

CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

DISEGNO DI LEGGE

N. 567

presentato dalla Giunta regionale,
su proposta dell'Assessore regionale dei trasporti, CAREDDU

il 12 dicembre 2018

Istituzione del bacino di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale non ferroviario e disciplina del relativo ente di governo

RELAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Con il presente disegno di legge si intende rispondere alla necessità improrogabile di sviluppare un sistema di trasporto integrato e funzionale alle esigenze di mobilità delle persone e alle finalità di sostenibilità ambientale, economica e finanziaria nonché di assicurare adeguati standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario, con riferimento ai bacini di traffico viaggiatori. Questo in attuazione delle disposizioni nazionali e comunitarie sulla necessità di definire bacini di mobilità ed enti di governo degli stessi coerenti con le esigenze di mobilità dei cittadini, nonché in coerenza con la legge regionale 7 dicembre 2005 n. 21 (Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna). Il presente intervento normativo si pone in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie in materia ed in particolare con il decreto legislativo 18 Settembre 1997, n. 422, il regolamento (CE) n. 1370/2007, l'articolo 3 bis del decreto legge 13 agosto 2011, n. 138 convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, il decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, nonché con gli interventi dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

L'intervento della Regione in materia è coerente, inoltre, con i principi contenuti nel decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 che ha 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, in virtù dei principi di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione.

Elemento fondamentale della riforma è l'istituzione di un unico bacino per il servizio di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario. Preliminarmente all'elaborazione del testo del presente schema di disegno di legge è stato svolto uno studio trasportistico, con un approccio metodologico coerente con le disposizioni normative di riferimento e gli indirizzi dell'Autorità di regolazione dei tra-

sporti, tenendo conto dell'offerta di trasporto attuale e delle esigenze socio-economiche (scuole, presidi sanitari, grandi imprese), basato su una grandissima mole di dati proveniente da molteplici fonti ufficiali (ISTAT, Sardegna statistiche, Osservatorio per il TPL e dall'Assessorato dei trasporti della Regione).

L'analisi trasportistica ha disegnato alcuni scenari a più bacini.

Cionondimeno, all'esito del predetto studio la Giunta regionale ha ritenuto che, nella fase di avvio del complesso e profondo processo di riorganizzazione e razionalizzazione del trasporto pubblico locale su gomma e metro, la massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa, possa essere meglio perseguita attraverso l'accentramento del sistema a livello regionale, con la previsione di un unico bacino. Ciò consentirebbe, infatti, di meglio garantire la sostenibilità e riorganizzazione delle risorse, nonché un confronto diretto e più partecipato tra tutti gli attori del processo.

Per il bacino di mobilità si prevede la costituzione di un ente di governo (nella veste di ente pubblico non economico, dotato di personalità giuridica e di autonomia organizzativa e contabile) per l'esercizio, come si è anticipato, in forma obbligatoriamente associata delle funzioni conferite in materia di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario alla Regione, alle provincie, alla città metropolitana di Cagliari, ai comuni capoluogo di provincia, ai comuni città medie ed alle unioni di comuni, come definiti dalla legge regionale 4 febbraio 2016, n. 2, con la partecipazione degli enti sopra elencati. Questi enti di governo saranno disciplinati rispetto al loro funzionamento dallo statuto e dai regolamenti che verranno approvati secondo le procedure delineate nel disegno di legge.

Il disegno di legge non ha perso di vista la prioritaria finalità di garantire la corretta attuazione delle politiche strategiche regionali nel bacino, anche attraverso gli strumenti della programmazione negoziata tra l'ente di governo e la Regione, questo per promuovere, altresì, l'integrazione tra le diverse modalità del trasporto. A tal fine si è tenuto conto che dovrà essere definito il concorso finanziario delle varie parti ai fini della realizzazione di interventi di riorganizzazione e di riqualificazione del trasporto pubblico locale.

Il disegno di legge, in armonia con i principi che costituiscono il quadro normativo del trasporto pubblico locale a livello nazionale, prevede in capo alla Regione la competenza a definire gli indirizzi e le linee guida (si v. articolo 3, p. 2, e 7) per la pianificazione del trasporto pubblico locale, dei programmi di bacino di durata pari ai contratti di servizio e suscettibili di tener conto delle prioritarie esigenze delle persone con disabilità, come stabilito dalla Legge quadro n. 104 del 1992.

Le funzioni di programmazione dei servizi di competenza, gestione, promozione del servizio di trasporto pubblico locale sono, invece, affidate all'ente di governo, nel rispetto delle funzioni di indirizzo e programmazione rispettivamente della Regione e degli enti locali. Tale attività viene svolta dall'ente di governo nell'ambito della delega delle funzioni di cui al quadro normativo vigente. Con riguardo agli standard di qualità dei servizi, ai criteri di gestione e di economicità degli stessi, nonché ai loro parametri minimi, si è fatto riferimento ai criteri stabiliti a livello regionale e a quelli dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART).

Infine, di particolare rilievo, fra le competenze dell'ente di governo, vi è l'attività di individuazione dei beni indispensabili all'esercizio del trasporto pubblico, la gestione delle risorse finanziarie, l'affidamento dei servizi, secondo principi di indipendenza e imparzialità stabiliti dalla normativa nazionale e comunitaria, e sottoscrizione dei contratti di servizio, con successiva attività di monitoraggio e sanzionatoria. Per le funzioni ad essi attribuite, il disegno di legge prevede, sempre in armonia con l'attuale quadro regolatorio, l'eventuale conferimento in uso delle reti e dotazioni essenziali, sul presupposto che ragioni tecniche lo giustifichino.

Il disegno di legge "Istituzione del bacino di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale non ferroviario e disciplina del relativo ente di governo" si compone di 15 articoli che disciplinano quanto segue:

Articolo 1 - Obiettivi della legge

L'articolo 1 prevede l'istituzione, da parte della Regione, di un unico bacino per il servizio di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario con la finalità di garantire lo sviluppo di un sistema di trasporto capace di rispondere, da un lato, alle esigenze di mobilità delle persone e alla necessità di contribuire allo sviluppo socio-economico dell'intera Isola, dall'altro, alla pianificazione delle risorse finanziarie per garantire l'efficienza e l'economicità del servizio.

Articolo 2 - Articolazione dei servizi di trasporto pubblico locale non ferroviario

Articolo 3 - Competenze della Regione, delle province, della città metropolitana e dei comuni. Modifiche agli articoli 8 e 10 della legge regionale n. 21 del 2005

Gli articoli 2 e 3 rinviano, sia per la individuazione, sia per la classificazione dei servizi, sia infine per le competenze degli enti locali coinvolti (Regione, province, città metropolitana, comuni ed Unioni di comuni) alla legge regionale n. 21 del 2005 ed alla legge regionale n. 2 del 2016, mentre il presente disegno di legge, con modifica dell'articolo 8 della legge regionale n. 21 del 2005, attribuisce alla Regione la competenza a definire le linee guida e gli indirizzi programmatici delle attività del bacino, per l'affidamento dei servizi, le modalità di svolgimento del monitoraggio e dell'attività di controllo e lo schema della Carta della qualità dei servizi. Viene inoltre modificato l'articolo 10 della legge regionale n. 21 del 2005, rendendolo coerente alle modifiche normative successivamente intervenute.

