



Consiglio Regionale della Campania

Relazione tecnico-normativa
proposta di legge “**Disciplina del settore dei trasporti pubblici non di linea**”

La Campania si caratterizza, da ormai diversi anni, per la crescita dell'economia turistica. Molte aree hanno raggiunto da tempo lo stadio di maturità nel processo di sviluppo e qualificazione, altre si stanno attrezzando per migliorare la ricettività, la qualità dell'accoglienza, e costituiscono un'ulteriore offerta per il mercato dei viaggi e delle vacanze.

Diventa di vitale importanza, pertanto, il buon funzionamento dei trasporti e dei collegamenti fra i vari territori.

Le strategie da mettere in campo, non dipendono solo dal potenziamento e dal miglioramento dei servizi specifici, ma dalla vivacità e dalla qualità del contesto sociale ed economico, dalle politiche di sviluppo ed innovazione della Regione, indispensabili per essere veramente competitivi sul mercato: i trasporti, la sicurezza, l'innovazione, l'ambiente, devono rispondere agli standard qualitativi della domanda.

Un moderno ed efficiente sistema di trasporti contribuisce in maniera significativa al miglioramento del contesto. Tenuto conto delle necessità sempre più sentite di coniugare lo svago con il benessere fisico e mentale con notevoli opportunità per le aree sia interne che costiere, e della crescente valenza attrattiva dell'artigianato artistico e delle produzioni tipiche con conseguenti opportunità per la Campania che di tali risorse è ricca.

Sul territorio della Regione Campania sono collocati l'Aeroporto internazionale di Capodichino, l'aeroporto Costa d'Amalfi, aeroporto di Grazzanise, nonché aeroporti ed eliporti minori come Benevento/Olivola, i Porti di Napoli e Salerno l'interporto di Nola, i poli industriali di Mariglianese e Avellino i Distretti Campani del tessile e dell'abbigliamento compresi tra Caserta e Benevento le Stazioni AV di Napoli e Afragola

La legge 15 gennaio 1992, n. 21 ha emanato le norme quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi non di linea (taxi con autovettura, natanti, veicoli a trazione animale e il servizio di autonoleggio con conducente).

L'art. 4 prevede che le relative competenze sono esercitate dalla Regione, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e che l'esercizio delle funzioni amministrative attuative siano delegate agli enti locali.

Ciò premesso la Regione Campania ha inteso dotarsi di una legge per lo sviluppo, la regolamentazione, la disciplina del trasporto pubblico non di linea quale elemento di qualità di contesto e parte integrante del più ampio sistema regionale dei trasporti.

*Lo scopo della proposta di legge è di riordinare e uniformare su tutto il territorio regionale gli autoservizi non di linea e interviene prevalentemente a disciplinare il procedimento autorizzatorio dell'attività **del settore dei trasporti pubblici non di linea**, attribuendone le funzioni e le competenze della Regione e dei Comuni, e demandando alcuni dettagli ad apposito regolamento di attuazione.*

La legge, inoltre, istituisce il registro regionale informatico delle imprese che esercitano tale attività; l'accesso al registro delle imprese disciplina l'utilizzazione



Consiglio Regionale della Campania

degli autobus acquistati con il concorso di sovvenzioni pubbliche e prevede un regime di contabilità separata per le imprese che esercitano sia il servizio di linea sia l'attività di noleggio con conducente.

Sono disciplinati le norme riguardanti il servizio di collegamento con l'aeroporto e porti, istituendo il sistema tariffario regionale dei Trasporti.

