

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>CAPO I – DISPOSIZIONI FINANZIARIE</p> <p><u>1. Revisione dell'art. 16-bis, legge n. 135/2012, e ss.mm. (Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale)</u></p> <p>All'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/2012, convertito con modificazioni dalla legge n. 135/2012 e ss. mm.ii.:</p> <p>al punto 1, dopo il primo periodo, sostituire le parole “Il Fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla</p>	<p>All'articolo 16 bis del decreto legge n. 95/2012, convertito con modificazioni dalla legge n. 135/2012 e ss. mm.ii.:</p> <p>Al comma 1, all'inizio, è inserito il seguente periodo “Al fine di garantire, ai sensi dell'art. 117 comma 2 lettera m), della Costituzione i livelli minimi essenziali delle prestazioni di trasporto,”</p> <p>al punto 1, dopo il primo periodo, sostituire le parole “Il Fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle</p>	<p>L'integrazione all'inizio del comma 1 dell'articolo 16-bis del DL n.95/2012 è volta a rafforzare l'aderenza costituzionale del provvedimento istitutivo del Fondo nazionale trasporti.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>benzina. L'aliquota di compartecipazione è applicata alla previsione annuale del predetto gettito, iscritta nel pertinente capitolo dello stato di previsione dell'entrata, ed è stabilita, entro il 31 gennaio 2013, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze” con le parole “Il Fondo è alimentato tramite aliquota addizionale IRPEF. L'aliquota, è stabilita entro il 31 gennaio 2014 con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze” ed aggiungere, dopo la lettera c) “per un importo totale pari a 4.929.254.469,00 euro”;</p>	<p>accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. L'aliquota di compartecipazione è applicata alla previsione annuale del predetto gettito, iscritta nel pertinente capitolo dello stato di previsione dell'entrata, ed è stabilita, entro il 31 gennaio 2013, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze” con le parole “Il Fondo è alimentato tramite aliquota addizionale IRPEF. L'aliquota, è stabilita entro il 31 gennaio 2014 con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze” ed aggiungere, dopo la lettera c) “per un importo totale pari a 4.929.254.469,00 euro”;</p> <p>Dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti commi:</p> <p>“1-bis Nel fondo di cui al comma 1 confluisce una quota, stabilita entro il 31 gennaio di ciascun anno con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, di</p>	<p><i>Il comma 1-bis della proposta è finalizzato <u>a far confluire nel perimetro del nuovo Fondo nazionale per il TPL anche una parte delle risorse derivanti dall'ex Fondo perequativo.</u></i></p> <p><i>Il Fondo nazionale non contiene, infatti, una delle principali fonti di finanziamento del settore, vale a dire le risorse del Fondo perequativo istituito dall'articolo 2, commi 2 e 3, della Legge n.549 del 1995 (provvedimento collegato alla finanziaria per il 1996) in seguito alla soppressione di diversi finanziamenti in</i></p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>al punto 6, sostituire le parole “con decreto del Ministero dell’economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza unificata, è ripartito a titolo di anticipazione tra le regioni a statuto ordinario il 60 per cento dello stanziamento del Fondo di cui al comma I” con</p>	<p>almeno il 60 per cento delle risorse del fondo perequativo di cui all'articolo 3, commi 2 e 3, della legge 28 dicembre 1995, n. 549.</p> <p>1-ter L’aliquota di compartecipazione di cui al comma 1 è stabilita in modo tale da assicurare che, a decorrere dal 2014, le risorse del Fondo siano incrementate in misura non maggiore del tasso di inflazione famiglie operai ed impiegati del settore trasporti.”</p> <p>al punto 6, sostituire le parole “con decreto del Ministero dell’economia e delle finanze, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza unificata, è ripartito a titolo di anticipazione tra le regioni a statuto ordinario il 60 per cento dello stanziamento del Fondo di cui</p>	<p><i>favore delle regioni a statuto ordinario, tra cui anche il Fondo nazionale trasporti. L'ex Fondo perequativo ammonta complessivamente a 2.509 milioni di Euro annui, quota del quale (in media il 60%) è stato negli anni utilizzato dalle Regioni per la copertura degli oneri dei servizi di trasporto pubblico locale.</i></p> <p><i>Il comma in questione, nel definire un meccanismo di indicizzazione della dotazione del Fondo, ha la finalità di evitare che negli anni futuri vi sia un deterioramento in termini reali delle risorse per il TPL.</i></p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>le parole “con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è ripartito a titolo di anticipazione tra le regioni a statuto ordinario il 70 per cento dello stanziamento del Fondo di cui al comma I applicando le percentuali adottate, nello stesso decreto di cui al comma 5, nell’anno precedente”.</p>	<p>al comma I” con le parole “con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è ripartito a titolo di anticipazione tra le regioni a statuto ordinario il 70 per cento dello stanziamento del Fondo di cui al comma I applicando le percentuali adottate, nello stesso decreto di cui al comma 5, nell’anno precedente”.</p>	

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p><u>2. Esclusione dai vincoli derivanti dal patto di stabilità interno delle risorse destinate al TPL</u></p> <p>- All'art. 32, co. 4, legge n. 183/11, così come modificato dall'art. 1, co. 452, legge n. 228/12, sono apportate le seguenti modifiche:</p> <p>1. la lettera l), così come modificata dall'art. 1, co. 452, lett. b), legge n. 228/12, è sostituita dalla seguente: “l) delle spese finanziate dal Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis, co. 1, legge 135/12 e ss.mm.”;</p> <p>2. dopo la lettera l), aggiungere la lettera:“l-bis) delle spese destinate dalle Regioni a statuto speciale e Province Autonome al trasporto pubblico locale, comprese le spese per investimenti.”.</p>		<p>Misura estremamente positiva. Nulla da osservare</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p data-bbox="147 252 781 352"><u>3. Detraibilità delle spese per abbonamenti di trasporto pubblico locale</u></p> <p data-bbox="147 395 781 1289">Ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, per le spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale sono detraibili dall'imposta lorda, fino alla concorrenza del suo ammontare, nella misura del 19 per cento per un importo delle spese stesse non superiore a 500 euro. La detrazione spetta sempreché le spese stesse non siano deducibili nella determinazione dei singoli redditi che concorrono a formare il reddito complessivo. La detrazione spetta anche se la spesa è stata sostenuta nell'interesse delle persone indicate nell'articolo 12 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, che si trovino nelle condizioni indicate nel comma 2 del medesimo articolo 12”.