



Giunta Regionale della Campania

Direzione Generale per la Mobilità

Linee guida in attuazione dei compiti attribuiti alla Regione dalla legge regionale n. 10 del 22 luglio 2024 (*"Disciplina del settore dei Trasporti Pubblici non di Linea e dell'attività di Trasporto di Viaggiatori su Strada"*) e successive modifiche e integrazioni

1. Parte generale.
2. Linee di indirizzo per la definizione dei bacini territoriali di cui all'articolo 9 della legge regionale n. 10/2024.
3. Criteri cui devono attenersi i Comuni per calcolare il fabbisogno locale dei servizi di taxi e di noleggio con conducente e per stabilire il numero dei veicoli e dei natanti necessari per l'espletamento dei servizi stessi.
4. Modalità di iscrizione, di gestione, aggiornamento e tenuta, nonché modalità di accesso al Registro regionale delle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico non di linea di cui all'articolo 14 della legge regionale n. 10/2024.
5. Modalità di presentazione della SCIA (articolo 23 della legge regionale n. 10/2024), procedure e modalità per la verifica periodica del mantenimento dei requisiti richiesti.
6. Gestione, implementazione, aggiornamento e tenuta del Registro regionale delle imprese esercenti l'attività di noleggio di autobus con conducente, nonché modalità di invio al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'elenco delle imprese esercenti l'attività di noleggio di autobus con conducente.

1. Parte generale

1.1 Nel quadro della legislazione vigente, la legge regionale n. 10 del 22 luglio 2024 (*"Disciplina del settore dei Trasporti Pubblici non di Linea e dell'attività di Trasporto di Viaggiatori su Strada"*) e successive modifiche e integrazioni disciplina sia il settore dei trasporti pubblici non di linea in Campania, in applicazione della legge n. 21/1992 (*Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*) sia il settore del servizio di noleggio di autobus con conducente, nell'ambito di quanto previsto dalla legge n. 218/2003 (*Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente*).

1.2 Sulla base dei compiti attribuiti alla Regione dall'art. 6 della legge regionale n. 10/2024, con il presente atto la Giunta regionale definisce:

- a) le linee di indirizzo per la definizione dei bacini territoriali di cui all'articolo 9 della predetta legge;
- b) i criteri cui devono attenersi i Comuni per calcolare il fabbisogno locale dei servizi di taxi e di noleggio con conducente e per stabilire il numero dei veicoli e dei natanti necessari per l'espletamento dei servizi stessi;
- c) la modalità di iscrizione, di gestione, aggiornamento e tenuta, nonché le modalità di accesso al Registro regionale delle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico non di linea di cui all'articolo 14 della presente legge;
- d) le modalità di presentazione della SCIA come previsto dall'articolo 23 della legge regionale, insieme alle procedure e modalità per verificare periodicamente il mantenimento dei requisiti richiesti;
- e) la gestione, l'implementazione, l'aggiornamento e la tenuta del Registro regionale delle imprese esercenti l'attività di noleggio di autobus con conducente, nonché la modalità di invio al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'elenco delle imprese esercenti l'attività di noleggio di autobus con conducente.

1.3 Ai fini del presente atto, per "NCC autovettura" si intende il servizio di noleggio con conducente svolto con veicoli di categoria M1, reso su prenotazione; per "NCC autobus" si intende l'attività disciplinata dal Titolo V della L.R. 22 luglio 2024, n. 10. Le disposizioni sulla Carta dei Servizi di cui all'articolo 31 della medesima legge si applicano esclusivamente all'NCC autobus.

2. Linee di indirizzo per la definizione dei bacini territoriali di cui all'articolo 9 della legge regionale n. 10/2024

2.1 La legge regionale n. 10/2024 dispone che le stazioni, i porti e gli aeroporti operanti in Campania e aperti al traffico civile possono costituire bacino di traffico comprensoriale per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea garantiti dai titolari delle licenze di taxi.

2.2 Il bacino di traffico comprensoriale è costituito da un'area funzionale omogenea, coincidente con un nodo di interscambio strategico di mobilità (aeroporto, porto, stazione ferroviaria o interporto), o altri punti di interesse (ospedali, università, centri di competenza specialistica, insediamenti o aree industriali di particolare interesse, aree naturali protette ed altri poli di rilevanza pubblica e collettiva) nella quale si concentrano esigenze di trasporto pubblico non di linea tali da giustificare una regolamentazione specifica e coordinata dei servizi di taxi, al fine di sopperire una carenza di licenze tale da non soddisfare la domanda esistente.

La definizione dei bacini di traffico comprensoriale è finalizzata a:

- disciplinare l'accesso e l'organizzazione del servizio in modo coordinato e uniforme nei principali nodi di interscambio della mobilità regionale;
- garantire un equilibrio tra offerta e domanda, evitando fenomeni di sovrapposizione o conflittualità tra operatori provenienti da territori diversi;
- promuovere la qualità, la sicurezza e l'efficienza del servizio offerto all'utenza anche attraverso criteri condivisi di turnazione, contingentamento e accesso regolato;
- favorire la cooperazione istituzionale tra Regione, Comuni, Province, enti gestori delle infrastrutture e soggetti rappresentativi delle categorie interessate;
- ottimizzare l'integrazione con gli altri sistemi di mobilità anche in chiave turistica e intermodale;
- consentire ai titolari di licenza taxi operante nel bacino di effettuare il servizio di prelievo dell'utenza anche in deroga al confine territoriale di propria competenza, previa nuova organizzazione dei turni da effettuare tra i diversi uffici comunali competenti.

2.3 L'individuazione di tali ambiti, con le modalità di cui all'art. 9 della legge regionale n. 10/2024, avviene nel rispetto delle presenti linee di indirizzo, che stabiliscono:

1. le tipologie di infrastrutture di trasporto eleggibili (aeroporti, stazioni, porti, interporti);
2. i criteri tecnico-strategici (domanda di mobilità, organizzazione dei servizi di trasporto pubblico, aspetti economici) per la loro delimitazione;
3. i requisiti minimi per l'attivazione (flussi di traffico, importanza logistica dell'area interessata, necessità del coinvolgimento di una pluralità di comuni).

2.4 Le infrastrutture di trasporto, rispetto alle quali è possibile l'eventuale individuazione del territorio per la costituzione dei bacini di traffico comprensoriale, appartengono alle seguenti tipologie:

- **Aeroporti**: l'Aeroporto di Capodichino nel Comune di Napoli e l'Aeroporto Salerno Costa d'Amalfi, sito nel territorio dei comuni di Pontecagnano Faiano e Bellizzi, quali infrastrutture aeroportuali aperte al traffico civile nella regione Campania;
- **Stazioni ferroviarie**: in Campania, in base al gestore delle linee, sono classificabili in tre tipologie:
 - stazioni/fermate RFI a servizio delle linee gestite da Trenitalia che coprono il territorio regionale. Esse sono 122, vengono indicate nella Tabella 2 dell'Allegato G dell'Accordo quadro, stipulato tra Regione Campania e RFI, approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 102 del 08.03.2022 e sono classificate in *Platinum* (grandi impianti ferroviari caratterizzati da altissime frequentazioni e servizi viaggiatori di qualità elevata per lunga, media e breve percorrenza, come le stazioni dell'Alta Velocità), *Gold* (impianti ferroviari di dimensioni medio/grandi, caratterizzati da frequentazioni alte e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza), *Silver* (impianti ferroviari di dimensioni medio/piccole, caratterizzati da consistenti o elevate frequentazioni nei casi di metropolitana urbana, spesso impresenziate e prive di fabbricato viaggiatori, ovvero stazioni e fermate medio/piccole caratterizzate da frequentazioni consistenti e servizi per la lunga, media e breve percorrenza), *Bronze* (piccole stazioni e fermate caratterizzate da basse o bassissime frequentazioni, spesso impresenziate, prive di fabbricato viaggiatori e dotate di servizi unicamente per il traffico regionale/locale);
 - stazioni/fermate EAV a servizio delle linee gestite da EAV che coprono il territorio regionale. Esse sono 146 e appartengono alle 10 linee suddivise in 4 ambiti (Vesuviane, Flegree, Suburbane e Metro). Vengono classificate in stazioni (77), fermate (66), stazioni

chiuse (1) e fermate chiuse (2), come dettagliato nell'Allegato 1 al Contratto di programma stipulato con la Regione Campania;