Esigenze giuridiche, economiche e sociali

Il ritardo generalizzato nel recepimento della legge n.218 del 2003 da parte della regioni è stato causato dalla difficoltà di attuare omogeneamente a livello locale la norma statale, e dalla necessità di prevedere un periodo transitorio per l'utilizzo in servizio di noleggio con conducente degli autobus sovvenzionati con fondi pubblici, con la definizione di idonee misure di restituzione della sovvenzione ottenuta rapportata al periodo di utilizzazione ed alla quota della sovvenzione stessa. Nel procedere ad adottare la norma regionale nel rispetto del principio di tutela della concorrenza di cui alla citata legge 218/2003, sono state valutate le soluzioni possibili prospettate in termini di costi e benefici, tenendo comunque conto che gli autobus acquistati successivamente alla data dell'intesa sancita dalla Conferenza Stato/Regioni del 23 marzo 2005 non potranno essere utilizzati in servizi di noleggio con conducente.

Contesto normativo di riferimento

Le principali normative statali di riferimento in materia sono costituite dalla legge 15-1-1992, n.21, "Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea", che disciplina l'esercizio del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente, nonché dalla legge 11-8-2003, n.218 recante "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente", che detta principi e norme generali a tutela della concorrenza nel settore specifico del noleggio di autobus.

Quest'ultima, in particolare, introduce un importante principio riguardante l'utilizzo di autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche, disponendo all'articolo 1 che "costituisce distorsione della concorrenza l'utilizzo di autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche di cui non possa beneficiare la totalità delle imprese nazionali", e stabilendo in tal modo, se pur attraverso l'enunciazione di un principio, il divieto di utilizzo degli autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche e immatricolati a servizio pubblico di linea per effettuare servizi fuori linea di noleggio con conducente.

La norma statale recepisce infatti l'indirizzo dell'Unione Europea e segue la segnalazione della Commissione Europea dell'Energia e dei Trasporti che, in ordine alla sentenza della Corte di Giustizia del 24 luglio 2003, relativa all'applicazione al trasporto pubblico locale della disciplina in materia di aiuti di stato, ha prospettato alle



Consiglio Regionale della Campania

autorità italiane, a tutela della concorrenza, una soluzione legislativa mediante l'adozione della norma di divieto all'utilizzo di tali mezzi per l'effettuazione di servizi fuori linea da parte degli operatori che effettuano servizi pubblici di linea con autobus finanziati con risorse pubbliche. Per l'attuazione della legge 218 del 2003 è stato emanato il decreto ministeriale 11 marzo 2004, contenente i parametri di riferimento per la determinazione da parte delle singole regioni della misura delle sanzioni pecuniarie e dei casi in cui è consentito procedere alla sospensione o alla revoca dell'autorizzazione.

Per quanto concerne invece i requisiti di onorabilità, idoneità professionale e capacità finanziaria del trasportatore, la cui sussistenza è verificata in sede di rilascio dell'autorizzazione, viene in rilievo il decreto legislativo n. 395 del 2000 (attuativo di una direttiva comunitaria del 1998), riguardante, tra l'altro, l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e viaggiatori. Nessuna delle normative appena citate viene modificata dalla proposta di legge in esame.

Strumenti attuativi

Con il regolamento attuativo della legge di cui all'articolo 38

Effetti finanziari della proposta sul bilancio regionale

La proposta in oggetto non ha effetti finanziari diretti sul bilancio regionale, poiché le funzioni amministrative di autorizzazione che con essa si trasferiscono alle Amministrazioni comunali, competenti al rilascio della licenza dei taxi e quelli di noleggio conducente e di autobus con conducente.

Per quanto concerne invece la tenuta del registro regionale delle imprese esercenti, le funzioni ad essa relative saranno svolte in via ordinaria dall'ufficio regionale competente in materia di servizi di trasporto pubblico locale.

Contenuti della proposta di legge

Ciò premesso, si procede qui di seguito alla analisi puntuale degli articoli:

L'articolo 1 definisce le finalità della proposta di legge e l'ambito applicativo delle norme ivi contenute.

L'articolo 2 definisce la classificazione dei servizi di trasporto pubblici non di linea.

L'articolo 3 definisce il servizio di taxi.