</p>		<p data-bbox="1462 252 1883 280">Misura positiva. Nulla da osservare</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p><u>4. Contrasto all'evasione tariffaria</u></p> <p>«1 Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale in qualsiasi modalità esercitati sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, a convalidarlo all'inizio del viaggio in conformità alle apposite prescrizioni previste dal gestore, a conservarlo per la durata del percorso e ad esibirlo su richiesta degli agenti accertatori.</p> <p>2 Per i titoli di viaggio connessi a tariffazione elettronica nonché per i titoli di viaggio specificamente individuati dal gestore, la convalida deve essere effettuata, in conformità alle apposite prescrizioni previste dal gestore, anche in occasione di ogni singolo accesso ai mezzi di trasporto utilizzati.</p> <p>3 La violazione degli obblighi previsti dai commi 1 e 2 comporta l'applicazione di una sanzione pecuniaria da definirsi con provvedimento regionale e comunque non inferiore a quaranta volte il valore del</p>	<p><u>4. Contrasto all'evasione tariffaria</u></p> <p>«1 Gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale in qualsiasi modalità esercitati sono tenuti a munirsi di valido titolo di viaggio, a convalidarlo all'inizio del viaggio in conformità alle apposite prescrizioni previste dal gestore, a conservarlo per la durata del percorso e ad esibirlo su richiesta degli agenti accertatori.</p> <p>2 Per i titoli di viaggio connessi a tariffazione elettronica nonché per i titoli di viaggio specificamente individuati dal gestore, la convalida deve essere effettuata, in conformità alle apposite prescrizioni previste dal gestore, anche in occasione di ogni singolo accesso ai mezzi di trasporto utilizzati.</p> <p>3 La violazione degli obblighi previsti dai commi 1 e 2 comporta l'applicazione di una sanzione pecuniaria da definirsi con provvedimento regionale e comunque non inferiore a quaranta volte il valore del</p>	

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>biglietto ordinario a tempo.</p> <p>4 Nelle more della costituzione del Registro Anagrafico Nazionale (RAN), l’Agenzia delle Entrate è autorizzata al trattamento dei dati anagrafici contenuti nelle proprie banche dati ed alla comunicazione dei suddetti dati ai gestori di servizi di trasporto pubblico per le finalità connesse all’attività di prevenzione e contrasto all’evasione tariffaria, nonché all’attività sanzionatoria.</p> <p>4-bis INSERIRE EVENTUALI MODALITA’ DI RISCOSSIONE UNIFORMI SUL TERRITORIO NAZIONALE</p> <p>5 All’art. 71 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sono aggiunti, in fine, i seguenti commi: “Al fine di assicurare a bordo dei mezzi e nei locali di esercizio maggiore sicurezza all’utenza, i gestori dei servizi di trasporto pubblico possono affidare le attività di prevenzione, accertamento e contestazione delle violazioni di cui alla presente legge anche a guardie particolari giurate o a</p>	<p>biglietto ordinario a tempo.</p> <p>4 Nelle more della costituzione del Registro Anagrafico Nazionale (RAN), l’Agenzia delle Entrate è autorizzata al trattamento dei dati anagrafici contenuti nelle proprie banche dati ed alla comunicazione dei suddetti dati ai gestori di servizi di trasporto pubblico per le finalità connesse all’attività di prevenzione e contrasto all’evasione tariffaria, nonché all’attività sanzionatoria.</p> <p>4-bis INSERIRE PROVVEDIMENTO SU MODALITA’ DI RISCOSSIONE</p> <p>5 All’art. 71 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sono aggiunti, in fine, i seguenti commi: “Al fine di assicurare a bordo dei mezzi e nei locali di esercizio maggiore sicurezza all’utenza, i gestori dei servizi di trasporto pubblico possono affidare le attività di prevenzione, accertamento e contestazione delle violazioni di cui alla presente legge anche a guardie particolari giurate o a</p>	

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>personale con la stessa qualifica appartenente a istituti di vigilanza privata, nominati ed autorizzati secondo le modalità previste dalle vigenti leggi in materia di pubblica sicurezza, ovvero alla Polizia Municipale competente per territorio.</p> <p>Per lo svolgimento delle funzioni loro affidate gli agenti accertatori esibiscono apposito tesserino di riconoscimento rilasciato dall'azienda o dall'ente competente e rivestono, nell'esercizio delle funzioni loro affidate, la qualifica di agente di polizia amministrativa.</p> <p>Gli agenti accertatori sono abilitati a effettuare i controlli previsti dall'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale), compresi quelli necessari per l'identificazione del</p>	<p>personale con la stessa qualifica appartenente a istituti di vigilanza privata, nominati ed autorizzati secondo le modalità previste dalle vigenti leggi in materia di pubblica sicurezza, ovvero alla Polizia Municipale competente per territorio nonché a società specializzate nel contrasto all'evasione tariffaria che abbiano i requisiti previsti dall'Allegato 1 (Requisiti degli agenti accertatori – riportato nella colonna osservazioni)</p> <p>Per lo svolgimento delle funzioni loro affidate gli agenti accertatori esibiscono apposito tesserino di riconoscimento rilasciato dall'azienda o dall'ente competente e rivestono, nell'esercizio delle funzioni loro affidate, la qualifica di agente di polizia amministrativa.</p> <p>Gli agenti accertatori sono abilitati a effettuare i controlli previsti dall'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale), compresi quelli necessari per l'identificazione del</p>	<p>Allegato 1 Non aver subito condanna per delitti non colposi per i quali la legge preveda la pena della reclusione non inferiore, nel minimo, a due anni, e nel massimo, a cinque anni, salvo che non sia intervenuta sentenza definitiva di riabilitazione; Non essere sottoposto a misure di prevenzione;</p> <p>Rilascio dell'autorizzazione ad effettuare l'accertamento e la contestazione delle violazioni in materia di trasporto pubblico contenute nel presente DPR per le quali sia prevista la irrogazione di una sanzione amministrativa da parte dell'organo competente;</p> <p>Aver frequentato con esito favorevole il corso di idoneità organizzato dall'organo competente a rilasciare l'autorizzazione; il corso di idoneità è organizzato dall'organo competente a rilasciare l'autorizzazione e comprende l'insegnamento della normativa in materia di sanzioni amministrative e delle necessarie nozioni di diritto e procedura penale. Alla fine del corso i partecipanti devono sostenere con esito favorevole una prova d'esame per l'accertamento dell'idoneità.