Articolo 4 - Bacino di mobilità

L'articolo 4 individua, in sede di prima applicazione, un unico bacino di mobilità, prevedendo che con cadenza quinquennale sia effettuata tramite deliberazione di Giunta regionale una verifica di coerenza con le esigenze trasportistiche regionali dell'assetto dei bacini di mobilità e loro eventuale modifica, anche su istanza dell'Ente di governo del bacino, con approvazione di apposito disegno di legge modificativo della presente normativa.

In deroga a quanto sopra previsto, la prima verifica di coerenza e l'eventuale modifica del bacino unico è effettuata entro tre anni dalla piena operatività del bacino unico.

Articolo 5 - Ente di governo del bacino di mobilità

L'articolo 5, in coerenza con i principi stabiliti dalle Leggi regionali n. 21 del 2005 e n. 2 del 2016, prevede che l'ente di governo del bacino di mobilità, costituito dagli enti indicati al comma 12 (regione, province, città metropolitana di Cagliari, comuni capoluogo di provincia, comuni "città medie" e unioni di comuni), siano deputati all'esercizio in maniera obbligatoriamente associata delle funzioni in materia di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario spettanti agli enti locali, ai sensi del combinato disposto delle leggi regionali sopra citate.

La Regione partecipa alle spese di funzionamento dell'ente di governo con l'erogazione di un contributo annuale massimo a carattere continuativo nel tempo valutato nella misura massima di euro 1.000.000 per ciascuno degli anni 2019-2020 e successivi.

Con deliberazione di Giunta regionale, da adottarsi su proposta del competente Assessore in materia di trasporti, saranno definiti i criteri di finanziamento dell'ente di governo, nonché stabilite le modalità di erogazione del contributo.

L'articolo definisce, inoltre, le modalità organizzative e di governo dell'ente di futura istituzione, lasciando alla Giunta regionale il ruolo di predisposizione dello statuto dell'ente di governo e di accompagnamento dello stesso nella fase di avvio delle proprie attività.

Altro passaggio importante del disegno di legge è quello relativo al trasferimento all'ente di governo dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario, attualmente in capo alla Regione ed alla definizione delle modalità di trasferimento delle risorse per il finanziamento dei contratti. Tale trasferimento comporta anche il passaggio, secondo le regole civilistiche, di tutti i rapporti attivi e passivi connessi, anche di natura contenziosa.

L'articolo 5 definisce anche gli organi dell'ente di Governo che sono: l'assemblea, il consiglio di amministrazione, il presidente del consiglio di amministrazione, l'organo di revisione. Organi tutti questi, le cui competenze, composizione e funzionamento sono stabiliti dallo statuto che sarà approvato dalla Regione. L'ente da istituirsi sarà anche dotato di un direttore generale, i cui requisiti e modalità di individuazione vengono disciplinati dal disegno di legge, in coerenza con quanto stabilito dalla legislazione nazionale e regionale in materia di accesso alla dirigenza pubblica.

La Regione stabilisce, con deliberazione della Giunta, dopo aver sentito gli enti locali e territoriali interessati, le rispettive quote di partecipazione all'ente di governo. Tale ripartizione avverrà secondo criteri di proporzionalità, che tengano conto dell'estensione territoriale e della morfologia del territorio, della popolazione residente e con riconoscimento di una adeguata rappresentanza ai diversi livelli istituzionali.

È previsto, inoltre, che la Regione, la città metropolitana, le città medie, la rete metropolitana se costituita, hanno facoltà di proporre che un lotto sia coincidente con il proprio territorio o parte di esso. In tale caso l'ente di governo cui il proponente partecipa ha l'obbligo di recepire la proposta, laddove coerente con la normativa di settore e il lotto così individuato può essere affidato al vettore partecipato dall'ente proponente, in conformità alla normativa in materia di affidamenti.

Nel disegno di legge si tiene conto delle disposizioni di cui all'articolo 8 della legge regionale n. 2 del 2016, istitutivo della rete metropolitana, stabilendo che in tale ipotesi gli enti locali parteciperanno all'ente di governo esclusivamente attraverso la rete costituita, alla luce del fatto che tale forma di associazionismo fra enti locali ha, fra le competenze definite dalla legge regionale, la gestione dei servizi pubblici locali e il coordinamento dei piani della mobilità degli enti associati (cfr. articolo 8 legge regionale n. 2 del 2016).

Infine, tenendo in considerazione la necessità di garantire la corretta attuazione nel bacino delle politiche strategiche regionali, il disegno di legge prevede la possibilità che l'ente di governo utilizzi gli strumenti della programmazione negoziata per un'adeguata integrazione intermodale, definendo anche il concorso finanziario delle parti per la realizzazione di interventi di riorganizzazione e di riqualificazione del trasporto pubblico locale.

Articolo 6 - Funzioni dell'ente di governo

L'articolo 6 individua le funzioni attribuite all'ente di governo, che vanno dalla programmazione dei servizi di competenza (con la predisposizione ed approvazione dei programmi di bacino), all'attuazione del sistema tariffario regionale del trasporto pubblico locale terrestre di linea, in coerenza con quanto verrà stabilito con delibera di Giunta regionale, alla determinazione degli standard di qualità di gestione ed economici dei servizi. Tali funzioni verranno esercitate dall'ente di governo nel rispetto dei compiti di indirizzo politico e programmatico spettanti alla Regione ed agli enti locali.

Una delle funzioni di rilievo dell'ente di governo riguarda l'individuazione dei beni essenziali e commerciali indispensabili all'esercizio del trasporto pubblico locale, compresa la determinazione del-

le modalità per l'equo accesso agli stessi attraverso procedure di conferimento in uso (reti e dotazioni essenziali del trasporto pubblico locale non ferroviario). Il tutto in armonia con quanto stabilito dalla regolamentazione di settore.

Si sono attribuite, sempre all'ente di governo, attività di supporto agli enti locali nella programmazione degli investimenti infrastrutturali necessari.

Importanti compiti attribuiti all'ente di governo attengono alla gestione delle risorse finanziarie, all'affidamento dei servizi per l'intero bacino e con riferimento ai singoli lotti da effettuarsi nel rispetto dei principi di imparzialità e indipendenza, e dei relativi contratti che dovranno essere monitorati dal medesimo ente di governo che avrà, poi, anche la possibilità di applicare sanzioni per eventuali irregolarità.

L'attività consultiva dell'ente di governo si spinge all'organizzazione e alla definizione di incontri istituzionali con le associazioni dei consumatori, le organizzazioni sindacali, le imprese di trasporto, le loro associazioni dove in seno ad apposite conferenze locali saranno esaminati i programmi dei servizi, i relativi contratti, i dati sulla qualità e sicurezza del lavoro.

Servizi aggiuntivi rispetto a quelli definiti dalla Regione e dalla programmazione di bacino possono essere istituiti su istanza delle province, della città metropolitana, dei comuni capoluogo di provincia, della eventuale rete metropolitana, dei comuni "città medie" e delle unioni di comuni e d'intesa con l'ente di governo, purché gli obblighi aggiuntivi e le corrispondenti compensazioni finanziarie siano a carico dei relativi enti locali richiedenti. Tali servizi dovranno, comunque, essere affidati dagli enti di governo.

