddiviso in più lotti, da definirsi, a cura della Giunta regionale con il supporto di ACaM - Agenzia regionale Campana per la Mobilità Sostenibile secondo i seguenti criteri ed obiettivi:

- conseguimento di efficienze in termini di massima produttività dei fattori e di economie di differenziazione;
- massima partecipazione dei *competitors*;
- omogeneità trasportistica.

4. Ente di Governo del “bacino unico ottimale” del Trasporto Pubblico Locale

Conseguenza ‘naturale’ della individuazione del bacino unico ottimale del TPL è che la Regione assuma su di sé il ruolo di Ente di Governo dello stesso.

Il tutto, comunque, senza dimenticare il principio di leale collaborazione tra Istituzioni prevedendo la costituzione di Comitati di Indirizzo e di Monitoraggio dei Servizi di TPL con gli Enti Locali interessati.

5. Sistemi di trasporto intelligenti

La Giunta Regionale, con lo schema di Intesa Generale Quadro con il Governo, approvato con propria Deliberazione n. 601 del 29/10/2011, ha individuato il progetto di “*Intelligent Transport System* Campano” (ITSC), tra gli interventi prioritari e strategici per la promozione di un modello di mobilità sostenibile e, in generale, per favorire lo sviluppo del territorio;

Il suddetto progetto ITSC prevede la realizzazione di un sistema integrato di infrastrutture tecnologiche (sistemi, dispositivi, procedure) applicato a tutti i comparti della mobilità della Regione Campania, con particolare riferimento al trasporto collettivo sulle diverse modalità (ferro, gomma, mare), con varie funzioni:

- sistema di monitoraggio delle flotte delle aziende che erogano servizi di TPL;
- sistema di bigliettazione elettronico unico e integrato in tutta la Regione Campania;
- sistema di informazione al pubblico distribuito presso le aree ed i mezzi di trasporto e attraverso canali di comunicazione standard ed innovativi;
- realizzazione di un'unica centrale di controllo e di monitoraggio di tutti i servizi di trasporto pubblico locale in Campania.

La realizzazione dell'ITSC (*Intelligent Transport System* Campano) genera condizioni di efficientamento dell'intero sistema del trasporto pubblico locale, grazie anche alla conoscenza esatta dei flussi e dei servizi eserciti, con la conseguente possibilità di ottimizzazione delle linee, di eliminazione delle sovrapposizioni, di efficientamento dei mezzi impiegati in modo da utilizzare i vettori meno costosi in relazione alla domanda da servire;

D'altro canto, il rilevamento sistematico di tutti i dati inerenti i servizi di trasporto pubblico rappresenta una condizione necessaria e richiesta anche a livello nazionale nell'ambito delle attività dell'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico.

L'attuazione del predetto Sistema di ITSC (*Intelligent Transport System* Campano) comporta, sotto tale ulteriore profilo, la necessità di una forte integrazione e coordinamento centralizzati di tutti i servizi di Trasporto Pubblico Locale in Campania e l'adozione di standards uniformi da parte di tutte le aziende di TPL, oltre che una costante e centralizzata attività di monitoraggio e di raccolta dati.

Proposta di legge

“Trasporto Pubblico Locale - Adempimenti connessi all’art. 3-bis D.L. n. 138/2011 come conv. con Legge n. 148/2011 e s.m.i.”.

- Relazione finanziaria ai sensi dell’art. 53 Statuto Regionale -

1. Il “bacino unico ottimale” del Trasporto Pubblico Locale ed il relativo Ente di Governo

L’individuazione del “bacino unico ottimale” del TPL non comporta maggiori spese a carico del bilancio regionale puntando, piuttosto, ad un uso razionalizzato ed ottimizzato delle risorse pubbliche a sostegno del TPL attraverso il perseguimento di economie di scala e di differenziazione da ottenersi: per un verso, con l’efficienza dei costi i cui *driver* per la scelta dimensionale sono la produttività dei fattori di produzione del servizio, i costi di acquisizione di tali fattori ed i costi di gestione del processo di affidamento e monitoraggio dei servizi; per altro verso, con l’efficienza ed efficacia dei servizi rispetto agli obiettivi di integrazione, intermodalità ed ottimizzazione della rete dei servizi, tariffazione integrata, universalità/flessibilità sinergica del servizio.

Anche la conseguente determinazione di designare l’Ente Regione stesso quale Ente di Governo del bacino unico ottimale regionale non implica maggiori spese a carico del bilancio regionale venendo utilizzati, allo scopo, gli esistenti Uffici regionali preposti ai Trasporti e Viabilità regionali e l’ACaM - Agenzia regionale Campana per la Mobilità Sostenibile, Ente pubblico regionale istituito con Legge regionale n. 3/2002 cui sono già per Legge demandate le funzioni di supporto alla Regione in materia di TPL.

2. Sistemi di trasporto intelligenti

La copertura finanziaria necessaria per la realizzazione del progetto di Intelligent Transport System (ITS) – scomponibile in più fasi funzionali – sarà garantita, coerentemente ai limiti di bilancio e nel rispetto dei tetti imposti annualmente per il rispetto del patto di stabilità interno, a valere sulle risorse FAS 2000-2006 già assegnate alla Regione Campania, sulle rinvenienze finanziarie del POR 2000-2006, sul POR 2007-2013, sul PON Reti e Mobilità 2007-2013 e su fondi liberi regionali assegnati ai Trasporti.