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>trasgressore, ivi compreso il potere di richiedere l'esibizione di valido documento di identità, nonché tutte le altre attività istruttorie previste dal capo I, sezione II, della stessa legge. Ai fini della corretta identificazione del trasgressore, gli agenti accertatori, in caso di declinazione delle generalità non accompagnata dall'esibizione di valido documento di identità, possono, in conformità all'art. 13 della legge 689/81 e nel rispetto delle vigenti normative in materia di tutela della riservatezza dei dati personali, effettuare rilievi fotografici del trasgressore ed allegarli al verbale di cui formano parte integrante.</p> <p>Il rifiuto di fornire le proprie generalità o la declinazione di false generalità agli agenti accertatori integrano i reati di cui agli articoli 651 e 496 del codice penale e sono punibili ai sensi sei medesimi articoli.</p>	<p>trasgressore, ivi compreso il potere di richiedere l'esibizione di valido documento di identità, nonché tutte le altre attività istruttorie previste dal capo I, sezione II, della stessa legge. Ai fini della corretta identificazione del trasgressore, gli agenti accertatori, in caso di declinazione delle generalità non accompagnata dall'esibizione di valido documento di identità, possono, in conformità all'art. 13 della legge 689/81 e nel rispetto delle vigenti normative in materia di tutela della riservatezza dei dati personali, effettuare rilievi fotografici del trasgressore ed allegarli al verbale di cui formano parte integrante.</p> <p>Il rifiuto di fornire le proprie generalità o la declinazione di false generalità agli agenti accertatori integrano i reati di cui agli articoli 651 e 496 del codice penale e sono punibili ai sensi sei medesimi articoli.</p> <p>In caso di rifiuto di fornire le proprie generalità, qualora il trasgressore non</p>	

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>Gli agenti accertatori possono accertare e contestare anche le altre violazioni in materia di trasporto pubblico contenute nel D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e per le quali sia prevista la irrogazione di una sanzione amministrativa.»</p>	<p>provveda al pagamento immediato della sanzione nelle mani dell'agente accertatore, questi è autorizzato a trattenere il trasgressore in attesa dell'intervento delle forze dell'ordine o ad accompagnarlo al più vicino presidio delle forze dell'ordine. Le medesime disposizioni possono essere applicate nel caso di declinazione delle generalità da parte del trasgressore non accompagnata dall'esibizione di valido documento di riconoscimento qualora l'agente accertatore abbia il sospetto che si versi nell'ipotesi di cui all'articolo 496 del codice penale.</p> <p>Gli agenti accertatori possono accertare e contestare anche le altre violazioni in materia di trasporto pubblico contenute nel D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e per le quali sia prevista la irrogazione di una sanzione amministrativa.</p> <p>Gli agenti accertatori hanno il potere di effettuare le attività di cui al presente articolo sia a bordo dei mezzi sia nelle aree di salita e</p>	<p><i>Le misure previste sono sicuramente opportune potrebbero essere ulteriormente rafforzate con interventi tesi a rafforzare i poteri dei verificatori autorizzandoli a trattenere il trasgressore o ad accompagnarlo al più vicino presidio delle forze dell'ordine in caso di rifiuto a fornire le generalità e di declinazione di generalità false e ad effettuare i controlli, oltre che a bordo dei mezzi, nelle aree di salita e discesa.</i></p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
	discesa dai mezzi (o a terra).»	
<p><u>5. Miglioramento delle condizioni per l'erogazione delle risorse destinate ad investimenti per infrastrutture di trasporto.</u></p> <p>“Al fine di consentire il sollecito pagamento dei lavori e delle forniture finanziate con il “Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale” di cui all’art. 63 c.12 del Decreto Legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito con modificazioni con Legge 6 agosto 2008 n. 133, le risorse stanziare sul medesimo Fondo, per le finalità di cui all’articolo 9 della legge 26 febbraio 1992 n. 211, sono impegnate per i programmi di investimenti ammessi a contributo e sono versate su un conto di tesoreria infruttifero intestato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e vincolato al pagamento di contributi alle regioni a statuto ordinario ed</p>		Nulla da osservare.

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>agli enti locali per gli interventi oggetto del programma.</p> <p>Le modalità di erogazione dei contributi di cui al comma precedenti sono definite con accordi di programma tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i singoli enti territoriali e locali interessati in relazione all'avanzamento dei lavori e delle forniture ed al cronoprogramma di realizzazione delle stesse.</p> <p>Le risorse stanziare dalla L. 211/92 e successivi rifinanziamenti impegnate e successivamente definanziate confluiscano nel Fondo di cui al comma 8.</p>		
<p><u>6. Collegamenti nell'area dello stretto di Messina</u></p> <p>A decorrere dall'esercizio finanziario 2013, le economie derivanti dal mancato utilizzo delle risorse di cui alle previsioni del comma 16 dell'articolo 19-ter del decreto-legge 25</p>		<p>Nulla da osservare</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166, sono destinate ad assicurare collegamenti di servizio di trasporto marittimo veloce nello Stretto di Messina.</p>		
<p><u>7. Navizione sui laghi sui laghi Maggiore, di Garda e di Como</u> finanziari 2013 e 2014 è consentito l'utilizzo degli avanzi di amministrazione risultanti dai bilanci 2011 e 2012 per fronteggiare le spese di esercizio per la gestione dei servizi di navigazione lacuale, fermo restando quanto previsto dall'articolo 4 della legge 18 luglio 1957, n. 614, nonché dall'articolo 45 del decreto del presidente della repubblica 27 febbraio 2003, n.97.</p>		<p>Nulla da osservare</p>
<p><u>8. Proroga del termine relativo alla privatizzazione delle società Caremar, Laziomar e Saremar S.p.A.</u> "All'art. 1, co. 311, della legge 24 dicembre</p>		<p>Nulla da osservare</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>2012 , n. 228, le parole "fino alla data del 30 giugno 2013" sono sostituite dalle parole "fino alla data del 31 dicembre 2013".</p>		