Articolo 7 - Programmi di bacino del trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario

L'articolo 7 prevede l'elaborazione, da parte dell'ente di governo, dei programmi di bacino dei servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviari. La durata di tali piani è pari a quella dei contratti di servizio ed essi comprendono anche i piani della mobilità per le persone disabili (legge n. 104 del 1992).

Tra le loro maggiori competenze vi è la definizione dell'offerta dei servizi e le modalità di svolgimento, tenuto anche conto di esigenze di maggiore efficacia del trasporto pubblico locale, le reti oggetto dei contratti di servizio e gli ambiti territoriali a domanda debole, l'ottimizzazione dell'accessibilità agli interscambi del trasporto pubblico ed il potenziamento della velocità commerciale dei servizi, anche attraverso procedure concordate con gli Enti locali e le aziende concessionarie.

È sempre l'ente di governo che dovrà definire, in tali programmi, le risorse disponibili per finanziare l'offerta dei servizi e per sostenere gli investimenti necessari all'attuazione del programma in parola. Questo, in conformità a quanto previsto dalla legge regionale n. 21 del 2005 in materia di finanziamento regionale e a quanto stanziato dagli enti locali per gli eventuali servizi aggiuntivi di cui al comma 5 dell'articolo 6.

Articolo 8 - Monitoraggio, vigilanza e controllo

La Regione dovrà curare, in cooperazione con l'ente di governo e previo parere del comitato della mobilità¹, la realizzazione di un sistema di monitoraggio per la raccolta, l'elaborazione e l'archiviazione dei dati relativi alla domanda e all'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale. Le caratteristiche di questo sistema, così come i tempi e le modalità tecnico-operative delle rilevazioni coinvol-

¹ Il comitato della mobilità è previsto all'articolo 12 del presente schema di disegno di legge.

genti gli utenti e le aziende di trasporto, sono stabilite con deliberazione della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore regionale dei trasporti. In armonia con quanto stabilito dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale, la Regione stabilirà quali risultati del monitoraggio saranno resi pubblici ed accessibili. Ai fini dell'esecuzione delle attività di monitoraggio, vigilanza e controllo è richiesta un'attiva collaborazione da parte delle aziende di trasporto. L'ente di governo informa periodicamente la Regione delle attività di vigilanza e controllo poste in essere.

Articolo 9 - Informazioni all'utenza e partecipazione

In conformità alla vigente normativa di settore alle aziende di trasporto viene richiesta una tempestiva e capillare informazione all'utenza sui servizi offerti, comprendente alcune informazioni minime relative alla rete, alle linee, alle corse, alle fermate, alle stazioni, agli orari, alle coincidenze con altri servizi e alle altre modalità di trasporto ecc..

Sempre nel quadro di una corretta e tempestiva informazione agli utenti, i passeggeri dovranno essere informati in tempo reale di tutte le eventuali variazioni dei servizi e degli orari. La Regione è chiamata a stabilire le modalità e gli standard che le aziende di settore dovranno seguire nel fornire le informazioni predette, anche in open data, così come le sanzioni applicabili in caso di inadempimento. L'ente di governo dovrà poi adottare tale regime nei contratti di servizio. È compito della Regione e dell'ente di governo assicurare la divulgazione delle informazioni sui servizi di trasporto richiamando quanto pubblicato dalle aziende attraverso strumenti idonei a favorirne la fruizione e l'integrazione tra servizi locali e servizi regionali, nazionali e internazionali. Nel disegno di legge viene, altresì, evidenziata l'importanza del coinvolgimento degli utenti nel miglioramento della qualità dei servizi che la Regione, l'ente di governo e le aziende di trasporto sono chiamati a favorire ed incentivare.

Articolo 10 - Affidamenti e contratti di servizio

Il disegno di legge prevede che l'affidamento dei servizi avvenga secondo procedure conformi al quadro normativo vigente. La Regione trasferisce al costituendo ente le risorse necessarie per il finanziamento dei servizi minimi previsti nei contratti di servizio secondo tempistiche che permettano il rispetto delle scadenze contrattuali e normative. Per l'intera durata dei contratti di servizio e per l'eventuale periodo di proroga, la Regione e gli enti locali finanziatori dovranno garantire nei loro bilanci le risorse finanziarie necessarie a sopportare gli oneri finanziari derivanti dai contratti di servizio. La norma impone, altresì, l'adozione nell'ambito delle procedure di affidamento di misure di tutela dell'occupazione. Grande importanza, infine, è data alla formazione del personale che dovrà essere oggetto di specifici obblighi previsti nei contratti di servizio.

Articolo 11 - Beni strumentali

Il disegno di legge prevede che l'ente di governo, in conformità al contratto di servizio, metta a disposizione degli operatori l'accesso all'intera rete infrastrutturale e ai suoi impianti. Ivi compresi i beni mobili e immobili qualificati come indispensabili ed essenziali all'effettuazione del servizio da parte dell'ente di governo medesimo. Tale disponibilità andrà data attraverso specifici accordi con il proprietario o concessionario in osservanza della normativa comunitaria e delle misure dell'Autorità di regolamentazione dei trasporti (ART).

Articolo 12 - Comitato della mobilità

Il disegno di legge istituisce il comitato della mobilità avente funzioni consultive obbligatorie e non vincolanti in materia di livello dei servizi minimi, nonché su ogni altra questione di indirizzo politico-amministrativo in materia di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario. Esso è costituito da rappresentanti designati dagli enti locali titolari di affidamento, dai rappresentanti dell'istituendo ente di governo, dalle università, dalle associazioni dei consumatori e dei pendolari, dalle organizza-

zioni sindacali maggiormente rappresentative del settore, dalle associazioni di categoria delle imprese, fra le quali quelle che rappresentano gli operatori del trasporto pubblico locale. Il comitato è presieduto dall'assessore regionale competente per materia. Al fine di massimizzarne l'efficacia, alle riunioni del comitato potranno essere invitati soggetti istituzionali e non, affinché possano dare il loro contributo ai lavori. La composizione ed il funzionamento del comitato sono determinati dalla Giunta regionale. La partecipazione al comitato è gratuita, ma la Giunta regionale può regolamentare il rimborso delle sole spese di missione.

Articolo 13 - Norma transitoria

Il disegno di legge contiene una norma transitoria, volta alla salvaguardia degli attuali servizi minimi di trasporto pubblico in attesa della piena operatività dell'ente di governo del bacino di mobilità, con la previsione della possibilità di proroga degli attuali contratti per una sola volta e per un periodo massimo di 24 mesi, in conformità alla normativa vigente.

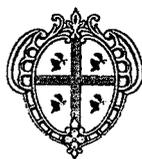
Articolo 14 - Norma finanziaria

L'Amministrazione regionale attua la presente legge senza far derivare, per gli anni 2019 e 2020, ulteriori oneri a carico della finanza regionale mediante impiego di risorse già stanziare con il bilancio regionale per gli stessi anni.

Agli oneri previsti per gli anni successivi si provvederà, invece, con le risorse destinate al medesimo intervento ed individuate nell'ambito delle leggi annuali di bilancio dei rispettivi anni.

Articolo 15 - Entrata in vigore

L'articolo 14 contiene la classica previsione di entrata in vigore della legge.