- stazioni/fermate ANM a servizio delle linee gestite da ANM nel Comune di Napoli. Esse appartengono alla Linea 1 (20), alla Linea 6 (8) e alle quattro funicolari (16) e sono tutte ubicate nel Comune di Napoli.

Tra le tipologie di stazioni indicate quelle più significative in termini di flussi possono essere considerate per la costituzione dei bacini di traffico comprensoriale.

- **Porti**: quali specchi d'acqua naturali o artificiali, adiacenti alla costa o a un corso d'acqua, comprendono infrastrutture per l'attracco e la sosta di navi e barche, per l'imbarco e sbarco di passeggeri e merci, la cantieristica, la pesca e i servizi necessari alle attività nautiche. Allo stato, in Campania sono individuabili i 40 porti o punti di accosto, appartenenti a 34 Comuni, così suddivisi:
 - Isole del Golfo (7 porti/accosti, 7 Comuni);
 - Area Flegrea (4 porti/accosti, 3 Comuni);
 - Napoli (5 porti/accosti, 1 Comune);
 - Area Vesuviana (5 porti/accosti, 5 Comuni);
 - Area Sorrentina (5 porti/accosti, 4 Comuni);
 - Area Amalfitana e Salerno (6 porti/accosti, 6 Comuni);
 - Area Cilento (8 porti/accosti, 8 Comuni).
- **Interporti**: le due infrastrutture interportuali esistenti in Campania sono l'Interporto di Nola (gestito dalla Interporto Campano S.p.A., sorge a ridosso del CIS 11 di Nola e ospita tutti i maggiori grossisti dell'area napoletana, con una movimentazione a regime fino a 8,5 milioni di tonnellate di merce all'anno) e l'Interporto di Marcianise (gestito dalla società Interporto Sud Europa S.p.A., situato tra i comuni di Maddaloni e Marcianise, a 7 km dall'interporto di Nola, al centro di un importante nodo sia stradale che ferroviario).
- **Altri punti di interesse**: ospedali, università, centri di competenza specialistica, insediamenti o aree industriali di particolare interesse, aree naturali protette ed altri poli di rilevanza pubblica e collettiva.

2.5 I criteri tecnico-strategici per l'individuazione e la perimetrazione di ambiti territoriali omogenei, che possono costituire bacini di traffico comprensoriale per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, tengono conto della domanda di mobilità, dell'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di determinati aspetti economici.

2.6 L'analisi della domanda di mobilità, ai fini della costituzione del bacino di traffico comprensoriale, deve tenere conto dei seguenti elementi:

- fabbisogno di spostamento per motivi di lavoro, studio, salute, turismo e per altre attività, con valutazione della loro interconnessione tra i diversi comuni o aree all'interno del bacino;
- caratteristiche demografiche e socioeconomiche del territorio, relativamente alla densità abitativa, alla distribuzione della popolazione e alle attività economiche per comprendere i flussi di traffico e le loro variazioni nel tempo.

2.7 L'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico è la risultante di un'analisi che deve comprendere, da un lato, la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza della rete di trasporto pubblico e privato esistente, con identificazione dei nodi di interscambio e delle aree di criticità; dall'altro, la valutazione dell'integrazione modale tra le diverse modalità di trasporto (bus, treni, ecc.) e la loro interconnessione, per cui la definizione del bacino comprensoriale contribuisce a creare un sistema di trasporto pubblico più efficiente e accessibile.

2.8 Per la definizione dei bacini di traffico comprensoriale è altresì necessaria una valutazione positiva della sussistenza di determinati aspetti economici, che includono efficienza (l'utilizzo ottimale delle risorse disponibili, con riduzione degli sprechi e miglioramento complessivo del sistema di trasporto) e sostenibilità (la definizione del bacino deve contribuire a scelte di mobilità più sostenibili, che includono la gestione responsabile delle risorse e l'incentivazione dell'uso del trasporto pubblico, con conseguente riduzione dell'impatto ambientale).

2.9 Per l'istituzione di bacini di traffico comprensoriale per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea debbono sussistere altresì le seguenti condizioni minime predeterminate:

- flussi di traffico significativi e rilevante importanza logistica dell'area interessata;
- carenza, nel Comune sede del nodo di interscambio che genera tali flussi, di un numero adeguato di licenze taxi.
- coinvolgimento di una pluralità di Comuni.

2.10 Qualora un Comune della Regione, sede di una delle infrastrutture di trasporto eleggibili (aeroporti, stazioni, porti, interporti), non disponga di un numero adeguato di licenze taxi, la Città metropolitana di Napoli o la Provincia o il Comune medesimo (che ne fa richiesta all'Amministrazione provinciale di competenza) possono promuovere intese con i Comuni interessati e secondo l'*iter* amministrativo di cui al successivo punto, al fine di circoscrivere tali ambiti e in essi assicurare il coordinamento degli autoservizi pubblici non di linea.

2.11 La Città metropolitana di Napoli e le Amministrazioni Provinciali sono i soggetti competenti per l'istituzione dei bacini di traffico comprensoriali di cui all'articolo 9 della L.R. 22 luglio 2024, n. 10. Secondo quanto previsto dalla predetta norma e nel rispetto dei criteri e delle condizioni di cui alle presenti linee di indirizzo, l'istituzione di ciascun bacino avviene mediante atto deliberativo di approvazione da parte dell'organo competente, previa intesa tra le Amministrazioni coinvolte. Il procedimento amministrativo per l'istituzione di un bacino di traffico comprensoriale, sia che avvenga su iniziativa della Città metropolitana di Napoli o di una Provincia sia a seguito della richiesta di uno o più Comuni interessati, comprende le seguenti fasi:

1. Convocazione di un Tavolo tecnico da parte del soggetto competente: attivazione di un confronto tecnico-istituzionale con la partecipazione dei soggetti coinvolti;
2. Consultazioni: raccolta dei contributi e dei pareri degli enti locali interessati, delle associazioni di categoria, delle sigle sindacali maggiormente rappresentative e dell'ente gestore dell'infrastruttura eleggibile, coincidente con un nodo di interscambio strategico di mobilità (aeroporto, porto, stazione ferroviaria o interporto), di ACaMIR;
3. Raccolta e analisi dei dati su traffico e mobilità: acquisizione ed esame dei dati relativi ai flussi di traffico e alle esigenze di mobilità nell'area potenzialmente interessata, nonché alle caratteristiche geografiche e demografiche del territorio e alle necessità di mobilità delle comunità locali, tenendo conto dei criteri e delle condizioni di cui alle presenti linee di indirizzo;
4. Valutazione tecnica finale e predisposizione degli atti necessari per l'istituzione formale del bacino territoriale: sottoscrizione dell'intesa, il cui contenuto minimo è stabilito dall'art. 9, comma 3, della legge regionale n. 10/2024, e approvazione da parte dell'organo competente. L'intesa viene poi trasmessa ad ogni singolo Comune ricadente nell'ambito del bacino di traffico comprensoriale per la conseguenziale approvazione con proprio atto deliberativo.