<p><i>9. Incentivi alla liberalizzazione del settore ed all'affidamento dei servizi secondo criteri di economia di scala</i></p> <p>Al fine di incentivare il processo di liberalizzazione del settore del trasporto pubblico locale e regionale, le risorse del fondo istituito ai sensi dell'articolo 16 bis del decreto legge 95/2012, convertito con modificazioni dalla legge 7/8/2012 n. 135, così come sostituito dall'articolo 1, comma 301 della legge 24/12/2012 n. 228, ripartite in attuazione delle procedure previste dallo stesso articolo 16 bis, sono ridotte del 3% per le regioni sul cui territorio, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente norma, non risultino affidati mediante procedura concorsuale o in corso di affidamento mediante le medesime procedure</p>	<p>1. Al fine di incentivare il processo di liberalizzazione del settore del trasporto pubblico locale e regionale, le risorse del fondo istituito ai sensi dell'articolo 16 bis del decreto legge 95/2012, convertito con modificazioni dalla legge 7/8/2012 n. 135, così come sostituito dall'articolo 1, comma 301 della legge 24/12/2012 n. 228, ripartite in attuazione delle procedure previste dallo stesso articolo 16 bis, sono ridotte in misura pari al 3% del valore delle compensazioni economiche dei contratti di servizio non affidati conformemente alle disposizioni previste dal presente articolo per le regioni sul cui territorio, entro 18 mesi a decorrere</p>	<p>Le modifiche proposte al primo comma mirano in primis a circoscrivere l'entità delle riduzioni esclusivamente per i bacini che non vengono affidati con gara entro i termini stabiliti. I termini in questione sono individuati in 18 mesi dalla data di entrata in vigore della Legge in via generale per consentire un tempo adeguato e ragionevole di attuazione.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>i servizi di trasporto pubblico locale e regionale.</p> <p>Le risorse del fondo di cui al comma precedente sono ridotte del 2% per le regioni sul cui territorio, dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale non sia effettuata per bacini di traffico a servizio di un'utenza pari ad almeno 400.000 abitanti ed ad un unico operatore del settore che può assumere anche la forma di associazione temporanea di impresa a condizione che entro</p>	<p>dalla data di entrata in vigore della presente norma, non risulti affidata mediante procedura concorsuale o in corso di affidamento mediante le medesime procedure la totalità dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, su qualunque modalità esercitati, fermo restando quanto previsto dal successivo comma 3. Le Regioni ripartiscono predette riduzioni esclusivamente tra gli enti e autorità inadempienti in base al suddetto criterio.</p> <p>2. A tal fine le regioni, entro 3 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, definiscono bacini di traffico ottimali provinciali e comunque a servizio di un'utenza di norma non inferiore a 300.000 abitanti. Nel caso in cui le regioni non provvedano i relativi poteri sostitutivi, da esercitarsi entro i successivi 3 mesi, sono attribuiti ai Prefetti il cui territorio di competenza abbiano almeno 300.000 abitanti</p>	<p>Le norme proposte intervengo sugli stimoli all'aggregazione. In primo luogo vengono individuate le dimensioni minime ottimali di estensione dei bacini di traffico (dimensione provinciale con un'utenza di norma non inferiore a 300.000 abitanti)(comma 2). Viene altresì previsto un potere sostitutivo in capo ai Prefetti competenti (comma 2) nonché una responsabilità erariale per il mancato esperimento delle gare (comma 4).</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>90 giorni dall'affidamento proceda alla fusione in un'unica impresa.</p>	<p>ovvero, salvo diverso accordo tra i prefetti, a quello il cui territorio abbia il maggior numero di abitanti.</p> <p>3. Al fine di realizzare l'obiettivo dell'affidamento unitario dei servizi per bacini di traffico come sopra determinati, qualora nei bacini siano presenti affidamenti diretti di servizi effettuati conformemente alle prescrizioni del regolamento 1370/2007/CE ed i cui contratti scadano successivamente ai termini indicati al primo comma, il termine di cui al comma 1 è prorogato di 12 mesi.</p> <p>4. Il mancato esperimento delle procedure concorsuali entro i termini previsti al comma 1 e al comma 3 comporta responsabilità erariale per gli enti o autorità competenti per ciascun bacino come sopra determinato.</p> <p>5. Fermo restando il rispetto delle regole in</p>	<p>Il comma 3 introduce una deroga al termine ordinario di effettuazione delle gare (18 mesi dalla data di entrata in vigore della Legge) al fine rendere possibile l'affidamento unitario dei servizi in presenza di affidamenti conformi al Regolamento Europeo. Al fine di accelerare il processo di liberalizzazione la disposizione determina in ogni caso una data di scadenza massima degli affidamenti diretti di 30 mesi (18+12) dalla data di entrata in vigore della norma.</p> <p>La proposte di cui ai commi 5 e 6 sono finalizzate a</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>I servizi di trasporto pubblico locale di cui al comma precedente possono essere affidati in sub-appalto per una quota pari o inferiore al 20% di quella contrattualizzata.</p>	<p>materia di tutela della concorrenza per la partecipazione alle gare, l'affidamento dei servizi per i bacini di traffico come determinati ai sensi del comma 2 è effettuato ad un unico aggiudicatario che abbia o assuma le forme previste dall'articolo 34 del D.Lgs n.163/2006.</p> <p>6. Al fine di incentivare i processi di aggregazione delle imprese, nel caso in cui entro 180 giorni dall'aggiudicazione del contratto il soggetto aggiudicatario si trasformi in un'unica società sono attribuiti i seguenti incentivi/vantaggi fiscali.....</p> <p>7. I servizi di trasporto pubblico regionale e locale possono essere affidati in sub-appalto entro i limiti previsti dall'articolo 4, par. 7 e dall'articolo 5, par. 2, lett. e) del Regolamento (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370/2007.</p>	<p>favorire processi di aggregazione degli operatori compatibili con la normativa comunitaria e nazionale in materia di contratti pubblici. A tal fine iol comma 5 stabilisce che l'affidamento di ciascun bacino è effettuato ad un unico aggiudicatario nelle forme consentite dalla Legge e il comma 6 dispone incentivi fiscali per le eventuali trasformazioni in società unica, che possono ad esempio consistere in agevolazioni ai fini IRAP.</p> <p>Il Regolamento 1370/2007 già prevede che "in caso di subappalto, l'operatore al quale sono affidate la gestione e la prestazione di un servizio pubblico di trasporto di passeggeri è tenuto a fornire direttamente una parte importante del servizio di trasporto pubblico" (art. 4, par. 7) e che, nel caso di affidamento in house, l'operatore "è obbligato a prestare egli stesso la maggior parte dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri". È opportuno evidenziare che le citate disposizioni del</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>Alla verifica degli affidamenti, dell'attivazione delle procedure concorsuali e delle fusioni di cui ai comma precedenti provvede, entro il 31 marzo di ciascun anno, il Ministero delle infrastrutture e trasporti anche avvalendosi dell'Osservatorio di cui all'articolo 1 comma 300 della legge 24 dicembre 2007 n 244. .