L'articolo 4 definisce il servizio di noleggio con conducente.

L'articolo 5 definisce il servizio di noleggio dell'autobus con conducente.

L'articolo 6 individua le funzioni amministrative esercitate della Regione.

L'articolo 7 individua le funzioni e le competenze dei comuni prevedendo che ogni Ente comunale si doti di un apposito regolamento in materia. Inoltre, viene prevista, per ciascun ambito comunale, l'istituzione di una commissione consultiva alla quale è affidato il compito di assicurare l'applicazione del regolamento e al contempo garantire, in ogni fase dei lavori, la partecipazione dei rappresentanti delle organizzazioni di categoria e le associazioni degli utenti.



Consiglio Regionale della Campania

L'articolo 8 riguarda le forme giuridiche di esercizio dei servizi di trasporto pubblico non di linea.

L'articolo 9 la Sostituzione alla guida.

L'articolo 10 le integrazioni dell'esercizio di trasporti pubblici locali.

L'articolo 11 il Trasporto Categorie particolari.

L'articolo 12 dispone l'istituzione del registro regionale delle imprese esercenti l'attività di trasporto non di linea.

L'articolo 13 definisce il contenuto del registro.

L'articolo 14 definisce l'accesso al Registro.

L'articolo 15 istituisce le commissioni di esame.

L'articolo 16 rubricato "Ruolo dei conducenti dei veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea" prevede che la Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, competente per territorio, gestisca il ruolo dei conducenti di veicoli o natanti ad autoservizi pubblici non di linea. Per l'operatore l'iscrizione al ruolo diventa requisito essenziale per il rilascio della licenza per l'esercizio di taxi e noleggio con conducente.

L'articolo 17 i requisiti per iscriversi nel ruolo.

L'articolo 18 la Revisione del ruolo.

L'articolo 19, l'articolo 20 e l'articolo 21 disciplinano le norme per il bacino campano dei trasporti pubblici non di linea e il sistema tariffario regionale dei trasporti non di linea e dettano le disposizioni per gli operatori con licenza di taxi e di noleggio con conducente nelle aree rientranti nell'ambito delle stazioni per il trasporto pubblico di linea, dei porti e degli aeroporti operanti in Campania.

L'articolo 22 definisce l'Attività di noleggio di autobus con conducente.

L'articolo 23 recepisce il disposto della norma statale rispetto al divieto dell'utilizzo degli autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche in servizi di noleggio con conducente, limitando tale obbligo al periodo di ammortamento dell'autobus previsto dalla normativa vigente.

L'articolo 24 definisce l'Accesso al mercato dell'Attività di noleggio di autobus con conducente.

L'articolo 25 definisce le Modalità di rilascio dell'autorizzazione di noleggio di autobus con conducente.

L'articolo 26 istituisce il Registro regionale delle imprese esercenti l'attività di noleggio di autobus con conducente.

L'articolo 27 riguarda le Disposizioni concernenti i conducenti.

L'articolo 28 dispone in merito alla previsione della separazione contabile per le imprese che svolgono sia l'attività di noleggio con conducente che servizi di trasporto pubblico locale. La prescrizione è stata chiesta dall'Unione Europea nel corso della trattativa relativa alla definizione delle deroghe al divieto totale dell'utilizzo degli autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche.

L'articolo 29 rubricato "Sanzioni amministrative e pecuniarie" riguardano gli illeciti amministrativi disciplinando le eventuali sanzioni.

L'articolo 30 Sospensione o revoca dell'autorizzazione.

L'articolo 31 Sanzioni amministrative conseguenti e connesse in materia di illeciti



Consiglio Regionale della Campania

amministrativi disciplinando le eventuali sanzioni.

L'articolo 32 Infrazioni compiute da autobus immatricolati all'estero.

L'articolo 33 disciplina i servizi internazionali di noleggio di autobus con conducente in Stati non appartenenti all'Unione europea.