2.12 Nel caso di bacini interprovinciali, il soggetto competente per l'istituzione del bacino di traffico comprensoriale è l'Amministrazione provinciale/Città metropolitana che coinvolge il maggior numero di Comuni interessati.

2.13 L'accesso ai fini del prelievo dell'utente ai bacini di traffico comprensoriali di cui all'articolo 9 della legge regionale n. 10/2024 è riservato ai soggetti titolari di licenze per il servizio taxi, rilasciate da Comuni ricompresi nell'area del bacino medesimo.

2.14 La Città metropolitana di Napoli o l'Amministrazione Provinciale territorialmente competente, attraverso l'intesa con i Comuni interessati, stabilisce, tra l'altro:

- a) le condizioni per l'esercizio di taxi, con determinazione del numero massimo di veicoli ammessi ad operare nel bacino come prelievo degli utenti (contingente autorizzabile), in funzione della capacità infrastrutturale, della domanda di mobilità e delle caratteristiche del territorio, nonché i criteri di turnazione, rotazione o prenotazione dei veicoli;
- b) le disposizioni per lo stazionamento di taxi, per l'uso delle aree di sosta temporanee, le modalità di prenotazione dei servizi sul sedime dell'infrastruttura interessata (aeroporto, porto, stazione ferroviaria o interporto) e le modalità di identificazione univoca di servizi di taxi esercenti, previo accordo con l'ente gestore dell'infrastruttura;
- c) le tariffe integrate del servizio di taxi, che possono operare prelievo di utenti in deroga al confine territoriale di competenza della propria licenza;
- d) le sanzioni da applicare agli esercenti i servizi di taxi per le violazioni inerenti all'esercizio dei servizi nell'ambito del bacino comprensoriale.

2.15 Le condizioni di accesso, i contingenti autorizzabili e le modalità operative sono aggiornabili con cadenza periodica, sulla base del monitoraggio dei flussi di traffico e delle esigenze espresse dagli enti locali e dalle parti sociali.

2.16 I taxi che operano all'interno del bacino di traffico debbono essere resi riconoscibili tramite un'apposita targhetta identificativa.

2.17 In ciascun bacino di traffico comprensoriale è istituito un Tavolo tecnico permanente, di cui fanno parte, oltre all'Amministrazione provinciale competente, che svolge anche funzioni di coordinamento, i Comuni ricompresi nel bacino, ACaMIR le associazioni di categoria, le sigle sindacali maggiormente rappresentative e l'ente gestore dell'infrastruttura interessata.

Il Tavolo tecnico svolge funzioni di:

- consultazione preventiva su atti e provvedimenti di rilevanza strategica per il bacino;
- coordinamento operativo tra gli enti locali coinvolti;
- monitoraggio sull'efficacia delle misure adottate e raccolta di dati e indicatori.

2.18 I bacini di traffico comprensoriali di cui all'articolo 9 della legge regionale n. 10/2024 possono essere oggetto di revisione al fine di garantire la coerenza con l'evoluzione della domanda di mobilità, delle infrastrutture e degli assetti territoriali. Le Amministrazioni Provinciali/Città metropolitana effettuano il monitoraggio costante dei bacini di rispettiva competenza, mediante:

- la raccolta e l'analisi dei dati sui flussi di traffico passeggeri e sulla domanda di trasporto;
- l'elaborazione di indicatori di qualità del servizio erogato, dei tempi medi di attesa, di disponibilità di mezzi e di regolarità delle corse;
- il controllo del rispetto delle disposizioni regolamentari e delle intese con i Comuni;
- la rilevazione di eventuali criticità connesse al rispetto della legalità e alla presenza di fenomeni di abusivismo.

2.19 Le Province trasmettono con cadenza annuale alla Direzione Generale per la Mobilità della Regione Campania e a ad ACaMIR un rapporto dettagliato contenente i dati e le valutazioni raccolte, nonché eventuali proposte di aggiornamento.

2.20 Per quanto non espressamente previsto dalla delibera istitutiva del bacino di traffico comprensoriale, si applicano le limitazioni stabilite dalla disciplina nazionale e locale.

3. Criteri cui devono attenersi i Comuni per calcolare il fabbisogno locale dei servizi di taxi e di noleggio con conducente e per stabilire il numero dei veicoli e dei natanti necessari per l'espletamento dei servizi stessi

3.1 La legge quadro n. 21/1992 e s.m.i., all'articolo 5 stabilisce che i Comuni, nel predisporre i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, determinano:

- a) il numero ed il tipo dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio;
- b) le modalità per lo svolgimento del servizio;
- c) i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio di taxi;
- d) i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e della autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

Posto che spetta alla Regione stabilire i criteri cui devono attenersi i Comuni nel redigere i regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea (art. 4, co.2 della legge n. 21/1992 e art. 6, co. 1, lett. b) della legge regionale n. 10/2024), l'esercizio delle predette funzioni amministrative da parte dei Comuni, come specificato anche dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) con la delibera n. 46/2022, va sviluppato tenendo conto dei più ampi compiti di programmazione dei trasporti attribuiti alle Regioni.

Conformemente alla medesima Delibera ART n. 46/2022 (*"Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali"*), le presenti Linee di indirizzo stabiliscono, preliminarmente, che la metodologia per la determinazione del fabbisogno locale dei servizi di taxi prevede un *iter* procedurale che i Comuni devono seguire e che comprende, in primo luogo, la valutazione di possibili misure adottabili prima ancora di decidere un incremento del numero di licenze, quali possono essere, a scopo esemplificativo, una diversa e più efficiente programmazione del servizio e/o della turnazione, misure di flessibilità, abilitazione dei servizi in modalità *sharing*, ecc. Tale preliminare valutazione è indispensabile al fine di verificare se un eventuale deficit di offerta del servizio non derivi, piuttosto che da una carenza del numero delle licenze taxi, da una gestione irrazionale del servizio sotto il profilo strettamente organizzativo.

3.2 Verificata la necessità di nuove licenze per assicurare un livello di offerta del servizio adeguato al territorio, per la determinazione del fabbisogno locale di licenze taxi, i Comuni avviano una specifica istruttoria articolata secondo le seguenti fasi:

A. analisi della domanda di mobilità effettiva (attuale), potenziale (futura o di progetto) e debole (ovvero in realtà territoriali caratterizzati da domanda di trasporto di ridotta entità);

B. analisi dell'offerta del servizio taxi effettiva (attuale), potenziale (futura o di progetto) e di altri servizi di trasporto;

C. valutazione del livello di adeguatezza dell'attuale servizio taxi rispetto alla domanda di spostamento, tenendo conto di tutte le componenti di domanda (potenziale e debole).