</p> <p>Le risorse stanziare sul fondo di cui ai comma 1 e 2 e non erogate in applicazione del disposto degli stessi comma sono ripartite tra le regioni a statuto ordinario secondo i criteri indicati nell'articolo 4, comma 3 del D.P.C.M. 11/03/2013 e pubblicato sulla G.U.R.I n. 148 del 26/06/2013, dando priorità al cofinanziamento degli ammortizzatori sociali già finanziati con il fondo bilaterale di cui al decreto del Ministero del Lavoro</p>	<p>8. Alla verifica della conformità degli affidamenti a quanto previsto dai commi precedenti provvede, entro il 31 marzo di ciascun anno, il Ministero delle infrastrutture e trasporti anche avvalendosi dell'Osservatorio di cui all'articolo 1 comma 300 della legge 24 dicembre 2007 n 244.</p> <p>9. Le risorse non erogate in applicazione del disposto del comma 1 sono destinate al “fondo di solidarietà autoferrotranvieri” di cui all'accordo nazionale 8 luglio 2013 e al decreto del Ministero del Lavoro al fine del cofinanziamento degli ammortizzatori sociali per i lavoratori della categoria.</p>	<p>Regolamento non prevedono alcun tipo di flessibilità nella loro applicazione da parte degli Stati membri. Si propone, pertanto, una riformulazione coerente al Regolamento.</p> <p>Le modifiche proposte sono volte a rafforzare la destinazione già individuata dal MIT chiarendo che le risorse non assegnate alle Regione confluiscono direttamente nel Fondo di solidarietà autoferrotranvieri.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p><u>9bis. Emendamenti alla legge 24 marzo 2012, n. 27 (di conversione del decreto-legge n. 1/12), recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività (cd. Liberalizzazioni).</u></p> <p>Emendamento n. 1 – Art. 25 (Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali)</p> <p>All'articolo 25 della legge 24 marzo 2012 n. 27 aggiungere, dopo le parole "Euro 500.000":</p> <p>“1. Le società di gestione del servizio di trasporto pubblico, su ogni modalità, garantiscono la disponibilità del materiale necessario per l’espletamento del servizio, dei beni strumentali e delle relative pertinenze necessarie, consentendo alla stazione appaltante di offrire piena trasparenza delle</p>	<p>"I soggetti affidatari dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati, garantiscono la disponibilità delle reti infrastrutturali e degli impianti su sede fissa necessari per l'espletamento del servizio e non rinvenibili sul mercato o duplicabili a costi socialmente</p>	<p>Le proposto all'art. 25 della legge 27/2012, di conversione del D.L. 1/2012, rubricato "Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali". Si osserva, in primo luogo, che, essendo la norma proposta relativa ai soli servizi di TPL, sarebbe più corretto non effettuare il collegamento con altre norme generali valevoli per i servizi pubblici locali. Per quanto concerne i contenuti andrebbe in primo luogo meglio chiarito il concetto di "beni non duplicabili a costi socialmente sostenibili". Si ritiene che tale nozione, da meglio esplicitare, debba riguardare le sole essential facilities, ossia i beni</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>condizioni economiche di subentro anche sulla base di quanto previsto al successivo art. 36, co.1, lett. a), n. f-bis. A tal fine, alla scadenza della gestione del servizio pubblico locale o in caso di una cessazione anticipata, il precedente gestore cede al subentrante i beni strumentali e le loro pertinenze necessari, in quanto non duplicabili a costi socialmente sostenibili, per la prosecuzione del servizio. A tal fine, le società di gestione del servizio di cui al primo periodo redigono e aggiornano annualmente l'elenco dei beni materiali e delle risorse umane utilizzati nell'ambito di ciascun contratto di servizio. Se, al momento della cessazione della gestione, i beni di cui al comma precedente non sono interamente ammortizzati, il gestore subentrante corrisponde al precedente gestore un importo pari al valore contabile originario non ancora ammortizzato, al netto di eventuali contributi pubblici direttamente riferibili ai beni stessi. Restano ferme le disposizioni contenute nelle</p>	<p>sostenibili, consentendo all'ente affidante di offrire piena trasparenza delle condizioni economiche di subentro anche sulla base di quanto previsto all'articolo 36, comma 1, lett. a), n. f-bis del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 convertito, con modificazioni, in legge 24 marzo 2012, n. 127, e successive modificazioni. Al suddetto fine, alla scadenza della gestione del servizio o in caso di una cessazione anticipata, il precedente gestore cede al subentrante i beni di cui al precedente periodo necessari per la prosecuzione del servizio. Al momento della cessazione della gestione per i beni su menzionati il gestore subentrante corrisponde al precedente gestore un importo pari al valore di mercato al netto dei contributi pubblici introitati direttamente riferibili ai beni stessi. Restano ferme le disposizioni contenute nelle vigenti discipline di settore, anche regionali."</p>	<p>infrastrutturali (reti e, in alcuni casi, i depositi urbani). Il materiale rotabile, anche ferroviario, è un bene sicuramente duplicabile. Restringendo a tali beni l'ambito applicativo della norma, andrebbe poi stabilito che il gestore subentrante sia tenuto a corrispondere "il valore di mercato al netto dei contributi pubblici introitati direttamente riferibili ai beni stessi" e non, come previsto, "il valore contabile originario non ancora ammortizzato al netto di eventuali contributi pubblici". La sanzione in caso di mancato adempimento all'obbligo dovrebbe essere prevista nei contratti di servizio e non per norma.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>vigenti discipline di settore, anche regionali.</p> <p>2. I contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non rispettano gli obblighi di cui al precedente comma”.</p>	<p>2. I contributi pubblici e i corrispettivi dei contratti di servizio non possono essere erogati alle aziende di trasporto pubblico e ferroviario che non rispettano gli obblighi di cui al precedente comma”.</p>	
<p>Emendamento n. 2 - Art. 36 (<i>Regolazione indipendente in materia di trasporti</i>)</p> <p>All’art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2 del decreto-legge n. 201/11, dopo la lettera f) è aggiunta la seguente:</p> <p>“f-bis) a definire, anche con riferimento al trasporto pubblico regionale e locale, su ogni modalità, criteri, termini e modalità per il trasferimento o la messa a disposizione, da parte dei soggetti proprietari e a favore dei soggetti gestori, di tutto il materiale necessario per l’espletamento del servizio, inclusi i beni strumentali e tutte le loro pertinenze, in quanto non duplicabili a costi socialmente sostenibili, per la prosecuzione del servizio.”</p>	<p>All’art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2 del decreto-legge n. 201/11, dopo la lettera f) è aggiunta la seguente:</p> <p>“f-bis) a definire, anche con riferimento al trasporto pubblico regionale e locale, su ogni modalità, criteri, termini e modalità per il trasferimento o la messa a disposizione, da parte dei soggetti proprietari e a favore dei soggetti gestori, di tutto il materiale necessario per l’espletamento del servizio, inclusi i beni strumentali e tutte le loro pertinenze, delle reti infrastrutturali e degli impianti su sede fissa necessari per l’espletamento del servizio e non</p>	<p>La modifica proposta è coerente con quanto osservato relativamente al precedente emendamento 1</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
