

## SCHEDA TECNICA

### LEGGE REGIONALE 28 APRILE 2003 N. 8

#### **MODIFICHE E INTEGRAZIONI DELLA LEGGE REGIONALE 2 OTTOBRE 1998, N. 30 (DISCIPLINA GENERALE DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE) E INTERVENTI PER L'INCENTIVAZIONE DEI MEZZI DI TRASPORTO A BASSO IMPATTO AMBIENTALE**

Questa legge va a modificare ed integrare la L.R. n. 30 del 1998 che contiene la disciplina regionale organica del trasporto pubblico regionale e locale, materia su cui ai sensi dell'art. 117 Cost. la Regione ha competenza legislativa esclusiva.

Con essa si è voluto porre le condizioni per migliorare i servizi e le innovazioni dei prodotti sotto il profilo dell'efficienza e della validità, nonché per realizzare un programma organico del sistema dei trasporti e della mobilità che assicuri il potenziamento dei piani urbani del traffico, l'inter-modalità ed il rafforzamento del trasporto comune, la realizzazione di una mobilità individuale sostenibile per evitare la congestione delle città.

A tali fini le novità apportate possono sintetizzarsi nei seguenti punti di modifica dell'impianto della L.R. n. 30 del 1998.

**- Rafforzamento delle autonomie alla luce delle modifiche del Titolo V Parte II della Costituzione.** Rispetto alla normativa precedente resta inalterata la geografia delle funzioni:

- in materia di trasporto ferroviario regionale e metropolitano e di ferrovie regionali la Regione procede alla programmazione dei servizi e degli interventi infrastrutturali previa concertazione con gli Enti locali e con le forze economiche;
- in materia di trasporto autofiltranviario compresi i sistemi di trasporto rapido sia in superficie sia sotterranei i poteri restano allocati presso gli Enti locali, che li esercitano previa concertazione con la Regione, formalizzata attraverso accordi di programma pluriennali.

Ciò che cambia è che, sia al livello regionale sia al livello degli Enti locali, non si tratta più di esercizio di funzioni a seguito di delega ma di esercizio per competenza propria, con conseguente rafforzamento della stabilità dell'architettura istituzionale.

**- Modalità di attuazione del principio di separazione tra la proprietà delle reti e degli impianti e la gestione dei servizi.** La legge in esame determina in modo adeguato alla realtà del trasporto pubblico in Emilia-Romagna le modalità di attuazione del suddetto principio che è affermato dall'art. 35 della legge finanziaria 2002 (legge n. 448 del 2001).

- **Procedure che garantiscono la disponibilità delle reti, degli impianti e delle dotazioni patrimoniali essenziali per lo svolgimento del servizio** L'art. 18 del D.Lgs. 422 del 1997 impone all'ente competente di garantire al gestore individuato attraverso le procedure concorsuali la disponibilità di reti, impianti e dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio. La legge in esame individua tempi e procedure per l'attuazione di tale principio ed impone all'ente competente e agli affidatari attuali, qualora siano detentori di beni, di definire nel contratto di servizio vigente condizioni e valutazioni tecniche ed economiche che l'affidatario praticherà all'eventuale subentrante.

- **Rafforzamento degli obiettivi di tutela e risanamento ambientale**

Definire una strategia per la riduzione delle emissioni inquinanti in coerenza con gli obiettivi fissati dal protocollo di Kyoto e dalle direttive comunitarie è stato elemento fondante del Piano integrato dei trasporti ed è ribadito dalla presente legge come finalità primaria a tutti i livelli di programmazione e di azione.

- **Salvaguardia degli interessi pubblici primari che sono alla base del trasporto pubblico.** La legge n. 30, emanata nel 1998 quando prendeva avvio il processo di graduale liberalizzazione del settore, ha individuato le Agenzie locali della mobilità quali strumenti attraverso cui gli Enti locali responsabili coordinano unitariamente i loro progetti all'interno di un bacino provinciale. La presente legge prevede la possibilità di affidamento delle funzioni di Agenzia al soggetto titolare di reti, impianti, dotazioni patrimoniali, solo nel caso in cui proprietari siano unicamente gli Enti locali. La ratio è stata quella di incentivare la natura totalmente pubblica del soggetto proprietario.

- **Migliore difesa degli interessi degli utenti.** All'obbligo per imprese ed Agenzie di tutelare gli utenti attraverso la Carta dei servizi che deve prevedere i casi di indennizzo per irregolare erogazione del servizio, è aggiunto per gli enti competenti e per le loro agenzie quello di costituire il Comitato degli utenti.

- **Rafforzamento delle garanzie per i dipendenti delle imprese.** A tal fine si introduce l'obbligo per i gestori a qualunque titolo dell'applicazione del contratto nazionale di settore, nonché l'applicazione dell'art. 2122 del Codice civile per cui a tutto il personale in forza all'impresa cessante al momento dell'indizione delle procedure concorsuali è riconosciuta la continuità del rapporto di lavoro con l'impresa subentrante e l'applicazione dei trattamenti economici e normativi previsti dai contratti nazionali ed aziendali vigenti al momento del subentro.

- **Sviluppo della politica industriale del settore.** Già la legge n. 30 del 1998 aveva sottolineato la funzione positiva assegnata allo sviluppo del trasporto pubblico al fine dello sviluppo economico complessivo dei territori. Con la presente legge si è riconosciuto più specificamente, relativamente al settore filotranviario, lo sviluppo dell'integrazione gestionale su territori più ampi quale strumento di

miglioramento della qualità del servizio, individuando la dimensione del bacino provinciale come posizione ottimale nella definizione dei lotti da porre a base delle procedure concorsuali. Parallelamente sono disincentivate le modalità di gestione con strumenti più deboli, riducendo a tre anni il periodo massimo di affidamento e impedendo la segmentazione su lotti diversi. Il diritto al prolungamento di tre anni del periodo di affidamento originario indicato sui documenti di gara si applica in caso di unificazione gestionale di uno o più bacini provinciali, di riunificazione in impresa unica dei partecipanti ad un'associazione temporanea di imprese o di soggetto affidatario con eventuali soggetti subaffittari.