Proposta di legge "Modifiche alla legge regionale 22 luglio 2024, n. 10 (Disciplina del Settore dei Trasporti Pubblici non di Linea e dell'attività di Trasporto di Viaggiatori su Strada) e alla legge regionale 4 agosto 2026, n. 7 (Modifiche alla legge regionale 22 luglio 2024, n. 10 -Disciplina del Settore dei Trasporti Pubblici non di Linea e dell'attività di Trasporto di Viaggiatori su Strada - e disposizioni in materia di aggiornamento periodico del fabbisogno dei servizi di noleggio con conducente)"

Relazione Illustrativa

Con la proposta di legge di cui in oggetto si intende dare attuazione agli impegni presi con il Governo nell'ambito della procedura di confronto interistituzionale volta alla diminuzione del contenzioso di legittimità costituzionale fra lo Stato e le Regioni di cui all'art 127 della Costituzione.
Nello specifico, si intende modificare le disposizioni osservate rispettivamente dall'Ufficio Legislativo del Ministero delle Imprese e del Made in Italy (art.3 commi 1,2,3 6 della legge 4 agosto 2026, n. 7) e dall'Ufficio Legislativo del Ministero dele Infrastrutture e dei Trasporti Imprese e del Made in Italy (art. 13 bis della legge regionale 22 luglio 2024, n. 10).
Riguardo alla legge 4 agosto 2026, n. 7 (Modifiche alla legge regionale 22 luglio 2024, n. 10 - Disciplina del Settore dei Trasporti Pubblici non di Linea e dell'attività di Trasporto di Viaggiatori su Strada - e disposizioni in materia di aggiornamento periodico del fabbisogno dei servizi di noleggio con conducente" si intende modificare i commi 1,2,3 6 dell'art. 3 (Disposizioni transitorie per l'applicazione delle linee guida regionali in materia di autorizzazioni NCC e monitoraggio regionale).
In particolare:

a) la riformulazione del comma 1 recepisce l'esigenza, evidenziata dal MIMIT, di evitare che il limite del 20 per cento possa essere letto come misura strutturale o temporalmente indeterminata. La Regione mantiene la propria funzione di programmazione, ma rende esplicito che la misura opera in via transitoria, riguarda soltanto i nuovi rilasci e resta inserita nel sistema dei criteri e delle deroghe delle Linee guida regionali. La disciplina campana non introduce, pertanto, un divieto generalizzato di nuovi ingressi, ma un meccanismo temporaneo di governo della loro progressione;
b) La riformulazione del comma 2 mira ad eliminare l'ambiguità testuale presente nel testo vigente senza incidere sulle autorizzazioni già legittimamente esistenti e senza rinunciare al principio di gradualità dei nuovi ingressi. La disposizione, infatti, può essere letta in senso più restrittivo rispetto alla ratio della legge. Il comma 1 riguarda le nuove autorizzazioni, mentre il rinvio contenuto nel comma 2 alla soglia massima prevista dal comma 1 può indurre a ritenere che il 20 per cento rappresenti anche il limite complessivo. La nuova

formulazione separa in modo inequivoco i due piani: il contingente massimo resta quello determinato dalle Linee guida; il 20 per cento opera soltanto sui nuovi rilasci nella fase transitoria. La modifica risponde direttamente al rilievo ministeriale relativo al possibile effetto di contingentamento derivante dal combinato disposto dei commi 1 e 2;

c) la riformulazione del comma 3 evita incertezze sugli effetti della disciplina rispetto ai titoli già rilasciati e ai procedimenti già conclusi. La finalità non è rimettere in discussione situazioni consolidate, ma disciplinare con maggiore chiarezza i rilasci futuri e il rapporto tra autorizzazioni esistenti, soglia complessiva e limite transitorio. La modifica circoscrive gli effetti della disciplina transitoria ai futuri rilasci e ai procedimenti non ancora conclusi, rafforzando la certezza giuridica e coordinando il comma 3 con le nuove formulazioni dei commi 1 e 2. Il riferimento temporale previsto nel testo riformulato è espressamente collegato all'entrata in vigore della legge di modifica, così da evitare dubbi sulle autorizzazioni rilasciate dopo la L.R. n. 7/2026 e prima dell'intervento correttivo;

d) la riformulazione del comma 6 risponde al rilievo ministeriale secondo cui un atto amministrativo della Giunta non può modificare il parametro del 20% fissato dalla legge. Alla luce della dinamicità della disciplina, la presente proposta di modifica prevede che la Giunta, in base alle risultanze dell'attività di monitoraggio dell'andamento del mercato, può formulare al Consiglio una proposta motivata di intervento legislativo.

Riguardo alla legge 22 luglio 2024, n. 10 (Disciplina del Settore dei Trasporti Pubblici non di Linea e dell'attività di Trasporto di Viaggiatori su Strada):

a) l'abrogazione dell'articolo 13 bis" Servizi di trasferimento accessori all'attività ricettiva e ai pacchetti turistici" della legge regionale 22 luglio 2024, n. 10 (Disciplina del Settore dei Trasporti Pubblici non di Linea e dell'attività di Trasporto di Viaggiatori su Strada) recepisce le osservazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) che segnalavano la criticità legate all'inserimento della predetta disciplina in una normativa regionale. Il MIT inoltre evidenziava nello schema del nuovo codice della strada, attualmente all'esame del Consiglio dei Ministri, è prevista anche la disciplina statale relativa all'uso da parte di taluni soggetti operanti nel settore turistico ricettivo di veicoli immatricolati "uso proprio" per trasporti strumentali all'esecuzione delle proprie attività principali.

Luca Cascone

Massimiliano Manfredi