	<p>rinvenibili sul mercato o non duplicabili a costi socialmente sostenibili, per la prosecuzione del servizio.”</p>	
<p>Emendamento n. 3 - Art. 37 (Misure per il trasporto ferroviario)</p> <p>All’art. 37, sostituire il comma 1 con il seguente: “1. Con riferimento alla rete nazionale ed alle reti interconnesse alla rete nazionale, ai fini della piena concorrenza nel settore del trasporto ferroviario è assicurata, entro e non oltre il 31 dicembre 2014, la separazione societaria tra gestore delle infrastrutture e gestore dei servizi, escludendo ogni forma di raggruppamento, al fine di garantire la loro effettiva indipendenza. La effettiva separazione costituisce requisito indispensabile per la sottoscrizione di un contratto di servizio”.</p>	<p>All’art. 37, sostituire il comma 1 con il seguente: “1. Con riferimento alla rete nazionale ed alle reti interconnesse interoperabili con la rete nazionale, ai fini della piena concorrenza nel settore del trasporto ferroviario è assicurata, entro e non oltre 24 mesi dalla data in vigore della presente legge, la separazione societaria tra gestore delle infrastrutture e gestore dei servizi, escludendo ogni forma di raggruppamento, al fine di garantire la loro effettiva indipendenza. La effettiva separazione costituisce requisito indispensabile per la sottoscrizione di un contratto di servizio”.</p>	<p>Le modifiche proposte sono finalizzate so i a rendere la disposizioni coerenti con le specifiche tecniche delle reti (interoperabili e non interconnesse) e dare un tempo congruo e ragionevole per procedere alla separazione societaria.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p><u>10. Emendamento alla legge n. 27/2012 – continuità dei servizi</u></p> <p>“In presenza di servizi di trasporto pubblico su gomma affidati con procedura di evidenza pubblica, nonché di servizi di trasporto ferroviario regionale, i cui contratti di servizio siano scaduti o in scadenza e sia in corso una nuova procedura competitiva per l'affidamento degli stessi negli ambiti territoriali definiti ai sensi dell'art. 3 bis del D.L. 138/2011 convertito nella L. 48/2011, al fine di non pregiudicarne la necessaria continuità nell'erogazione, i soggetti pubblici e privati esercenti a qualsiasi titolo attività di gestione dei servizi pubblici di trasporto assicurano l'integrale e regolare prosecuzione delle attività medesime anche oltre i termini di scadenza del contratto di servizio ed in particolare il rispetto degli obblighi di servizio pubblico e degli standard minimi del servizio</p>	<p>“In presenza di servizi di trasporto pubblico su gomma affidati con procedura di evidenza pubblica, nonché di servizi di trasporto ferroviario regionale regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati, i cui contratti di servizio siano scaduti o in scadenza e sia in corso una nuova procedura competitiva per l'un nuovo affidamento degli stessi negli ambiti territoriali definiti ai sensi dell'art. 3 bis del D.L. 138/2011 convertito nella L. 48/2011, al fine di non pregiudicarne la necessaria continuità nell'erogazione, i soggetti pubblici e privati esercenti a qualsiasi titolo attività di gestione dei servizi pubblici di trasporto assicurano l'integrale e regolare prosecuzione delle attività medesime anche oltre i termini di scadenza del contratto di servizio, e comunque per un periodo non superiore a sei</p>	<p>La disposizione, condivisibile nelle finalità andrebbe corretta chiarendo che: a) concerne tutte le modalità di affidamento e non solo gli affidamenti tramite gara dei servizi su gomma; b) non occorre il collegamento all'art. 3-bis del D.L. 138/2011 che è una norma non cogente per il settore giacché fa salva "l'organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista in attuazione di specifiche direttive europee nonché ai sensi delle discipline di settore vigenti o, infine, delle disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali"; c) l'affermazione secondo la quale "nessun indennizzo o compenso aggiuntivo può essere ad alcun titolo preteso" dal gestore va sostituita con il richiamo, ai fini della quantificazione del corrispettivo dovute, a quanto previsto dagli art. 4 e 6 del Regolamento 1370/2007 e dall'allegato 1 al Regolamento in tema di compensazione degli obblighi di servizio.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>pubblico locale, alle condizioni previste negli stessi contratti scaduti o in scadenza o eventuali successivi atti che hanno regolato il rapporto, anche ai sensi dell'art. 5 comma 5 del regolamento CE 1370/2007, fino al subentro del gestore scaturente dalla nuova procedura di evidenza pubblica. Nessun indennizzo o compenso aggiuntivo può essere ad alcun titolo preteso in relazione a quanto previsto nel presente articolo.”.</p>	<p>mesi, ed in particolare il rispetto degli obblighi di servizio pubblico e degli standard minimi del servizio pubblico locale, alle condizioni previste negli stessi contratti scaduti o in scadenza o eventuali successivi atti che hanno regolato il rapporto, anche ai sensi dell'art. 5 comma 5 del regolamento CE 1370/2007, fino al subentro del gestore scaturente dalla nuova procedura di evidenza pubblica nuovo affidamento. Nessun indennizzo o compenso aggiuntivo può essere ad alcun titolo preteso in relazione a quanto previsto nel presente articolo Ai fini della quantificazione delle compensazioni dovute si applicano le disposizioni previste dagli articoli 4 e 6 e dall'Allegato 1 del regolamento CE 1370/2007 in tema di compensazione degli obblighi di servizio pubblico.”.</p>	

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p><u>11. Art. 36 (Regolazione indipendente in materia di trasporti)</u></p> <p>All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2 del decreto-legge n. 201/11, lettera f), dopo le parole: “tempo massimo di diciotto mesi” sono aggiunte le parole: “elevabili fino ad un massimo di trentasei mesi qualora sia richiesto il rinnovo di almeno il 50% del parco rotabili”.</p>	<p>All'art. 36, comma 1, lett. a), nuovo comma 2 del decreto-legge n. 201/11, lettera f), le parole: “tempo massimo di diciotto mesi” sono sostituite dalle parole: “trentasei mesi”.</p>	<p>Tale modifica mira ad estendere il termine di trentasei mesi sull'approvvigionamento di tutto il materiale rotabile eliminando il previsto riferimento all'ipotesi di acquisto di almeno il 50%.</p>