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

Disegno di legge regionale concernente "Istituzione del bacino di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale non ferroviario e disciplina del relativo ente di governo".

Relazione tecnico finanziaria

Il presente disegno di legge prevede, ai sensi del disposto di cui:

- a) all'art. 5, l'erogazione di un contributo annuale di funzionamento all'ente di bacino, quantificato in complessivi euro 2.000.000 per il triennio 2018/2020 ed in ragione di euro 1.000.000 per ciascuno degli anni 2019 - 2020 e successivi;
- b) all'art. 10, il trasferimento al costituendo ente di bacino delle risorse necessarie per il finanziamento dei servizi minimi previsti nei contratti di servizio secondo tempistiche che permettano il rispetto delle scadenze contrattuali e normative.

Al fabbisogno di cui alla lett. a), si provvede mediante impiego di risorse già stanziare con il bilancio regionale per gli anni 2019 e 2020, in conto della missione 10, programma 02, titolo 1 (capitolo SC07.0598) relative all'autorizzazione di spesa di cui alla legge regionale 7 dicembre 2005, n.21 (Disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna), e successive modifiche e integrazioni. Agli oneri previsti per gli anni successivi si provvede, invece, con le risorse destinate al medesimo intervento ed individuate nell'ambito delle leggi annuali di bilancio dei rispettivi anni.

Per il triennio 2018/2020 non sono pertanto previsti maggiori oneri a carico della finanza regionale.

Con riferimento al fabbisogno di cui alla lett. b), occorre puntualizzare che i contratti di servizio attualmente in essere nel TPL trovano finanziamento nell'ambito degli stanziamenti di taluni capitoli (SC07.0623 – SC07.0613 – SC07.0608 – SC07.0581 – SC07.0625 – SC07.0619 – SC07.0714) iscritti in conto della Missione 10 - Programma 02 del bilancio della Regione per gli anni 2018/2020. Gli oneri derivanti dalla attuazione del disposto normativo di cui al richiamato art.10 possono pertanto, ad oggi, essere valutati in misura non superiore alle risorse stanziare in conto della richiamata Missione 10 - Programma 02 ed attualmente destinate alla copertura della totalità delle voci di spesa previste dai vigenti contratti di servizio.

In chiusura si evidenzia che il contributo previsto dall'art. 5 è stato quantificato "a regime" nella misura massima di euro 1.000.000 per anno. Per quanto attiene alla sua quantificazione si rappresenta che lo stesso scaturisce dalla proiezione su base annua dei costi di funzionamento di apposito organismo la cui dotazione è stata indicativamente ipotizzata, in prima determinazione e salvo diversa successiva definizione della pianta organica, in un direttore generale e 15 dipendenti - di cui 12 funzionari, tra tecnici ed amministrativi, ed ulteriori 3 dipendenti per attività di segreteria ed affari generali -, corrispondente allo 0,80% circa delle risorse attualmente destinate alla copertura dei contratti di servizio per l'esercizio dei servizi minimi di trasporto pubblico locale su gomma, in linea con il livello di contribuzione riscontrato in altre realtà nazionali.



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

Disegno di legge regionale concernente "Istituzione del bacino di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale non ferroviario e disciplina del relativo ente di governo".

Elenco degli oneri amministrativi (art. 14 L.R. n. 24/2016)

Lo schema di disegno di legge in argomento non prevede oneri amministrativi a carico dei cittadini, delle imprese e degli altri utenti, ai sensi dell'articolo 14, della richiamata legge regionale n. 24/2016.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Disegno di legge regionale concernente "Istituzione del bacino di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale non ferroviario e disciplina del relativo ente di governo".

Relazione sulla attuazione digitale della proposta normativa (art. 10 L.R. n. 24/2016)

Nell'ambito della relazione di cui all'articolo 10, comma 2, della legge regionale n. 24/2016, il presente schema di disegno di legge non prevede specifiche modalità attuative digitali.



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

Disegno di legge regionale concernente "Istituzione del bacino di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale non ferroviario e disciplina del relativo ente di governo".

Analisi di Impatto della Regolazione (AIR art. 9 L.R. n. 24/2016)

Con il presente disegno di legge si intende rispondere alla necessità improrogabile di sviluppare un sistema di trasporto integrato e funzionale alle esigenze di mobilità delle persone ed alle finalità di sostenibilità ambientale, economica e finanziaria, nonché di assicurare adeguati standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario, nel rispetto della normativa di settore e con riferimento ai bacini di traffico dei viaggiatori.

Obiettivo principale dello schema di disegno di legge in argomento è, pertanto, in primis l'adeguamento dell'attuale governance dei servizi di trasporto pubblico locale della Sardegna alla normativa di settore, la quale prevede in capo alla Regione la competenza a definire i Bacini di mobilità ed i relativi enti di governo (D.L. 50/2017, art. 48), e la successiva gestione dei servizi mediante esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni conferite in materia di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario alla regione, alle provincie, alla città metropolitana di Cagliari, ai comuni capoluogo di provincia, ai comuni città medie ed alle Unioni di comuni, come definiti dalla Legge regionale 4 febbraio 2016, n. 2, con la partecipazione degli enti locali sopra indicati.

Una delle conseguenze del sopra richiamato intervento legislativo è inoltre quella prevista all'art. 5 del Disegno di legge, che comporta il trasferimento all'ente di governo dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario, attualmente in capo alla Regione. Tale trasferimento comporta anche il passaggio, secondo le regole civilistiche, di tutti i rapporti attivi e passivi connessi, anche di natura contenziosa.

Sia per i cittadini che per le imprese tale "trasferimento" (di competenze e degli attuali contratti di servizio) non comporta alcuna significativa conseguenza. È infatti soltanto nella (successiva) fase di programmazione dei servizi di trasporto di bacino, e di definizione di forme e lotti di affidamento, - che esula dal presente schema di disegno di legge - che potrebbero eventualmente derivare effetti per le aziende di trasporto. Al riguardo, però, si sottolinea come il presente schema di disegno di legge non apporti alcuna novità rispetto alle attuali forme di affidamento dei servizi, che restano infatti quelle previste dalla normativa di settore.

Per quanto attiene, invece, al funzionamento del sistema dell'amministrazione pubblica della Sardegna, si evidenzia che, come sopra detto, tra le competenze del nuovo ente di governo del bacino ci sarà anche la programmazione dei servizi di propria competenza, in primis attraverso una razionalizzazione e riorganizzazione degli attuali servizi, e da cui potrebbe conseguire una ridefinizione dell'attuale fabbisogno economico. Questo è, tra l'altro, un auspicio del disegno di

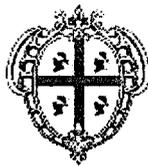


REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

legge che prevede che tale razionalizzazione comporti un risparmio di spesa funzionale al finanziamento proprio dell'ente di governo.

I nuovi contratti dovranno essere stipulati dall'ente di governo del bacino, con affidamento dei servizi, nel rispetto della normativa vigente, per l'intero bacino e con riferimento ai singoli lotti, secondo criteri di terzietà, indipendenza e imparzialità. Le varie funzioni di programmazione dei servizi, individuazione dei beni indispensabili, gestione delle risorse finanziarie, vigilanza e le altre previste dall'art. 6 saranno di competenza dell'ente di governo.