3.3 Criteri di calcolo del fabbisogno locale dei servizi Taxi

3.3.1 Per ciascuna fase di attività (A, B e C) di cui al precedente paragrafo, si dovranno valutare parametri di natura territoriale e trasportistica che vengono di seguito specificati.

3.3.2 Fase A (Analisi della domanda di mobilità effettiva, potenziale e debole) da rilevarsi attraverso i fattori riportati di seguito in ordine di priorità/importanza:

1. Domanda di mobilità effettiva per servizio taxi e trasporto non di linea, espressa, ad esempio, in numero di spostamenti/corse/passeggeri, attualmente offerti nelle diverse fasce orarie ed effettuati con le varie modalità/tipologie di trasporto. In caso di indisponibilità di dati di domanda specifici del trasporto non di linea, si può ricorrere ad una stima degli stessi a partire da banche dati disponibili sulla domanda di mobilità del territorio.

2. Domanda di mobilità potenziale per il trasporto taxi e il trasporto non di linea espressa ad esempio in numero di spostamenti/corse/passeggeri potenzialmente offerti valutata considerando le corse inevase per indisponibilità del servizio (assenza di vetture adibite al trasporto di PMR, assenza di servizio nei tempi richiesti dall'utente, rifiuto del tassista, assenza servizio per sciopero, o altre cause). Questo parametro potrà essere valutato, come suggerito dall'ART (delibera n. 46/2022), utilizzando, ad esempio, apposite indagini o dati disponibili sulla domanda inevasa (ad esempio numero di chiamate per la fruizione del servizio rimaste senza riscontro o insoddisfatte).

3. Domanda di servizi taxi proveniente dalle persone a mobilità ridotta (PMR) ed espressa, ad esempio, in numero di utenti a mobilità ridotta che abitualmente utilizzano il servizio taxi (rappresenta una quota parte della domanda effettiva e della domanda potenziale di cui ai precedenti punti). Nel caso in cui i servizi taxi attualmente disponibili non fossero adeguati a rispondere alle esigenze di tale componente di domanda, gli Enti Locali devono, ad esempio, individuare una soglia minima di licenze taxi per le PMR sulla base di dati disponibili locali o nazionali (ad esempio l'incidenza sulla popolazione nazionale delle persone con limitazioni gravi nelle attività abitualmente svolte rilevata dall'ISTAT) e provvedere ad attivare le procedure previste dalla legge per garantire una percentuale minima di licenze associate a vetture idonee al trasporto disabili.

4. Popolazione residente e presente, espressa in numero abitanti e possibilmente distribuiti per classe di età, occupazione, professione e reddito (in modo da poter valutare la disponibilità a pagare).

5. Estensione territoriale espressa in kmq, per tener conto di esigenze legate all'estensione del territorio.

6. Attrattività turistica del territorio: intensità dei flussi turistici, misurata ad esempio in termini di numero di posti letto offerti in strutture ricettive alberghiere ed extra-alberghiere presenti sul territorio comunale e numero di notti spese, il cui dato è registrato ufficialmente presso il competente Ufficio del Turismo della Provincia di appartenenza.

7. Stazioni ferroviarie: intensità dei flussi passeggeri, misurata, ad esempio, in termini di media passeggeri saliti/discesi/anno, laddove presenti.

8. Movimento passeggeri nei porti, aeroporti e altri nodi di trasporto, laddove presenti.

9. Presenza sul territorio di strutture sanitarie, espressa, ad esempio, in numero di posti letto offerti nelle strutture sanitarie e case di cura. La presenza sul territorio di strutture sanitarie, quali ospedali e case di cura, incentiva la mobilità di quanti hanno la necessità di recarsi presso di esse, sia per lo svolgimento delle proprie attività lavorative (personale medico, infermieri, ecc.) che per motivi connessi al proprio stato di salute (pazienti).

10. Vicinanza ai principali HUB (nodi di interscambio). La vicinanza ai principali nodi di interscambio (aeroporti, porti, stazioni AV) genera un'aliquota di domanda di spostamenti di media/lunga percorrenza che necessita di essere soddisfatta.

11. Attrattori produttivi (interporti). La presenza sul territorio, ad esempio, di un eventuale interporto incentiva la mobilità di quanti hanno la necessità di recarsi presso di esso per le proprie

attività lavorative.

3.3.3 Fase B (Analisi dell'offerta del servizio taxi e di altri servizi di trasporto (di linea e non di linea) da rilevarsi attraverso i seguenti fattori, riportati di seguito in ordine di priorità/importanza:

1. Offerta effettiva di taxi espressa in numero di licenze già emesse e caratteristiche dell'organizzazione attuale del servizio in termini di programmazione del servizio e turnazione.

2. Offerta potenziale di taxi derivante da politiche di efficientamento del servizio esistente che consentono, a contingente invariato, un miglior soddisfacimento della domanda, attraverso, ad esempio, abilitazione di licenze esistenti ai trasporti in sharing e al trasporto di PMR, modifiche dell'organizzazione del servizio (anche in termini di adeguatezza della quantità e distribuzione delle aree di stazionamento e loro utilizzo), o misure in ambito urbanistico e di viabilità (ad esempio, corsie riservate, gestione della viabilità, divieti di circolazione).

3. Offerta relativa al trasporto pubblico di linea ed eventuale quota modale soddisfatta.

4. Offerta relativa agli altri servizi di trasporto non di linea individuale (NCC) e collettivo (ad esempio, autobus a chiamata) e relativa quota modale soddisfatta laddove disponibile.

5. Livello di integrazione, anche tariffaria, tra servizi pubblici di linea di diversa modalità e servizi a chiamata, tra i quali il servizio taxi, anche con riferimento all'integrazione su piattaforma digitale.

6. Politiche di programmazione dell'offerta, con particolare riferimento all'esistenza di strumenti dissuasivi della mobilità privata (ad esempio, sosta tariffata, presenza e dimensione di zone a traffico limitato, tariffe di accesso alle predette zone, tariffazione dei parcheggi pubblici) e di promozione della mobilità pubblica e collettiva (corsie riservate, incentivi all'uso di mezzi pubblici/collettivi/taxi, sostegni finanziari, ecc.)

3.3.4 Fase C (Valutazione del livello di adeguatezza dell'attuale servizio taxi rispetto alla domanda di spostamento)

Sulla base degli esiti delle analisi relative ai fattori di domanda e di offerta, gli Enti Locali valutano il livello di adeguatezza dell'attuale servizio taxi rispetto alla domanda di spostamento, tenendo conto anche delle componenti di domanda potenziale e debole. Nell'ipotesi in cui il confronto tra domanda e offerta potenziale di taxi - valutata, ad esempio, come suggerito dalla Delibera ART n. 46/2022, per un periodo non inferiore ad almeno 5 anni (scenario di progetto) - dimostri una carenza di licenze taxi rispetto alla situazione esistente (scenario attuale), l'esito dell'istruttoria determina il numero di licenze necessario a soddisfare il deficit evidenziato. In questo caso, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa di settore, gli Enti Locali possono provvedere ad attivare le procedure previste per l'adeguamento del contingente sulla base dei risultati delle analisi effettuate, modulando eventualmente l'emissione delle licenze nel tempo.