<p><u>12. Rideterminazione del termine ex art. 34-octies legge 221/12, di conversione del DL 179/12</u></p> <p>“Il termine di cui al comma 5 dell'art. 34-octies della legge 221/12, di conversione del decreto-legge n. 179/12, è fissato al 31 dicembre 2014.”.</p>	<p>All' art. 34-octies della legge 221/12, di conversione del decreto-legge n. 179/12, sono apportate le seguenti modificazioni:</p> <p>al comma 4 le parole da “ entro il termine del 30 giugno” a “ decreto legislativo 19 novembre 1997, n.422” sono sostituite dalle seguenti ”</p>	<p>Le modifiche proposte sono finalizzate a coordinare il processo di liberalizzazione previsto dall'articolo 34-octies con le disposizioni pro concorrenziali e di incentivo alle aggregazioni di cui al precedente punto 9.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
	<p><i>entro i termini di cui all'articolo X, comma 2, della Legge, lo svolgimento dei servizi automobilistici di cui al comma 1 in bacini territoriali ottimali tali da massimizzarne l'efficienza e l'integrazione con i servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale rientranti nei bacini individuati da ciascuna regione ai sensi all'articolo X, comma 2, della Legge ”</i></p> <p><i>al comma 5 le parole “a far data dal 31 dicembre 2013” sono sostituite dalle seguenti “entro i termini stabiliti dall'articolo X commi 1 e 3, della Legge X”.</i></p>	
<p><u>13. Rideterminazione del termine ex art. 34, co. 21, legge 221/12, di conversione del DL 179/12</u></p> <p>“I termini di cui al comma 21 dell’art. 34 della legge 221/12, di conversione del decreto-</p>	<p>“Per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati, i</p>	<p>Si ritiene la norma utile a superare un quadro di incertezza degli affidamenti diffuso nel territorio. Si evidenzia che una deroga all'art. 34, comma 21, della legge 221/12 è stata già introdotta dall'art. 13, comma</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>legge n. 179/12, sono fissati al 31 dicembre 2014.”.</p>	<p>termini di cui al comma 21 dell’art. 34 della legge 221/12, di conversione del decreto-legge n. 179/12, sono fissati al 31 dicembre 2014.”.</p>	<p>1 del D.L. 150/2013, ai cui sensi: "al fine di garantire la continuità del servizio, laddove l'ente di governo dell'ambito o bacino territoriale ottimale e omogeneo abbia già avviato le procedure di affidamento, il servizio è espletato dal gestore o dai gestori già operanti fino al subentro del nuovo gestore e comunque non oltre il 31 dicembre 2014" . Considerando i dubbi di applicazione dell'art. 3-bis del D.L. 138/2011 al settore del TPL e l'assenza di procedure di affidamento già avviate al momento di entrata in vigore della deroga per i servizi stessi potrebbe essere più opportuno prevedere una proroga specifica per il solo settore del TPL.</p>
<p><u>13 bis Clausola sociale</u></p> <p>In caso di cessazione dell’esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, è garantito il trasferimento del personale dipendente dal precedente gestore all’impresa subentrante con l’assicurazione, per il personale interessato, della conservazione del trattamento economico e normativo derivante dai contratti collettivi nazionali di lavori di settore.</p>		<p>Premesso che sarebbe opportuno che il tema della clausola sociale non fosse oggetto di ulteriori norme e venisse invece lasciato alla lex specialis degli atti di gara per l'aggiudicazione dei servizi come possibile criterio di valutazione delle offerte, la norma proposta andrebbe coordinata con le altre già esistenti in materia (art. 2112 c.c., art. 7 CCNL 2004, leggi regionali),verificandone la percorribilità.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p><u>14. Sicurezza dei servizi ferroviari regionali</u></p> <ul style="list-style-type: none">- "Al fine di garantire la sicurezza della rete ferroviaria di competenza delle regioni a statuto ordinario, è istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti un Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri per la sicurezza del trasporto pubblico ferroviario ex articoli 8 e 9 del D.lgs 422/97.- Il fondo è alimentato dalle risorse statali stanziare per investimenti nel settore del T.P.I. e dei servizi ferroviari regionali e non impegnate contabilmente nei termini di legge.- Le regioni entro il 15 marzo di ciascun anno, su segnalazione delle aziende che gestiscono le reti ed esercitano i servizi di cui al comma 1, propongono		Nulla da osservare.

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>al Ministero delle Infrastrutture e trasporti gli interventi da ammettere a contributo.</p> <ul style="list-style-type: none">- Entro il 15 novembre di ciascun anno con decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti di concerto con il Ministero dell'Economie e delle Finanze, acquisita l'intesa con la Conferenza Stato Regioni, sono individuati i programmi di interventi da ammettere a contributo nell'anno successivo nei limiti delle risorse disponibili sul fondo di cui al comma 1 ed in coerenza con i criteri di efficientamento e razionalizzazione indicati dall'articolo 16 bis del d.l. 95/2012.- Le risorse impegnate per i programmi di cui al comma precedente sono versate su un conto di tesoreria infruttifero intestato al Ministero delle Infrastrutture e trasporti e da questo		

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>trasferite su conti di tesoreria intestati alle singole regioni in relazione al progressivo avanzamento dei programmi di interventi ammessi a contributo.</p>		
<p><u>15. Miglioramento delle caratteristiche antinquinamento dei veicoli destinati al trasporto delle persone</u></p> <p>A decorrere dal 1/1/2019, su tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore (autobus) categorie M2 ed M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento EURO 0, 1, 2.</p> <p>Con uno o più Decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati ad usi particolari.</p>	<p>A decorrere dal 1/1/2019, su tutto il territorio nazionale è vietata la circolazione di veicoli a motore (autobus) categorie M2 ed M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento EURO 0, 1, 2.</p> <p>Con uno o più Decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati ad usi particolari.</p>	<p>La norma si valuta favorevolmente, fatto salvo tuttavia quanto osservato nel successivo punto relativo all'entità del finanziamento.</p> <p>Si potrebbe cogliere l'occasione per stabilire tramite norma statale una regolazione omogenea circa l'età massima degli autobus destinati all'attività di noleggio con conducente. Attualmente, infatti, sussiste una forte disparità tra le regioni nella disciplina relativa all'anzianità degli autobus destinati a tale attività.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