Ciò premesso qualsivoglia affidamento dei servizi comporta una serie di conseguenze, con particolare riferimento al trasferimento del personale operante per gli attuali affidatari ai nuovi gestori nonché alla messa in disposizione dei beni essenziali e indispensabili al nuovo affidatario. Al tempo stesso, risultano presenti garanzie a tutela dell'occupazione e del patrimonio delle aziende che contemperano tali tutele con il principio di concorrenzialità, elemento cardine della regolazione nazionale ed europea in materia di servizi pubblici (c.d. "clausole sociali", quali quelle previste dalla Misura 8 della Delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti 49/2015, dall'art. 50 del Codice degli appalti e dall'art. 48, comma 7 del D.L. 50/2017). Pertanto la legislazione che si sta approntando nulla sancisce, correttamente, in merito al mercato del trasporto pubblico locale, poiché definisce solo il ruolo e la composizione dell'ente di bacino.



**REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**Relazione di analisi tecnico normativa (ATN)
dell'11 dicembre 2018**

Oggetto	Disegno di legge "Istituzione del bacino di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale non ferroviario e disciplina del relativo ente di governo"
Proponente	Assessore dei Trasporti
Testo analizzato dell'11 dicembre 2018	

Sottoposizione all'esame preliminare

Lo schema di disegno di legge è stato sottoposto ad esame preliminare, con nota n. 8687 del 3 settembre 2018 e successivamente le modifiche sono state redatte in collaborazione con il Servizio affari legislativi e del Buras.

Parte I – Profili tecnico normativi di diritto interno

1.1 – Incidenza sulla normativa vigente

Con lo schema di disegno di legge si introduce una disciplina innovativa con la quale è prevista l'istituzione di un unico bacino di mobilità, senza la modifica (se non limitatamente) della legge regionale 7 dicembre 2005, n. 21.

1.2 – Rispetto delle competenze legislative statali e conformità alla Costituzione e allo Statuto speciale (anche alla luce della giurisprudenza nazionale)

Lo schema di disegno di legge rispetta le competenze legislative statali ed è conforme alla Costituzione e allo Statuto speciale. Si ponga peraltro attenzione a quanto segue.

All'art. 13, la previsione di una possibilità di rinnovare gli attuali affidamenti fino a 24 mesi, ancorato al parametro della conformità alla normativa vigente, chiarisce che non si tratta di una proroga *ex lege*, ma di una mera facoltà adottabile nei casi previsti dalla normativa vigente e pertanto la norma è costituzionalmente legittima.

1.3 – Eventuali giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

Non sono stati riscontrati giudizi pendenti di fronte alla Corte costituzionale sul medesimo o analogo oggetto.

1.4 – Ulteriori considerazioni

Nessuna

Parte II – Profili tecnico normativi di diritto dell'Unione europea e diritto internazionale

2.1 Rispetto della normativa dell'Unione europea (anche alla luce della giurisprudenza dell'Unione europea)

Lo schema di disegno di legge rispetta la normativa dell'Unione europea.

All'art. 13, la previsione di una possibilità di rinnovare gli attuali affidamenti fino a 24 mesi, ancorata alla conformità della normativa vigente, comporta un rinvio anche alla normativa dell'Unione europea, garantendo il rispetto di tale disciplina.

2.2 – Eventuali giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto

Non sono stati riscontrati giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto di fronte al giudice europeo.

Parte III – Profili di qualità della normazione e tecnica legislativa

3.1 – Progetti di modifica della stessa materia già in corso di esame in Consiglio regionale

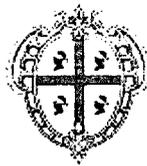
Non sono stati riscontrati progetti di modifica della stessa materia già in corso di esame in Consiglio regionale.

3.2 – Correttezza delle definizioni

Le definizioni contenute nello schema di disegno di legge sono corrette.

3.3 – Correttezza dei riferimenti normativi

I riferimenti normativi contenuti nello schema di disegno di legge sono corretti.



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

3.4 – Correttezza delle tecniche di modificazione e abrogazione delle disposizioni vigenti, presenza di abrogazioni implicite

Le tecniche di abrogazione delle disposizioni vigenti sono corrette.

3.5. Ulteriori considerazioni sulla corretta formulazione e stesura del testo normativo sulla base delle regole di tecnica legislativa

Si omette la sezione "testo alternativo", in quanto la formulazione finale del testo è stata redatta in collaborazione e non presenta alcuna problematica in tema di tecnica legislativa.

Il Direttore Generale
Avv. Alessandra Camba

Firmato digitalmente da:CAMBA ALESSANDRA
Data:11/12/2018 11:53:55

Il Direttore del Servizio
Avv. Massimo Cambule

Firmato digitalmente da:CAMBULE MASSIMO
Data:11/12/2018 11:49:58

TESTO DEL PROPONENTE

Art. 1

Obiettivi

1. La presente legge, in armonia con i principi sanciti dalle norme statali e dell'Unione europea in materia, disciplina l'istituzione del bacino di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario e del relativo ente di governo al fine di sviluppare un sistema di trasporto integrato e funzionale alle esigenze di mobilità delle persone e di sostenibilità ambientale, economica e finanziaria e di assicurare adeguati standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario.

2. Nel territorio regionale è istituito un unico bacino per i servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario ed il relativo ente di governo, per operare attraverso gli istituti della concertazione e della programmazione negoziata, al fine di conseguire gli obiettivi seguenti:

- a) sviluppare un sistema del trasporto pubblico regionale e locale che risponda alle esigenze di mobilità delle persone, favorendo l'ottimizzazione delle reti e degli orari e lo sviluppo dei centri di interscambio, l'integrazione intermodale e tariffaria;
- b) assicurare strumenti di governo e pianificare le risorse necessarie per garantire l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'intero sistema di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario, anche al fine di favorire lo sviluppo socio-economico della Sardegna, il contenimento dei consumi energetici e la riduzione delle cause d'inquinamento ambientale;
- c) migliorare la qualità del servizio in termini di regolarità, efficienza, comfort, puntualità e accessibilità, anche attraverso l'adozione di tecnologie innovative e di atti di affidamento che promuovano adeguate forme e sistemi di monitoraggio, anche attraverso valutazioni dell'utenza e prendendo a riferimento gli indicatori di cui alla normativa tecnica e agli atti regolatori di settore.

Art. 2

Articolazione dei servizi di trasporto pubblico
locale terrestre non ferroviario

1. Ai fini della presente legge, i servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario che si svolgono nell'ambito del territorio regionale sono quelli definiti all'articolo 4, comma 1 lettera a), comma 2 e comma 3 della legge regionale 7 dicembre 2005, n. 21 (Disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna) e successive modifiche ed integrazioni.

2. Ai fini della presente legge per "città media" si intende quella definita nell'articolo 2, comma 1, lettera c) della legge regionale 4 febbraio 2016, n. 2 (Riordino del sistema delle autonomie locali della Sardegna).

Art. 3

Competenze della Regione, delle province, della
città metropolitana e dei comuni. Modifiche agli
articoli 8 e 10 della legge regionale
n. 21 del 2005

1. Le competenze della Regione e degli enti locali in materia di trasporto pubblico di interesse regionale e locale, per quanto non previsto dalla presente legge, sono disciplinate dagli articoli 8, 9 e 10 della legge regionale n. 21 del 2005 e dall'articolo 17, comma 4, della legge regionale n. 2 del 2016.