3.3.5 Una volta determinato il numero di licenze ottimale, è altresì necessario destinare una quota delle stesse al soddisfacimento delle esigenze delle persone a mobilità ridotta (PMR), con l'individuazione di una soglia minima di vetture adeguate al trasporto di disabili e con la previsione, nell'organizzazione del servizio, di un'adeguata copertura in tutte le fasce orarie e in tutti i giorni della settimana. A tal fine, gli Enti Locali individuano la soglia minima di licenze taxi per le PMR sulla base di dati disponibili locali o nazionali (ad esempio l'incidenza sulla popolazione nazionale delle persone con limitazioni gravi nelle attività abitualmente svolte rilevata da indagini ISTAT) e provvedono ad attivare le procedure previste dalla legge per garantire una percentuale minima di licenze associate a vetture idonee al trasporto disabili.

3.3.6 Una volta determinato il numero di licenze ottimale il Comune provvede, nel rispetto della normativa vigente, a trasmettere prima della pubblicazione del bando per l'emissione di nuove licenze, le proprie determinazioni all'ART., per l'acquisizione del relativo parere. I bandi per le nuove licenze taxi dovranno essere trasmessi altresì al Bollettino Ufficiale della Regione Campania (BURC) per la relativa pubblicazione.

3.4 Criteri di calcolo del fabbisogno locale dei servizi NCC

3.4.1 Ai fini del calcolo del fabbisogno locale di autovetture da adibire al servizio di Noleggio Con Conducente (NCC), analogamente a quanto definito per il servizio Taxi, occorrerà attenersi alla metodologia di seguito indicata, per la cui formulazione si è tenuto conto di elementi generatori e/o attrattori di mobilità. Essa prevede un *iter* procedurale che i Comuni devono seguire e che comprende, in primo luogo, la valutazione di possibili misure adottabili prima ancora di decidere l'incremento del numero di autorizzazioni. Tale preliminare valutazione è indispensabile al fine di verificare se un eventuale deficit di offerta del servizio non derivi, piuttosto che da una carenza del numero delle autorizzazioni NCC, da una gestione irrazionale del servizio sotto il profilo strettamente organizzativo.

3.4.2 Verificata la necessità di rilasciare nuove autorizzazioni per assicurare un livello di offerta del servizio adeguato al territorio, per la determinazione del fabbisogno locale di autorizzazioni NCC, i Comuni avviano una specifica istruttoria articolata secondo le seguenti fasi:

A. analisi della domanda di mobilità effettiva (attuale), potenziale (futura o di progetto) e debole (ovvero in realtà territoriali caratterizzati da domanda di trasporto di ridotta entità);

B. analisi dell'offerta del servizio NCC effettiva (attuale), potenziale (futura o di progetto) e di altri servizi di trasporto;

C. valutazione del livello di adeguatezza dell'attuale servizio NCC rispetto alla domanda di spostamento, tenendo conto di tutte le componenti di domanda (potenziale e debole).

3.4.3 Per ciascuna fase di attività (A, B e C) di cui al precedente paragrafo, si dovranno valutare parametri di natura territoriale e trasportistica che vengono di seguito specificati.

3.4.4 **Fase A (Analisi della domanda di mobilità effettiva, potenziale e debole)** da rilevarsi attraverso i fattori riportati di seguito in ordine di priorità/importanza:

1. Domanda di mobilità effettiva per servizio NCC e trasporto non di linea espressa, ad esempio, in numero di spostamenti/corse/passeggeri nelle diverse fasce orarie effettuati con le varie modalità/tipologie di trasporto. In caso di indisponibilità di dati di domanda specifici del trasporto non di linea, si può ricorrere ad una stima degli stessi a partire da banche dati disponibili sulla domanda di mobilità del territorio.

2. Domanda di mobilità potenziale per il trasporto con NCC e il trasporto non di linea, espressa in numero di spostamenti/corse/passeggeri potenziale valutati considerando le corse inevase per indisponibilità del servizio (assenza di vetture adibite al trasporto di PMR, assenza di servizio nei tempi richiesti dall'utente, o altre cause).

3. Domanda di servizi NCC proveniente dalle persone a mobilità ridotta (PMR) ed espressa, ad esempio, in numero di utenti a mobilità ridotta che abitualmente utilizzano il servizio NCC (rappresenta una quota parte della domanda effettiva e della domanda potenziale di cui ai precedenti punti). Nel caso in cui i servizi NCC attualmente disponibili non fossero adeguati a rispondere alle esigenze di tale componente di domanda, gli Enti Locali devono individuare una soglia minima di licenze NCC per le PMR sulla base di dati disponibili locali o nazionali (ad esempio, l'incidenza sulla popolazione nazionale delle persone con limitazioni gravi nelle attività abitualmente svolte, così come rilevata dall'ISTAT) e provvedere ad attivare le procedure previste dalla legge per garantire

una percentuale minima di licenze associate a vetture idonee al trasporto disabili.

4. Attrattività turistica del territorio: intensità dei flussi turistici misurata, ad esempio, in termini di numero di posti letto offerti in strutture ricettive alberghiere ed extra-alberghiere presenti sul territorio comunale e numero di notti spese, il cui dato è registrato ufficialmente presso il competente Ufficio del Turismo della Provincia di appartenenza.

5. Popolazione residente e presente, espressa in numero abitanti e possibilmente distribuiti per classe di età, occupazione, professione e reddito (in modo da poter valutare la disponibilità a pagare).

6. Vicinanza ai principali HUB (nodi di interscambio). La vicinanza ai principali nodi di interscambio (aeroporti, porti, stazioni AV) genera un'aliquota di domanda di spostamenti di media/lunga percorrenza che necessita di essere soddisfatta.

7. Movimento passeggeri nei porti, aeroporti e altri nodi di trasporto laddove presenti.

3.4.5 Fase B (Analisi dell'offerta del servizio NCC e di altri servizi di trasporto (di linea e non di linea) da rilevarsi attraverso i seguenti fattori, riportati di seguito in ordine di priorità/importanza:

1. Offerta effettiva di NCC, espressa in numero di licenze già emesse e caratteristiche dell'organizzazione attuale del servizio.

2. Offerta potenziale di NCC derivante da politiche di efficientamento del servizio esistente che consentono, a contingente invariato, un miglior soddisfacimento della domanda.

3. Offerta relativa agli altri servizi di trasporto non di linea individuale (Taxi) e collettivo (ad esempio, autobus a chiamata) e relativa quota modale soddisfatta, laddove disponibile.

4. Offerta relativa al trasporto pubblico di linea ed eventuale quota modale soddisfatta.

3.4.6 Fase C (Valutazione del livello di adeguatezza dell'attuale servizio NCC rispetto alla domanda)

Sulla base degli esiti delle analisi relative ai fattori di domanda e di offerta, gli Enti Locali valutano il livello di adeguatezza dell'attuale servizio NCC rispetto alla domanda di spostamento, tenendo conto anche delle componenti di domanda potenziale e debole. Nell'ipotesi in cui il confronto tra domanda e offerta potenziale di NCC dimostri una carenza di autorizzazioni NCC rispetto alla situazione esistente (scenario attuale), l'esito dell'istruttoria determina il numero di autorizzazioni necessario a soddisfare il deficit evidenziato. In questo caso, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa di settore, gli Enti Locali possono provvedere ad attivare le procedure previste per l'adeguamento del contingente sulla base dei risultati delle analisi effettuate, modulando eventualmente l'emissione delle autorizzazioni nel tempo.