L'articolo 34 definisce i criteri per l'applicazione delle sanzioni.

L'articolo 35 Cronotachigrafo.

L'articolo 36 disciplina le norme di contabilità.

L'articolo 37 istituisce la carta dei servizi dell'attività di noleggio di autobus con conducente.

L'articolo 38 rinvia al regolamento di attuazione di alcuni articoli della presente legge.

L'articolo 39 le Norme transitorie.

L'articolo 40 Disposizioni finali.

L'articolo 41 definisce le norme Finanziaria.

L'articolo 42 l'entrata in vigore.

-



Consiglio Regionale della Campania

Riferimenti Legislativi:

- Articolo 117 della Costituzione Italiana
- Legge 15 gennaio 1992 n. 21 Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, così come modificata dal DL n. 135/2018, recante disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione, convertito con modificazioni, dalla legge n. 12/2019
- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, artt. 82 e 86
- Legge 15 marzo 1997, n. 59 "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa"
- Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59"
- Decreto Legislativo 20 settembre 1999, n. 400 "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale"
- D.G.R. N.301/2001 Istituzione ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea
- D.G.R. N.474/2001 Criteri a cui i comuni si devono attenere nella redazione dei regolamenti sull'esercizio del servizio di trasporto pubblico non di linea
- D.G.R. N.841/2001 Gestione del Servizio di Trasporto scolastico, Istituzione del ruolo preso le Camere di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura Provinciali
- Legge Regionale n. 13 del 1° agosto 2011 "disposizioni legislative in materia di trasporto scolastico in Campania e interventi finanziari per il piano di forestazione e bonifica montana"
- Legge Regionale 28 marzo 2002 n. 3. "Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania"
- Direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, relativa ai servizi nel mercato interno.
- Art.6 decreto legislativo 26 marzo 2010, n.59 (Attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno)
- Art.3 commi 1, 2, 3 e il comma 11-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138 (Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo), convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148
- Decreto-legge 31 maggio 2014, n. 83 convertito con modificazioni dalla L. 29 luglio 2014, n. 10 «Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo».
- Decreto-legge 14 dicembre 2018 n. 135 convertito, con modifiche, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12 art. 10 bis ("Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 14 dicembre 2018 n. 135, recante disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione").
- Sentenza della Corte costituzionale n.56/2020
- Legge 218/03 - Disciplina dell'attività di trasporto di persone mediante noleggio di autobus con conducente -



Consiglio Regionale della Campania

- Reg. CE 1071/2009 - norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus-
- Reg. CE 1073/2009- norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada-

Relazione tecnico-finanziaria

La presente proposta di legge non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale atteso che le norme ivi contenute hanno carattere squisitamente ordinamentale.

1) Descrizione elementi informativi in ordine al contesto finanziario

2) Indicazioni sulla presenza di oneri finanziari presunti (diretti/indiretti) derivanti dal progetto di legge e relativa quantificazione sommaria

***Legge Regionale
Disciplina del settore dei trasporti pubblici non di linea***

Articolo.	PRESENZA ONERI (Si/No)	STIMA ONERI (IN EURO)	DATI - CRITERI - METODI UTILIZZATI PER LA QUANTIFICAZIONE DEGLI ONERI
Art. 1	NO	/	Finalità
Art. 2	NO	/	Classificazione dei servizi di trasporti pubblici non di linea
Art. 3	NO	/	Servizio di taxi
Art. 4	NO	/	Servizio di noleggio con conducente
Art. 5	NO	/	Servizio di noleggio di autobus con conducente
Art. 6	NO	/	Funzioni della Regione
Art. 7	NO	/	Funzioni dei comuni
Art. 8	NO	/	Forme giuridiche di esercizio dei servizi di trasporto pubblico non di linea
Art. 9	NO	/	Sostituzione alla guida e turni di lavoro
Art.10	NO	/	Integrazione dell'esercizio di trasporti pubblici locali
Art.11	NO	/	Trasporto Categorie particolari
Art.12	NO	/	Registro Regionale telematico delle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico non di linea
Art.13	NO	/	Contenuti del Registro regionale delle imprese
Art.14	NO	/	Accesso al Registro regionale delle imprese
Art.15	NO	/	Commissione di esame
Art.16	NO	/	Ruolo dei conducenti dei veicoli o natanti adibiti a servizi pubblici non di linea
Art.17	NO	/	Requisiti per l'iscrizione nel ruolo