2. Dopo la lettera f) del comma 1 dell'articolo 8 della legge regionale n. 21 del 2005 sono aggiunte le seguenti:

"f bis) la definizione delle linee guida e gli indirizzi programmatici per la redazione dei programmi di bacino e per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale non ferroviario;

f ter) la definizione delle modalità di monitoraggio e controllo e l'informazione all'utenza;

f quater) la definizione dello schema della carta della qualità dei servizi che riconosce i diritti degli utenti e prevede le modalità per proporre reclamo ed adire le vie conciliative;"

3. All'articolo 10, della legge regionale

n. 21 del 2005 la rubrica è sostituita dalla seguente: "Competenze dei comuni capoluogo di provincia e della città metropolitana di Cagliari, dei comuni città medie e delle unioni di comuni.".

4. All'articolo 10, comma 1, della legge regionale n. 21 del 2005, l'alinnea è sostituito dal seguente: "Competono ai comuni capoluogo di provincia, al comune capoluogo della città metropolitana di Cagliari, ai comuni città medie ed alle unioni di comuni, come definiti dalla legge regionale n. 2 del 2016 (Riordino del sistema delle autonomie locali della Sardegna), in materia di trasporto pubblico locale:".

Art. 4

Bacino di mobilità

1. In sede di prima applicazione, per permettere la piena realizzazione del modello di governo di cui alla presente legge e per l'esercizio ottimale del trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario, il territorio della Regione è articolato in un unico bacino di mobilità.

2. Con cadenza quinquennale, con deliberazione della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore regionale dei trasporti, è effettuata la verifica di coerenza con le esigenze di mobilità regionali dell'assetto dei bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario e la loro eventuale modifica, anche su istanza dell'ente di governo di cui all'articolo 5.

3. Se all'esito della verifica di cui al comma 2 risulti più coerente la previsione di più di un bacino di mobilità, la Giunta regionale su proposta dell'Assessore regionale dei trasporti approva apposito disegno di legge di modifica della presente legge.

4. In deroga a quanto previsto al comma 2, la verifica di coerenza e l'eventuale modifica del bacino unico istituito dalla presente legge è effettuata entro tre anni dalla piena operatività del bacino unico.

Art. 5

Ente di governo del bacino di mobilità

1. Per il bacino di mobilità di cui al comma 1 dell'articolo 4 è costituito un ente di governo per l'esercizio in forma obbligatoriamente associata delle funzioni conferite in materia di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario agli enti locali dalla legge regionale n. 21 del 2005, e della funzione di affidamento dei servizi di trasporto terrestre non ferroviario di livello regionale di cui all'articolo 8, comma 1, lettera d) della legge regionale n. 21 del 2005. L'ente di governo è costituito e partecipato dagli enti di cui al comma 11.

2. Le risorse patrimoniali, strumentali e umane necessarie alla costituzione dell'ente di governo sono messe a disposizione dagli enti partecipanti. La Regione partecipa alle spese di funzionamento dell'ente di governo con l'erogazione di un contributo annuale, determinato nella misura massima di euro 1.000.000 per ciascuno degli anni 2019 e 2020 e successivi (missione 10 - programma 02 - titolo 1).

3. Con deliberazione della Giunta regionale, da adottarsi su proposta dell'Assessore regionale dei trasporti, sono definiti i criteri di finanziamento dell'ente di governo unitamente alle modalità di erogazione delle risorse di cui al comma 2.

4. In sede di prima applicazione la Giunta regionale entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sentito il Consiglio delle autonomie locali e gli enti locali di cui al comma 12, approva lo statuto dell'ente di governo. Entro sessanta giorni dall'approvazione dello statuto da parte della Giunta regionale, la Regione, attraverso l'assessorato regionale dei trasporti, convoca l'organo assembleare dell'ente di governo per l'elezione degli organi sociali e per l'avvio delle attività dell'ente medesimo. Ogni modifica allo statuto dell'ente di governo è approvata dall'organo assembleare del medesimo ente.

5. Entro trenta giorni dalla costituzione degli organi sociali, con decreto dell'Assessore

regionale dei trasporti, sono trasferiti all'ente di governo i contratti di servizio di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario attualmente in capo alla Regione e sono definite le modalità di trasferimento delle risorse per il finanziamento dei contratti. Con il trasferimento dei contratti sono trasferiti tutti i rapporti giuridici attivi e passivi connessi, anche di natura contenziosa.

6. L'ente di governo di cui al comma 1 è ente pubblico non economico, dotato di personalità giuridica e di autonomia organizzativa e contabile. Nel rispetto della legge, l'ordinamento e il funzionamento dell'ente di governo sono disciplinati dallo statuto e dai regolamenti.

7. Sono organi dell'ente di governo:

- a) l'assemblea;
- b) il consiglio di amministrazione;
- c) il presidente del consiglio di amministrazione;
- d) l'organo di revisione.

8. Lo statuto di cui al comma 4 definisce le competenze degli organi dell'ente di governo, la loro composizione e il loro funzionamento.

9. L'ente di governo si dota, inoltre, di un direttore generale. L'incarico di direttore generale è conferito dal presidente dell'ente di governo previa delibera del consiglio di amministrazione. Il direttore generale è nominato fra coloro che abbiano i seguenti requisiti:

- a) diploma di laurea (DL - Lauree vecchio ordinamento) o diploma appartenente alle classi di lauree specialistiche (LS - Lauree specialistiche nuovo ordinamento);
- b) cittadinanza italiana o di uno Stato membro dell'Unione europea con adeguata conoscenza della lingua italiana;
- c) godimento dei diritti civili e politici nello Stato di appartenenza;
- d) abbiano ricoperto per almeno cinque anni incarichi di responsabilità amministrativa, tecnica e gestionale in strutture pubbliche o private;
- e) siano in possesso dei requisiti di alta professionalità, capacità manageriale e qualificata esperienza nell'esercizio delle funzioni attinenti ai settori operativi dell'ente di governo.

10. In sede di prima applicazione, il di-

rettore generale è scelto fra i dirigenti del sistema Regione o degli enti locali partecipanti all'ente di governo individuati dalla presente legge, previa richiesta di manifestazioni di interesse e verifica del possesso dei requisiti di cui al comma 9.

11. L'ente di governo è obbligatoriamente costituito e partecipato dalla Regione, dalle province, dalla città metropolitana di Cagliari, dai comuni capoluogo di provincia, dai comuni "città medie" e dalle unioni di comuni. Le quote di partecipazione degli enti sono determinate da apposita deliberazione della Giunta regionale, sentiti i predetti enti locali, tenendo conto dei seguenti criteri:

- a) estensione territoriale e morfologia del territorio;
- b) popolazione residente di ciascun ente partecipante;
- c) riconoscimento di una adeguata rappresentanza ai diversi livelli istituzionali.