3.4.7 Una volta determinato il numero di autorizzazioni NCC ottimale, è necessario destinare una quota delle stesse al soddisfacimento delle esigenze di persone a mobilità ridotta (PMR), con l'individuazione di una soglia minima di vetture adeguate al trasporto di disabili e con la previsione, nell'organizzazione del servizio, di un'adeguata copertura in tutte le fasce orarie e in tutti i giorni della settimana. A tal fine, gli Enti Locali individuano la soglia minima di autorizzazioni NCC per le PMR sulla base di dati disponibili locali o nazionali (ad esempio, l'incidenza sulla popolazione nazionale delle persone con limitazioni gravi nelle attività abitualmente svolte, come rilevata da indagine ISTAT) e provvedono ad attivare le procedure previste dalla legge per garantire una percentuale minima di autorizzazioni associate a vetture idonee al trasporto disabili.

3.4.8 In ogni caso, il numero di autorizzazioni di noleggio con conducente (NCC) che un Ente può rilasciare non può complessivamente superare le soglie massime indicate nella tabella seguente, tenendo conto delle autorizzazioni già rilasciate e tuttora valide. La soglia complessiva per ciascun

Comune è determinata applicando in modo progressivo le percentuali alle corrispondenti fasce di popolazione e arrotondando per difetto la somma dei risultati. (es.: Comune di 25.000 abitanti = 0,25% di 10.000 + 0,20% di 10.000 + 0,15% dei restanti 5.000 → 52 autorizzazioni massime).

N.	FASCE DI POPOLAZIONE (N. ABITANTI)	% POPOLAZIONE RESIDENTE
1	Fino a 10.000	0.25 %
2	Da 10.000 a 20.000	0.20 %
3	Da 20.000 a 60.000	0.15 %
4	Oltre 60.000	0,10 %

3.4.9 In particolari casi, come ad esempio Comuni capoluogo di provincia o Comuni ad elevata vocazione turistica – previa motivata e dettagliata relazione da sottoporre al parere della Direzione generale per la mobilità, che può avvalersi del supporto di ACAMIR - sarà possibile derogare alle soglie massime indicate. Le deroghe possono includere autorizzazioni stagionali o temporanee per la copertura dei picchi.

3.4.10 Il Comune, determinato il numero di autorizzazioni da rilasciare, provvede, nel rispetto della disciplina vigente, alla pubblicazione del bando e alla sua trasmissione al Bollettino Ufficiale della Regione Campania (BURC) per la relativa pubblicazione.

3.5 Criteri di calcolo del fabbisogno locale dei natanti

La definizione dei criteri di calcolo per la determinazione del fabbisogno locale dei natanti è rinviata all'esito della definizione delle esigenze di servizio pubblico dei servizi minimi marittimi, del quadro complessivo dei servizi marittimi autorizzati e dell'aggiornamento delle Linee Guida per la portualità turistica. Tale rinvio ha la finalità di armonizzare la procedura che sarà utilizzata per il dimensionamento dei servizi marittimi di TPL non di linea, con il contesto complessivo dei servizi e delle infrastrutture portuali esistenti.

4. Modalità di iscrizione, di gestione, aggiornamento e tenuta, nonché modalità di accesso al Registro regionale delle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico non di linea di cui all'articolo 14 della legge regionale n. 10/2024

4.1 La Regione, ai sensi dell'articolo 14 della legge regionale n. 10/2024, istituisce presso la Direzione generale per la mobilità, per le finalità ricognitive e il monitoraggio di competenza, il Registro regionale delle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico non di linea: servizio di taxi (con autovettura, motocarrozzeria, velocipede, natante e veicoli a trazione animale) e servizio di noleggio con conducente (di autovettura, di motocarrozzeria, velocipede, di natante e di veicoli a trazione animale).

4.2 Il Registro regionale telematico delle imprese che effettuano servizi di trasporto pubblico non di linea è diviso in distinte sezioni, relativamente a imprese titolari di:

- a) licenza per il servizio taxi;
- b) autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente;

c) licenza o autorizzazione per i servizi di cui alle lettere a) e b) espletati con natanti.

4.3 Ai fini dell'iscrizione nel Registro, i Comuni provvedono all'inserimento dei dati relativi alle imprese che effettuano servizio di taxi o di noleggio con conducente nonché alle eventuali variazioni o integrazioni ad esse inerenti.

4.4 La Regione, entro sei mesi dalla data di adozione delle presenti Linee guida, periodo entro cui i Comuni provvedono all'adozione o all'adeguamento dei propri regolamenti alle disposizioni della legge regionale n. 10/2024, avvia la realizzazione del Registro telematico regionale.

4.5 Decorsi sei mesi dalla data di adozione del presente atto e predisposto il Registro telematico, i Comuni, per ciascuna impresa titolare di licenza per il servizio taxi o di autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente di cui all'art. 15, comma 1, della legge regionale n. 10/2024, avviano l'inserimento, nella sezione di propria competenza del Registro, dei dati di seguito riportati, provvedendo altresì al loro aggiornamento. I Comuni avranno tempo 3 mesi dalla data di messa in esercizio del Registro telematico per comunicare, attraverso questo registro, alla Regione il numero delle licenze esistenti per i servizi di TPL non di linea; i comuni inadempienti non potranno pubblicare bandi per l'istituzione di nuove licenze fino al completo inserimento di tali dati.

4.6 Gestione, aggiornamento e tenuta del Registro regionale telematico

4.6.1 Nel Registro regionale telematico di cui agli articoli 14 e 15 della legge regionale n. 10/2024 i Comuni annotano, nella parte di competenza dell'ente e nella relativa sezione (Taxi), i seguenti dati relativi alle imprese in possesso di licenza per il servizio taxi:

- denominazione, ragione sociale, codice fiscale, partita IVA, legale rappresentante o titolare dell'impresa, sede legale;
- iscrizione al ruolo dei conducenti istituito presso la Camera del Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura (numero e data iscrizione);
- indirizzo di posta elettronica ordinaria dell'impresa;
- numero della licenza;
- Comune che ha rilasciato la licenza;
- data di emissione della licenza;
- modalità di conseguimento della licenza, fra le tipologie di cui all'Allegato A, punto f), del D.M. 2 luglio 2024, n. 203;
- tipologia del veicolo cui è associata la licenza;
- targa e numero telaio del veicolo;
- numero posti a sedere del veicolo compreso conducente;
- indicatore del veicolo (veicolo principale o sostitutivo).

4.6.2 I Comuni annotano nel medesimo Registro, nella parte di competenza dell'ente e nella relativa sezione (NCC), i seguenti dati relativi alle imprese in possesso di autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente:

- denominazione, ragione sociale, codice fiscale, partita IVA, legale rappresentante o titolare dell'impresa, sede legale;
- iscrizione al ruolo dei conducenti istituito presso la Camera del Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura (numero e data di iscrizione)
- indirizzo di posta elettronica ordinaria dell'impresa;

- numero dell'autorizzazione;
- Comune che ha rilasciato l'autorizzazione;
- data di emissione dell'autorizzazione;
- modalità di conseguimento dell'autorizzazione, fra le tipologie di cui all'Allegato A, punto f), del D.M. 2 luglio 2024, n. 203;
- tipologia del veicolo cui è associata l'autorizzazione;
- targa e numero telaio del veicolo;
- numero posti a sedere del veicolo compreso conducente;
- indicatore del veicolo (veicolo principale o sostitutivo);
- indirizzo della sede legale;
- indirizzo dell'autorimessa.