Consiglio Regionale della Campania

Art.18	NO	/	Revisione del ruolo
Art.19	NO	/	Servizi di collegamento con gli aeroporti e porti
Art.20	NO	/	Monitoraggio e sanzioni dei servizi di autonoleggio con conducente di collegamento con gli aeroporti e porti Sospensione o revoca dell'autorizzazione
Art.21	NO	/	Sistema Tariffario Regionale dei Trasporti non di Linea
Art.22	NO	/	Attività di noleggio di autobus con conducente
Art.23	NO	/	Divieto attività di noleggio di autobus con conducente acquistati con sovvenzioni pubbliche
Art.24	NO	/	Accesso al mercato
Art.25	NO	/	Modalità di rilascio dell'autorizzazione di noleggio di autobus con conducente
Art.26	NO	/	Registro regionale delle imprese esercenti l'attività di noleggio di autobus con conducente
Art.27	NO	/	Disposizioni concernenti i conducenti
Art.28	NO	/	Separazione del ramo di azienda
Art.29	NO	/	Sanzioni amministrative e pecuniarie
Art.30	NO	/	Sospensione o revoca dell'autorizzazione
Art.31	NO	/	Sanzioni amministrative conseguenti e connesse
Art.32	NO	/	Infrazioni compiute da autobus immatricolati all'estero
Art.33	NO	/	Servizi internazionali di noleggio di autobus con conducente in Stati non appartenenti all'Unione europea
Art.34	NO	/	Criteri per l'applicazione delle sanzioni
Art.35	NO	/	Cronotachigrafo
Art.36	NO	/	Norme di contabilità
Art.37	NO	/	Carta dei servizi dell'attività di noleggio di autobus con conducente
Art.38	NO	/	Regolamento di attuazione La norma affida alla Giunta regionale l'emanazione di un regolamento che disciplini gli interventi individuati dalla presente legge
Art.39	NO	/	Norme transitorie
Art.40	NO	/	Disposizioni finali
Art. 41	NO	/	Norme Finanziaria che stanzi le eventuali risorse necessarie all'attuazione della presente proposta di legge



Consiglio Regionale della Campania

Art.42	NO	/	Entrata in vigore disciplina l'entrata in vigore della legge.
--------	----	---	--

3)Indicazione sulla tipologia di copertura della spesa in relazione agli oneri quantificati riferimenti al bilancio di previsione finanziario per il triennio 2023-2026

Sezione A) Natura, tipologia e modalità di copertura finanziaria ai sensi dall'articolo 38 del d. lgs. 118/2011.

NATURA SPESA:	spesa corrente annuale	pluriennale pluriennale
TIPOLOGIA SPESA:	obbligatoria	non obbligatoria

STANZIAMENTO Anno 2023 € 0	Anno 2024 € 0	Anno 2054 € 0
---	------------------	------------------

MISSIONE E PROGRAMMA U CUI IMPUTARE LA SPESA

MODALITA DI COPERTURA

Riduzione di Precedenti autorizzazioni legislative di spesa	NO 0,00	0,00
Risorse presenti In fondi speciali	NO	0,00
Ricorso a nuove o maggiori entrate 0,00	COMPILARE SEZIONE SOTTOSTANTE B	0,00
Altre modalità	All'interno della	

Sezione B) Indicare nuove o maggiori entrate da utilizzare a copertura della spesa indicata nella Sezione A)



Consiglio Regionale della Campania

Nella proposta di legge non sono contenute disposizioni che prevedono nuove o maggiori entrate.