12. La Regione, la città metropolitana di Cagliari, le città medie, le reti metropolitane, se costituite, hanno facoltà di proporre che un lotto sia coincidente con il proprio territorio o parte di esso. In tale caso l'ente di governo ha l'obbligo di recepire la proposta laddove coerente con la normativa di settore. Il lotto così individuato può essere affidato all'azienda partecipata dall'ente proponente, in conformità alla normativa vigente in materia di affidamenti. Lo statuto di cui al comma 4 definisce le modalità di applicazione del presente comma.

13. Nel caso in cui risulti costituita una rete metropolitana ai sensi dell'articolo 8 della legge regionale n. 2 del 2016 gli enti locali partecipano all'ente di governo esclusivamente attraverso la costituita rete metropolitana.

14. L'ente di governo può utilizzare gli strumenti della programmazione negoziata per garantire la corretta attuazione nel bacino delle politiche strategiche regionali, assicurando così una adeguata integrazione tra la programmazione del servizio ferroviario regionale e quella delle altre modalità di trasporto, definendo anche il concorso finanziario delle parti per la realizzazione di interventi di riorganizzazione e di riqualificazione del trasporto pubblico locale.

Art. 6

Funzioni dell'ente di governo

1. Nel rispetto delle funzioni di indirizzo politico e programmatico che la legge attribuisce alla Regione ed agli enti locali, l'ente di governo svolge le seguenti funzioni:

- a) programmazione dei servizi di competenza, attraverso la predisposizione e l'approvazione del programma di bacino di cui all'articolo 7;
- b) elaborazione di eventuali proposte, da trasmettere alla Regione, in relazione ai servizi ferroviari regionali, per un'efficace integrazione intermodale nel bacino;
- c) attuazione del sistema tariffario regionale del trasporto pubblico locale terrestre di linea, di cui alla legge regionale n. 21 del 2005, nel bacino con le forme e le modalità stabilite con deliberazione della Giunta regionale;
- d) determinazione degli standard qualitativi, gestionali ed economici dei servizi nel rispetto degli standard minimi definiti a livello regionale e di quanto disposto dall'autorità di regolazione dei trasporti;
- e) individuazione dei beni indispensabili, essenziali e commerciali, così come definiti dalla regolazione di settore per l'esercizio del trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario e la determinazione delle modalità per garantire l'equo accesso a tali beni anche attraverso la procedura di conferimento di cui al comma 3;
- f) supporto agli enti locali partecipanti nella programmazione degli investimenti infrastrutturali necessari per garantire l'efficienza del trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario;
- g) programmazione e gestione delle risorse finanziarie, reperite anche attraverso forme integrative di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario;
- h) affidamento dei servizi, nel rispetto della normativa vigente, per l'intero bacino e con riferimento ai singoli lotti, secondo criteri di terzietà, indipendenza e imparzialità;
- i) sottoscrizione dei contratti di servizio nonché gestione, verifica, monitoraggio, controllo e vigilanza del rispetto degli stessi,

- contestazione delle eventuali irregolarità e applicazione delle sanzioni;
- j) promozione di forme di incentivazione del trasporto pubblico locale;
 - k) consultazione, anche preventiva e attraverso la definizione di appositi incontri istituzionali, con i rappresentanti dei viaggiatori in possesso dei requisiti minimi stabiliti dall'ente di governo, con le associazioni dei consumatori e degli utenti, con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, con le imprese di trasporto pubblico e le loro associazioni, mediante la costituzione di apposite conferenze locali del trasporto pubblico, in particolare sui temi riguardanti:
 - 1) programmazione dei servizi;
 - 2) contratti di servizio;
 - 3) qualità, carta della qualità dei servizi, livello di soddisfazione degli utenti;
 - 4) dati di monitoraggio;
 - l) vigilanza sul rispetto, da parte delle aziende erogatrici dei servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario, delle norme in materia di qualità e sicurezza del lavoro.

2. L'ente di governo può svolgere ulteriori servizi e funzioni in materia di mobilità, delegate dagli enti locali partecipanti, i quali riconosceranno per tali servizi e funzioni adeguate risorse.

3. All'ente di governo possono essere conferite in uso, ove esistano ragioni tecniche ed economiche, le reti e le dotazioni essenziali al trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario.

4. Le province, la città metropolitana e i comuni, anche attraverso le forme associative di cui alla legge regionale n. 2 del 2016, possono istituire, d'intesa con l'ente di governo competente, servizi di trasporto aggiuntivi rispetto a quelli definiti dalla Regione e dalla programmazione di bacino. In tal caso, l'imposizione degli obblighi di servizio aggiuntivo e le corrispondenti compensazioni finanziarie sono a carico dei bilanci degli enti locali. Tali servizi sono, comunque, affidati dall'ente di governo nell'ambito della delega di funzioni di cui alla presente legge.

Art. 7

Programmi di bacino del trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario

1. Nel bacino di mobilità di cui al comma 1 dell'articolo 4, i programmi di bacino del trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario rappresentano la fonte di programmazione generale del servizio e contengono, in linea con quanto previsto dal piano regionale dei trasporti di cui alla legge regionale n. 21 del 2005, le disposizioni in materia di programmazione, regolazione e controllo dei servizi stessi. I programmi di bacino hanno durata pari al contratto di servizio, con possibilità di effettuare modifiche e revisioni in relazione ad interventi significativi sulla rete o per variazione delle risorse disponibili per lo svolgimento dei servizi. I programmi di bacino comprendono i piani per la mobilità delle persone con disabilità previsti dall'articolo 26, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 104 (legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate).

2. In particolare, i programmi di bacino definiscono:

- a) l'offerta dei servizi rientranti nella competenza degli enti ricompresi nel bacino e le modalità di svolgimento, al fine di incentivare l'attivazione di programmi di esercizio integrati con i servizi ferroviari individuati dalla legge regionale n. 21 del 2005;
- b) la programmazione dei servizi, previo parere del comitato di mobilità di cui all'articolo 12;
- c) le eventuali reti oggetto dei contratti di servizio e gli ambiti territoriali a domanda debole, e le eventuali particolari modalità di effettuazione dei servizi in tali ambiti;
- d) i criteri per ottimizzare l'accessibilità agli interscambi del trasporto pubblico e per potenziare la velocità commerciale dei servizi, anche attraverso procedure concordate con gli enti locali e le aziende concessionarie;
- e) i criteri per migliorare l'accessibilità dei servizi di trasporto da parte delle persone con disabilità;
- f) gli indirizzi per la programmazione, da parte dei comuni, degli interventi finalizzati ad

- una maggiore efficacia del trasporto pubblico locale con particolare riferimento alla mobilità e al traffico;
- g) le risorse disponibili per finanziare l'offerta programmata dei servizi e per sostenere gli investimenti necessari all'attuazione del programma dei servizi, in conformità a quanto previsto dalla normativa in materia;
 - h) le strategie di comunicazione e di diffusione delle informazioni ai passeggeri.

3. I programmi di bacino sono redatti dall'ente di governo in conformità alle linee guida elaborate dalla Regione, sulla base delle risorse disponibili e dei dati e delle informazioni sul trasporto pubblico locale risultanti dal sistema di monitoraggio di cui all'articolo 8 e previo espletamento delle consultazioni di cui all'articolo 6, comma 1, lettera k).