4.6.3 I Comuni annotano nel medesimo Registro, nella parte di competenza dell'ente e nella sezione relativa ai servizi non di linea espletati con natanti, i seguenti dati relativi alle imprese in possesso di licenza per il servizio taxi o di autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente espletato con natanti:

- denominazione, ragione sociale, codice fiscale, partita IVA, legale rappresentante o titolare dell'impresa, sede legale;
- indirizzo di posta elettronica ordinaria dell'impresa;
- tipologia di abilitazione (licenza o autorizzazione);
- numero della licenza o dell'autorizzazione;
- Comune che ha rilasciato l'abilitazione;
- data di emissione della licenza o dell'autorizzazione;
- modalità di conseguimento dell'abilitazione (licenza o autorizzazione), fra le tipologie di cui all'Allegato A, punto f), del D.M. 2 luglio 2024, n. 203;
- codice identificativo del natante;
- Autorità di rilascio del codice identificativo del natante;
- tipologia di natante;
- stazza lorda;
- numero di posti (incluso l'equipaggio).

Qualora il natante sia titolare di autorizzazione NCC, è necessario fornire anche le seguenti informazioni:

- tipologia di sede (rimessa o sede operativa);
- indirizzo della sede.

5. Modalità di presentazione della SCIA (articolo 23 della legge regionale), procedure e modalità per la verifica periodica del mantenimento dei requisiti richiesti

5.1 Il Titolo V della legge regionale n. 10/2024 disciplina l'attività di trasporto viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente.

5.2 Sono definite imprese esercenti servizi di noleggio di autobus con conducente quelle autorizzate all'esercizio della professione di trasportatore su strada di persone, come risultante dall'iscrizione nel Registro Elettronico Nazionale (REN) delle imprese di trasporto su strada, di cui al Regolamento CE n. 1071/2009, modificato dal Regolamento UE 2020/1055 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 luglio 2020 e ed ai relativi decreti attuativi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che svolgono attività di trasporto di persone con le modalità di cui al successivo punto, utilizzando autobus rispondenti alle caratteristiche tecniche di esercizio, dei quali hanno la disponibilità.

5.3 Per servizi di noleggio di autobus con conducente si intendono i servizi di trasporto di viaggiatori effettuati da una impresa professionale per uno o più viaggi richiesti da terzi committenti o offerti direttamente a gruppi precostituiti, con preventiva definizione del periodo di effettuazione, della sua durata e dell'importo complessivo dovuto per l'impiego e l'impegno dell'autobus adibito al servizio, da corrispondere unitariamente o da frazionare tra i singoli componenti del gruppo.

5.4 Ai fini dell'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente, l'impresa deve:

- a) essere in possesso, ai sensi del regolamento (CE) 1071/2009, dell'autorizzazione all'esercizio della professione di trasportatore su strada;
- b) essere iscritta al REN di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) 1071/2009;
- c) avere la disponibilità di uno o più autobus rispondenti alle caratteristiche tecniche di esercizio previste dalla normativa europea e statale vigente in materia;
- d) disporre di personale da adibire alla qualifica di conducente, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 6 della legge 218/2003;
- e) non essere incorsa, nel periodo di un anno precedente alla data di presentazione della domanda, nella revoca di un titolo per l'esercizio dei servizi di trasporto di persone su strada mediante autobus.

5.5 Procedura per l'inizio attività

5.5.1 L'esercizio dell'attività di noleggio di autobus con conducente è subordinato alla presentazione di una SCIA ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) e successive modifiche (art 23 c. 1 della Legge regionale n. 10/2024).

5.5.2 La SCIA, ai sensi dell'art. 23 della legge regionale n. 10/2024, deve essere presentata dal titolare o dal legale rappresentante dell'impresa allo Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP) del Comune nel cui territorio l'impresa stessa ha la sede legale o la principale organizzazione aziendale, intesa come stabile organizzazione ai sensi dell'art. 162 del T.U.I.R., o dove è svolta l'attività in via continuativa.

5.5.3 La presentazione della SCIA consente lo svolgimento dell'attività senza limiti territoriali e comporta l'obbligo, da parte del competente ufficio comunale, di iscrizione nel Registro regionale delle imprese esercenti l'attività di noleggio di autobus con conducente.

5.5.4 La SCIA deve contenere: la denominazione, la sede legale o la principale organizzazione aziendale, il numero di iscrizione al Registro delle imprese, il codice fiscale e/o la partita IVA, il numero di matricola aziendale INPS, le generalità del titolare o del legale rappresentante.

Alla SCIA, che deve contenere altresì la dichiarazione sostitutiva, ai sensi del d.p.r. 28 dicembre 2000, n. 445, attestante il possesso dei requisiti di cui al precedente punto 5.4, devono essere allegati:

- a) elenco degli autobus da adibire allo svolgimento del servizio, con specificazione dell'uso in base al quale gli stessi sono stati immatricolati e con indicazione dei seguenti dati: numero, targa e telaio, tipologia, dimensioni e data di prima immatricolazione, numero di autobus eventualmente acquistati con finanziamenti pubblici, numero posti a sedere dell'autobus compreso conducente;
- b) elenco del personale conducente, ivi inclusi titolari, soci e collaboratori familiari dell'impresa, idoneo alla mansione e impiegato nel rispetto di quanto previsto dall'art. 6 della legge n. 218/2003 e dalle disposizioni comunitarie e nazionali vigenti.

5.5.5 La SCIA, corredata dagli allegati di cui al precedente punto, è sottoscritta dal titolare o dal legale rappresentante dell'impresa.

5.5.6 Qualora la SCIA risulti irregolare o incompleta, l'operatore economico che ha presentato la segnalazione è tenuto a regolarizzarla, su richiesta del competente ufficio comunale, entro il termine di trenta giorni decorrenti dalla ricezione della richiesta. In caso di mancata regolarizzazione, il SUAP del Comune, previa comunicazione ai sensi dell'art. 10-bis della legge n. 241/1990 e con obbligo di annotazione nel Registro regionale, procede all'adozione del provvedimento di sospensione dell'esercizio dell'attività fino all'effettiva reintegrazione del requisito, che comunque deve avvenire entro e non oltre ulteriori sessanta giorni.

5.5.7 In caso di accertata carenza di uno dei requisiti e di mancata reintegrazione entro il termine previsto, il competente ufficio del Comune adotta motivato provvedimento di divieto di prosecuzione dell'attività e provvede alla cancellazione dell'impresa dal Registro regionale.

5.5.8 L'impresa, in possesso del titolo abilitativo di cui all'articolo 23 della legge regionale n. 10/2024, comunica al SUAP del Comune ogni eventuale variazione o integrazione rispetto a quanto dichiarato nella SCIA, anche ai fini dell'aggiornamento, da parte del predetto Ufficio, nella sezione di propria competenza del Registro regionale delle imprese esercenti l'attività di noleggio di autobus con conducente.

5.5.9 A bordo di ciascun autobus sono conservate copie conformi della ricevuta dell'avvenuta presentazione della SCIA nonché delle comunicazioni del SUAP.