TITOLO: _____

TIPOLOGIA DELL'ENTRATA:

Sezione C) In caso di disposizioni che prevedono minori entrate, alla stregua di una linea di spesa indicare idonea copertura finanziaria compensativa

Nella proposta di legge non sono contenute disposizioni che prevedono minori entrate.



Consiglio Regionale della Campania

SCHEDA AIR

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

PROPOSTA DI LEGGE

“DISCIPLINA DEL SETTORE DEI TRASPORTI PUBBLICI NON DI LINEA”

ad iniziativa del Consigliere Regionale

LUCA CASCONI



Consiglio Regionale della Campania

SEZIONI	CONTENUTI
Sezione 1 - Contesto e obiettivi dell'interven- to di regolamenta- zione	<p>a) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate</p> <p>La presente proposta di legge nasce dall'esigenza di portare, al centro dell'attenzione politica, un nuovo sistema che disciplini il trasporto pubblico non di linea in Campania. Lo sviluppo turistico in Italia ed in particolare nella nostra regione, in questi ultimi due anni, subito dopo la pandemia da coronavirus, è notevolmente cresciuto tanto da dover intervenire e sviluppare un nuovo sistema di trasporto integrato che risponda alle esigenze di mobilità delle persone e di sostenibilità ambientale, nonché di promuovere il miglioramento della qualità dei servizi e di perseguire la sostenibilità economica del sistema. Altro obiettivo è quello di migliorare l'affidabilità, la puntualità e la regolarità di un servizio che è diventato vitale per la crescita della nostra regione attraverso processi dell'associazionismo del settore e favorire la costruzione di soggetti imprenditoriali anche in forma aggregata e consortile tale da sviluppare sinergie ed economie di scala, nonché raggiungere un concreto miglioramento della qualità ed ammodernamento del servizio.</p> <p><u>CRITICITÀ CONSTATATE/ESIGENZA SOCIALI</u></p> <p>Oggi in Campania, il Trasporto Pubblico Locale soddisfa una domanda minima di mercato ed occorre necessariamente migliorare e potenziare offerta e qualità ai tanti utenti che si rivolgono a questo servizio. Il progresso tecnologico e l'avvento delle piattaforme digitali incidono su tutto il settore della mobilità, soprattutto quella urbana: le città costituiscono, infatti, il terreno più fertile ove soluzioni innovative, in particolar modo pratiche di condivisione, possono attecchire. La domanda di mobilità dei cittadini incontra una corrispondente offerta delle diverse modalità di trasporto, sulla base delle caratteristiche degli spostamenti effettuati in termini di frequenza giornaliera, settimanale e stagionale, direzione (verso centro o hinterland) esempi di percorrenza. I servizi taxi e noleggio con conducente (NCC), a differenza del trasporto pubblico locale (Tpl) che ha maggiori connotazioni di universalità, soddisfano le esigenze di spostamento di specifici segmenti di utenza (affari, turisti, disabili, ecc.) in particolari circostanze (ad es. quando il servizio di Tpl non è disponibile o comporta tempi di percorrenza lunghi), spesso con caratteri di occasionalità, o integrando gli altri servizi esistenti.</p> <p><u>CONTESTO NORMATIVO</u></p> <p>In Italia i servizi di trasporto pubblico non di linea sono regolamentati dalla legge quadro nazionale (Legge 15 gennaio 1992, n. 21) che distingue fra servizio taxi e servizio di noleggio con conducente (NCC). La legge quadro fissa le linee guida fondamentali e, insieme al D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 (c.d. decreto Burlando), delinea gli ambiti</p>



Consiglio Regionale della Campania

di competenza delle normative regionali e comunali, cui spetta la regolamentazione concreta del servizio dal punto di vista economico e qualitativo. La riforma costituzionale del Titolo V, tuttavia, ha inserito il trasporto tra le materie per cui le Regioni possono prevedere una propria disciplina esclusiva, di fatto assegnando a queste il potere di disciplinare in deroga alla legge quadro nazionale. Nonostante ciò, il quadro normativo si è mantenuto sostanzialmente inalterato in tutte le regioni fino all'approvazione del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito nella Legge 4 agosto 2006, n. 248 il cosiddetto decreto Bersani.