Art. 8

Monitoraggio, vigilanza e controllo

1. La Regione, d'intesa e in cooperazione con l'ente di governo di cui all'articolo 5, previo parere del comitato di mobilità di cui all'articolo 12, cura la realizzazione di un sistema di monitoraggio per la raccolta, l'elaborazione e l'archiviazione dei dati relativi alla domanda e all'offerta dei servizi di trasporto pubblico locale. Tale sistema è finalizzato al monitoraggio della qualità dei servizi e alla programmazione. La Regione, con deliberazione della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore regionale dei trasporti, stabilisce le caratteristiche del sistema di monitoraggio e i tempi e le modalità tecnico-operative per l'effettuazione delle rilevazioni che coinvolgono le aziende di trasporto e gli utenti. La Regione stabilisce quali dati, prodotti dal monitoraggio, sono resi pubblici e accessibili, anche in open data, in applicazione del principio di trasparenza definito dalla legislazione vigente, anche in conformità con quanto previsto dall'osservatorio per il trasporto pubblico locale, istituito dal comma 300 dell'articolo 1 della legge del 24 dicembre 2007, n. 244 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)).

2. Le aziende di trasporto consentono e agevolano il concreto espletamento delle attività di monitoraggio, vigilanza e controllo fornendo

tutti i dati e le informazioni necessarie, anche mettendo a disposizione il personale e i mezzi che dovessero risultare necessari.

3. La Regione è informata periodicamente sugli esiti delle attività di vigilanza e controllo eseguite dall'ente di governo.

Art. 9

Informazioni all'utenza e partecipazione

1. Le aziende di trasporto garantiscono la tempestiva e capillare informazione all'utenza sull'offerta dei servizi, fornendo le seguenti informazioni minime: rete, linee, corse, fermate, stazioni, orari, coincidenze con altri servizi e altre modalità, titoli di viaggio, biglietterie, avvisi.

2. Le aziende informano, tempestivamente e in tempo reale, i passeggeri di tutte le eventuali variazioni dei servizi e degli orari.

3. La Regione, con deliberazione della Giunta regionale, su proposta dell'Assessore regionale dei trasporti, stabilisce le modalità e gli standard per l'esposizione delle informazioni all'utenza, anche in open data, e il regime sanzionatorio da applicarsi in caso di inadempimento; l'ente di governo adotta tale regime nei contratti di servizio.

4. La Regione e l'ente di governo assicurano la divulgazione delle informazioni sui servizi di trasporto pubblico, richiamando le informazioni esposte dalle aziende in portali, servizi e applicazioni web e/o mobile che ne favoriscono la fruizione e l'integrazione sia tra servizi locali che con servizi regionali, nazionali e internazionali.

5. La Regione, l'ente di governo e le aziende di trasporto favoriscono e incentivano la partecipazione degli utenti al miglioramento della qualità dei servizi.

Art. 10

Affidamenti e contratti di servizio

1. I servizi sono affidati attraverso procedure conformi alla normativa regionale, statale ed europea vigente e agli atti regolatori in materia.

2. La Regione trasferisce all'ente di governo le risorse necessarie per il finanziamento dei servizi minimi previsti nei contratti di servizio secondo tempistiche che permettano il rispetto delle scadenze contrattuali e normative.

3. Gli oneri finanziari derivanti dai contratti di servizio comportano l'obbligo di garantire, per l'intera durata contrattuale e per l'eventuale periodo di proroga, le necessarie risorse finanziarie nei bilanci della Regione e degli enti locali finanziatori.

4. Nell'ambito delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario, l'ente di governo prevede l'adozione di misure di tutela dell'occupazione in conformità alla normativa vigente.

5. I contratti di servizio prevedono specifici obblighi di formazione del personale.

Art. 11

Beni strumentali

1. L'ente di governo di cui all'articolo 5 mette a disposizione dell'operatore, alle condizioni previste dal contratto di servizio, l'accesso all'intera rete infrastrutturale e ai suoi impianti, comprensiva dei beni mobili e immobili qualificati come indispensabili ed essenziali all'effettuazione del servizio da parte dell'ente di governo medesimo. La messa a disposizione avviene tramite la stipula di accordi vincolanti con il proprietario o concessionario dei beni, in relazione alla natura giuridica e all'assetto proprietario dei beni stessi, nel rispetto degli articoli 101, 102 e 106 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e delle misure adottate dall'autorità di regolazione dei trasporti.

Art. 12

Comitato della mobilità

1. Il comitato della mobilità ha funzioni consultive in materia di livello dei servizi minimi, nonché sulle ulteriori questioni di indirizzo politico-amministrativo in materia di trasporto pubblico locale terrestre non ferroviario.

2. Il parere del comitato della mobilità è obbligatorio per le decisioni di cui all'articolo 7, comma 2, lettera b) e dell'articolo 8, comma 1. Le decisioni dell'ente di governo del bacino e della Regione possono motivatamente discostarsi dal parere del comitato della mobilità se espresso. Il comitato esprime il suo parere sulle materie di cui al presente comma entro e non oltre sessanta giorni dalla richiesta dell'ente deliberante. In caso di mancata espressione entro tale termine, il parere si ritiene positivo.

3. Il comitato della mobilità è convocato e presieduto dall'Assessore regionale competente in materia di trasporti.

4. Il comitato della mobilità è costituito da rappresentanti designati dagli enti locali titolari di affidamento, dai rappresentanti dell'ente di governo istituito con la presente legge, dalle università, dalle associazioni dei consumatori e dei pendolari, dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative del settore, dalle associazioni di categoria delle imprese, fra le quali quelle che rappresentano le imprese di trasporto pubblico locale. Alle riunioni del comitato della mobilità, in relazione alle materie trattate, possono essere invitati i rappresentanti dei ministeri, dei concessionari delle infrastrutture di trasporto, degli operatori che effettuano i servizi di trasporto pubblico locale e degli altri soggetti che possono apportare, a qualsiasi titolo, un contributo.

5. La Giunta regionale determina la composizione del comitato della mobilità e approva il regolamento per il suo funzionamento.

6. I componenti del comitato della mobilità non hanno diritto ad alcun compenso. La Giunta regionale può regolamentare il rimborso delle sole spese di missione.

Art. 13

Norma transitoria

1. Al fine di garantire i servizi minimi di trasporto pubblico, in attesa della piena operatività dell'ente di governo del bacino, gli attuali affidamenti possono essere prorogati per una sola volta per un massimo di ventiquattro mesi, in conformità alla normativa vigente.

Art. 14

Norma finanziaria

1. Gli oneri derivanti dalla presente legge sono quantificati per il triennio 2018-2020 in complessivi euro 2.000.000, in ragione di euro 1.000.000 per ciascuno degli anni 2019 e 2020.

2. L'Amministrazione regionale attua la presente legge senza far derivare, per gli anni 2019 e 2020, ulteriori oneri a carico della finanza regionale mediante impiego di risorse già stanziare con il bilancio regionale per gli stessi anni, in conto della missione 10 - programma 02 - titolo 1 - capitolo SC07.0598, relative all'autorizzazione di spesa di cui alla legge regionale n. 21 del 2005, e successive modifiche e integrazioni.

3. Agli oneri previsti per gli anni successivi si provvede con le risorse destinate al medesimo intervento ed individuate nell'ambito delle leggi annuali di bilancio dei rispettivi anni.

Art. 15

Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna (BURAS).