5.5.10 Le autorizzazioni e le licenze di noleggio di autobus con conducente rilasciate dai Comuni conservano la loro efficacia fino a quando non siano sostituite dal titolo abilitativo di cui all'articolo 23 della L.R. n.10/2024. Le imprese titolari delle licenze e delle autorizzazioni presentano la SCIA, entro centottanta giorni dalla data di pubblicazione del presente provvedimento di attuazione, secondo le modalità sopra indicate. Decorso inutilmente tale termine, le licenze e le autorizzazioni di noleggio di autobus con conducente per le quali i titolari non abbiano presentato la SCIA cessano di avere efficacia indipendentemente dalla loro naturale scadenza.

5.6 Procedure e modalità per la verifica periodica del mantenimento dei requisiti richiesti

5.6.1 Entro il 31 gennaio di ciascun anno, le imprese che hanno presentato la SCIA per lo svolgimento dell'attività di noleggio di autobus con conducente e che sono iscritte al Registro regionale, devono presentare istanza (soggetta a imposta di bollo) per dichiarare il permanere dei requisiti e mantenere l'iscrizione al Registro regionale. L'istanza deve essere presentata dal titolare o dal legale rappresentante dell'impresa allo Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP) del

Comune nel cui territorio l'impresa stessa ha la sede legale o la principale organizzazione aziendale, intesa come stabile organizzazione ai sensi dell'art. 162 del T.U.I.R., o dove è svolta l'attività in via continuativa.

5.6.2 L'istanza relativa al permanere dei requisiti per l'esercizio dell'attività di noleggio di autobus con conducente deve contenere: la denominazione, la sede legale o la principale organizzazione aziendale, il numero di iscrizione al Registro delle imprese, il codice fiscale e/o la partita IVA, il numero di matricola aziendale INPS, le generalità del titolare o del legale rappresentante.

Con la medesima istanza deve essere dichiarato il permanere dei requisiti di cui alle lettere a), b), c), d), e) del precedente paragrafo 5.4.

Alla medesima istanza, oltre alla dichiarazione relativa al permanere dei citati requisiti, vanno allegati:

- a. l'elenco degli autobus adibiti allo svolgimento del servizio, con specificazione dell'uso in base al quale gli stessi sono stati immatricolati e con l'indicazione di: numero, targa e telaio, tipologia, dimensioni e data di prima immatricolazione, numero posti a sedere dell'autobus compreso conducente, numero di autobus eventualmente acquistati con finanziamenti pubblici;
- b. elenco del personale conducente, ivi inclusi titolari, soci e collaboratori familiari dell'impresa, idoneo alla mansione e impiegato nel rispetto di quanto previsto dall'art. 6 della legge n. 218/2003 e dalle disposizioni comunitarie e nazionali vigenti.

5.6.3 Qualora il SUAP accerti la carenza di uno o più requisiti, l'operatore economico che ha presentato l'istanza è tenuto a regolarizzarla, su richiesta del competente ufficio comunale, entro il termine di trenta giorni decorrenti dalla ricezione della richiesta. In caso di mancata regolarizzazione, il SUAP del Comune, previa comunicazione ai sensi dell'art. 10-bis della legge n. 241/1990 e con obbligo di annotazione nel Registro regionale, procede all'adozione del provvedimento di sospensione dell'esercizio dell'attività fino all'effettiva reintegrazione del requisito, che comunque deve avvenire entro e non oltre ulteriori sessanta giorni.

5.6.4 In caso di accertata carenza di uno dei requisiti e di mancata reintegrazione entro il termine previsto, il competente ufficio del Comune adotta motivato provvedimento di divieto di prosecuzione dell'attività e provvede alla cancellazione dell'impresa dal Registro regionale telematico.

6. Gestione, implementazione, aggiornamento e tenuta del Registro regionale delle imprese esercenti l'attività di noleggio di autobus con conducente, nonché modalità di invio al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dell'elenco delle imprese esercenti l'attività di noleggio di autobus con conducente

6.1 La Regione – ai sensi dell'articolo 25 della legge regionale n. 10/2024 e in conformità a quanto previsto dall'articolo 4, comma 3, della legge n. 218/2003 – istituisce presso la Direzione Generale per la Mobilità il Registro regionale telematico delle imprese esercenti l'attività di trasporto di persone mediante noleggio di autobus con conducente.

6.2 Ai fini dell'iscrizione nel Registro, i Comuni provvedono all'inserimento dei dati relativi alle imprese in possesso del titolo abilitativo nonché alle eventuali variazioni o integrazioni ad esse inerenti.

6.3 La Direzione Generale per la Mobilità invia annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'elenco delle imprese in possesso del titolo abilitativo e iscritte nel Registro regionale, con la specificazione del numero di autobus in dotazione e con l'annotazione degli autobus acquistati con finanziamenti pubblici, ai fini della predisposizione e dell'aggiornamento, da parte dello stesso Ministero, di un elenco nazionale delle imprese professionali di noleggio di autobus con conducente aventi sede sul territorio nazionale.

6.4 Gestione, implementazione e aggiornamento del Registro regionale telematico

6.4.1 La Regione, entro sei mesi dalla data di adozione delle presenti Linee guida - periodo entro cui le imprese titolari di licenze e autorizzazioni di noleggio di autobus con conducente sono tenuti alla presentazione della SCIA – avvia la realizzazione del Registro telematico regionale.

6.4.2 Decorsi sei mesi dalla data di adozione del presente atto e predisposto il Registro telematico, i Comuni, per ciascuna impresa in possesso del titolo abilitativo di cui all'art. 23 della legge regionale n. 10/2024, avviano l'inserimento dei dati e il caricamento degli allegati riportati nei due seguenti paragrafi, provvedendo al loro aggiornamento nei casi in cui le imprese comunichino al SUAP del Comune eventuali variazioni o integrazioni rispetto a quanto dichiarato nella SCIA.

6.4.3 Nel Registro regionale telematico i Comuni annotano, nella sezione di loro competenza, i seguenti dati relativi alle imprese abilitate all'esercizio dell'attività di trasporto viaggiatori mediante noleggio di autobus con conducente:

- ragione sociale
- sede legale (Comune, indirizzo, pec, telefono);
- partita IVA/codice fiscale;
- CCIAA di iscrizione;
- n. repertorio economico amministrativo (REA);
- n. iscrizione al REN e data di iscrizione;
- n. matricola aziendale INPS;
- n. matricola aziendale INAIL;
- n. autobus disponibili;
- n. autobus acquistati con finanziamenti pubblici;
- n. autisti disponibili.

6.4.4 Per ciascuna impresa, oltre ai predetti dati, i competenti Uffici dei Comuni (ai quali le imprese inviano la SCIA) sono tenuti al caricamento nel Registro telematico dei seguenti allegati:

- SCIA;
- allegati alla SCIA (elenco autobus da adibire allo svolgimento del servizio ed elenco del personale conducente);
- eventuali SCIA di variazione o integrazione;
- ultima SCIA presentata relativa al permanere dei requisiti per l'esercizio dell'attività unitamente ai suoi allegati (elenco autobus da adibire allo svolgimento del servizio ed elenco del personale conducente).

6.4.5 I Comuni provvedono alla cancellazione dell'impresa:

- a) in caso di divieto di prosecuzione dell'attività;
- b) su istanza della stessa impresa;
- c) in caso di cessazione dell'attività;
- d) qualora sia venuto meno anche uno dei requisiti di cui all'articolo 22 della legge regionale n. 10/2024, previa diffida prevista all'articolo 7, comma 2.

6.4.6 La consultazione pubblica del Registro è limitata ai dati riepilogativi trasmessi dai Comuni e riportati al paragrafo 6.4.3.