OBIETTIVI DELL'INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE

Obiettivo della presente proposta di legge è promuovere la tutela dei diritti degli utenti che utilizzano il trasporto pubblico di linea e non di linea e di assicurare la qualità, l'universalità, la fruibilità e l'economicità delle prestazioni.

Altro obiettivo è sviluppare un sistema del trasporto regionale e locale in Campania affinché risponda alle esigenze di mobilità delle persone e di sostenibilità ambientale e favorire, attraverso l'ammodernamento e la razionalizzazione dell'offerta, l'ottimizzazione delle reti, lo sviluppo dei centri di interscambio e l'integrazione tra le diverse tipologie di servizio, il trasferimento modale dal mezzo privato al mezzo pubblico e migliorare la qualità del servizio in termini di regolarità, affidabilità, comfort, puntualità e accessibilità, anche mediante l'adozione di tecnologie innovative.

DESTINATARI

I cittadini della regione Campania.

I tantissimi turisti in visita in Campania

Indicazione degli obiettivi perseguiti con l'intervento normativo.

Gli obiettivi di breve/ medio periodo o specifici dell'intervento normativo sono i seguenti: migliorare la vivibilità in ambito urbano e le condizioni ambientali del territorio, incentivare la mobilità sostenibile, anche attraverso lo sviluppo di nuove forme di mobilità, prevedendo l'utilizzo di tecnologie innovative

b) Descrizione degli indicatori che consentono di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

principali indicatori saranno, tra gli altri:

Regione Campania

Amministrazioni comunali

Associazioni di categoria

c) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.



Consiglio Regionale della Campania

	Soggetti pubblici: Regione Campania; Comuni Associazioni di categoria Destinatari Indiretti: la collettività nel suo insieme
Sezione 2 - Procedure di consultazione e precedenti l'intervento	Ministero infrastrutture e trasporti Regione Campania
Sezione 3 - Valutazione dell'opzione di non intervento di regolamentazione (opzione zero)	L'opzione zero è stata valutata come non preferibile in quanto il "non intervento" non sarebbe in grado di fornire una risposta valida al raggiungimento degli obiettivi. La necessità di un intervento normativo è legata principalmente all'esigenza di avere una legge regionale che omogenizzi un settore delicato e determinante per lo sviluppo sostenibile, per la costante crescita della domanda turistica e per le continue difficoltà riscontrate nell'incrementare l'offerta del trasporto pubblico locale. La proposta di legge pone al centro anche il problema dei piccoli comuni e quelli delle aree interne, a volte esclusi da una rete di trasporto pubblico capace di coprire la presenza nell'arco dell'intera giornata.
Sezione 4 - Opzioni alternative all'intervento o regolatorio	Non sono state considerate e valutate opzioni. Eventuali attività programmatiche a carico della Giunta finalizzate all'organizzazione di attività oggetto della legge hanno necessità di essere individuate e finalizzate con un provvedimento legislativo.
Sezione 5 - Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI	a) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta per i destinatari diretti e indiretti Non sono state considerate e valutate opzioni svantaggiose. L'approvazione della proposta di legge in oggetto apporterebbe solo vantaggi a tutti gli attori che si occupano del trasporto pubblico di linea e non. Uno sviluppo sostenibile del trasporto pubblico non di linea apporterebbe, altresì, vantaggi notevoli a quei comuni, a forte vocazione turistica, che nei periodi di massima richiesta avvertono difficoltà nel trasporto pubblico di linea dovuto alla forte e crescente presenza di turisti dopo l'epidemia da coronavirus. Porterebbe vantaggi a quei paesi che, da decenni, osservano e sono protagonisti passivi di una assenza del trasporto pubblico non di linea in quanto poco remunerativo. Eventuali attività programmatiche a carico della Giunta finalizzate all'organizzazione di attività oggetto della legge hanno necessità di essere individuate e finalizzate con un provvedimento legislativo. 1) Vantaggi per i cittadini:



Consiglio Regionale della Campania

	<ul style="list-style-type: none">- ottimizzazione delle reti;- miglioramento ambientale- puntualità ed accessibilità anche attraverso tecnologie innovative;- qualità dei servizi <p>2) Vantaggi per il territorio</p> <ul style="list-style-type: none">- migliore rapporto di interscambio tra le diverse comunità;- riavvicinamento dei paesi montani con le realtà costiere ed i grossi centri urbani;- superamento di problemi connessi alla disabilità di persone. <p>b) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.</p> <p>Trattasi di micro e medio imprese a carattere familiare e non che, sicuramente, troverebbero miglioramenti economici. Una perfetta sinergia tra le due forme di trasporto (linea e non di linea) creerebbe nuove opportunità di lavoro ed un relativo miglioramento dell'indotto.</p> <p>c) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico dei cittadini e imprese.</p> <p>Per onere informativo si intende qualunque tipologia di adempimento comportante raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni, comunicazioni e documenti alla pubblica amministrazione</p> <p>L'impatto dal punto di vista degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi introdotti a carico di cittadini è pari a zero. L'impianto normativo introduce oneri a carico della Regione per l'erogazione di eventuali contributi previsti.</p>
	<p>La Campania è oggi una delle mete più attenzionate dai grossi tour operator mondiali. La bellezza delle nostre coste, il parco archeologico di incomparabile bellezza, le realtà rurali, le nostre isole e i nostri piccoli borghi spingono milioni di turisti a visitare la nostra regione. Migliorare la proposta di mobilità sull'intero territorio campano, (attraverso un trasporto di linea e non che sia al passo con i tempi), permetterà agli operatori del settore, in uno con gli operatori del turismo, di poter programmare offerte integrative ai tantissimi turisti interessati alle nostre bellezze. Una perfetta rete tra le due forme di trasporto sarebbe un sollievo per i tantissimi pendolari che, ogni giorno, dalle aree interne sono costretti, sia per lavoro o per qualsiasi altra esigenza, a spostarsi verso i grossi centri urbani. Ciò apporterebbe miglioramenti alle reti infrastrutturali e migliorerebbe il coordinamento tra i servizi pubblici e privati finalizzati al collegamento tra i comuni, aree rurali ed urbane e tra questi ed il comune capoluogo di provincia e regione.</p>



Consiglio Regionale della Campania

Sezione 7 - Modalità attuative dell'interven- to di regolamenta- zione	<p>a) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio La concretizzazione delle disposizioni previste dall'intervento normativo è demandata alla Giunta regionale, d'intesa con i comuni della Regione, e con le associazioni del settore.</p> <p>b) Azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento Oltre alla consueta pubblicazione nel BURC, la Regione assicura sostegno economico, visibilità e azione di divulgazione attraverso gli strumenti informativi, anche su piattaforma digitale.</p> <p>c) Strumenti e modalità per il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio L'attività di analisi e controllo sullo stato di attuazione della norma è implicitamente affidata alla regione Campania.</p> <p>d) Meccanismi previsti per la revisione dell'intervento regolatorio L'intervento normativo non è corredato da una clausola valutativa</p>
Sezione 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea	L'intervento regolatorio rispetta i livelli minimi di regolazione europea.



Consiglio Regionale della Campania