	<p>3. Ai fini dell'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218 le imprese autorizzate all'esercizio della professione di trasportatore su strada ai sensi del Reg. (CE) n. 1071/2009 di nuova costituzione e quelle già esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge che intendono incrementare il proprio parco sono tenute a dimostrare di aver acquisito autobus a basso impatto ambientale aventi una categoria Euro non inferiore a quella definita dalla penultima direttiva europea sulle emissioni inquinanti dei veicoli vigente al momento dell'immatricolazione del veicolo. Ferma restando la facoltà per le imprese già esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge di utilizzare per l'esercizio gli autobus presenti nel proprio parco a prescindere dalla data di prima immatricolazione, ma nel rispetto dei limiti</p>	

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
	<p>fissati dal comma 1 a decorrere dal 1° gennaio 2019, le stesse potranno richiederne, in qualsiasi momento, la sostituzione con altri autobus aventi requisiti ambientali di classe europea superiore a quella dell'autobus da sostituire. Sono abrogate le norme regionali recanti, in materia di immatricolazione degli autobus da adibire a servizi di noleggio con conducente, disposizioni difformi dal presente comma.</p>	
<p><u>16. Contributi per operazioni di leasing finalizzati al rinnovo dei veicoli destinati al trasporto pubblico locale</u></p> <p>Al fine di favorire il rinnovo dei parchi automobilistici destinati ai servizi di trasporto pubblico locale è autorizzato lo stanziamento di 100 milioni di euro annui dal 2014 al 2024, destinati a contributi fino al 75% ai costi derivanti per operazioni di leasing per il</p>	<p>Al fine di favorire il rinnovo dei parchi automobilistici destinati ai servizi di trasporto pubblico locale è autorizzato lo stanziamento di 100 350 milioni di euro annui dal 2014 al 2024 destinati a contributi fino al 75% dei costi sostenuti dalle imprese per l'acquisto in</p>	<p>Si ritiene preferibile non limitare il beneficio alle sole operazioni di leasing ma estenderlo anche alle altre forme di acquisto in proprietà dei mezzi. Si potrebbe migliorare la proposta prevedendo la non imponibilità ai fini delle imposte sui redditi e dell'IRAP dei contributi in questione.</p> <p>Altresì, risulta evidente che la dotazione finanziaria proposta di 100 milioni di Euro per i prossimi dieci anni non è coerente con il disposto di cui al punto precedente, in base al quale a decorrere dal 1/1/2019 gli autobus ante Euro 3 non possono più circolare. Infatti, allo scopo di assicurare la sostituzione degli autobus ante euro 3, i quali dai dati forniti dal Ministero dei trasporti sono oltre 24.000, servirebbero almeno 350 milioni di Euro annui nel prossimo decennio.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>rinnovo dei parchi veicolari su gomma. Ai relativi riparti tra le Regioni si provvede entro il 30 giugno 2014 con le procedure di cui all'articolo 1, comma 1032, della citata legge 27 dicembre 2006, n. 296 e s.m.i.. I relativi pagamenti sono esclusi dal patto di stabilità interno, nel limite del 50% dell'assegnazione di ciascuna regione per l'anno 2014 e integralmente per gli anni successivi.</p>	<p>proprietà, per operazioni di leasing e per il revamping di autobus adibiti ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale. Ai relativi riparti tra le regioni si provvede entro il 30 giugno 2014 con le procedure di cui all'articolo 1, comma 1032, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 e s.m.i.. I relativi pagamenti sono esclusi dal patto di stabilità interno, nel limite del 50% dell'assegnazione di ciascuna regione per l'anno 2014 e integralmente per gli anni successivi.</p> <p>I contributi di cui al comma 1 non concorrono alla formazione della base imponibile delle imposte sui redditi e non va considerato ai fini del rapporto di cui all'articolo 109, comma 5 del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. In deroga alle disposizioni di cui agli articoli 5, comma 3, secondo periodo e 5-bis, comma 1, terzo periodo del decreto legislativo 15</p>	<p>Alla luce di quanto esposto e al fine di evitare situazioni nelle quali il divieto di circolazione dei mezzi determini l'interruzione del servizio pubblico si propone di elevare l'importo da 100 a 350 milioni di Euro. Qualora i vincoli di finanza pubblica non consentano un incremento di tale importo risulta opportuno attuare i limiti previsti nel precedente punto 15 numero 1.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
	<p>dicembre 1997, n. 446, i contributi di cui al comma 1 non concorrono altresì alla formazione della base imponibile dell'imposta regionale della attività produttive di cui al medesimo decreto legislativo.</p>	
<p><u>17. Allineamento della lunghezza dei filobus agli standard derivanti dall'evoluzione tecnologica in ambito europeo.</u></p> <p>All'art. 61 del C.d.S. emanato con Dlgs n. 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i. dopo la parola "raggiungere" è inserita la parola "rispettivamente" e dopo la parola "18 m" sono inserite le parole "e 24 m"</p>		<p>Norma positiva. Nulla da osservare.</p>
<p><u>18. Modifiche alla legge 26 febbraio 1992 n. 211</u></p> <p>"1. Il comma 1 bis dell'art 1 della legge 26 febbraio 1992, n° 211, introdotto dal comma 1° dell'Art 50 della legge 23 Dicembre 1998 n. 448, è sostituito con il seguente:</p> <p>Le disposizioni della presente legge si</p>		<p>Norma positiva. Nulla da osservare.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>applicano anche ai sistemi di trasporto pubblico urbano di tipo filoviario nonché ai sistemi con trazione a fune e ai sistemi urbani di connessione quali ascensori e tapis roulant”.</p>		
<p><u>19. Commissioni di sicurezza per la valutazione di sistemi di trasporto innovativi</u></p> <p>“Per la verifica ai fini della sicurezza dei sistemi di trasporto a guida vincolata ad elevata componente tecnologica “innovativa” la Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti può istituire apposite Commissioni di Sicurezza aventi il compito di seguire in itinere la progettazione, e la realizzazione degli impianti al fine di poterne accertare, anche mediante l’esecuzione di verifiche in fabbrica e in situ, le necessarie condizioni di sicurezza.</p> <p>Gli oneri per il funzionamento delle suddette</p>		<p>Nulla da osservare.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>Commissioni di Sicurezza, costituite da rappresentanti ministeriali, dai soggetti territorialmente competenti e, ove ne ricorrano le condizioni, dai Comandi Provinciali dei VV.F, sono a carico del soggetto attuatore .</p> <p>Con successivo provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti vengono regolamentate le attività e le procedure di funzionamento delle Commissioni di Sicurezza, nonché l'entità e le modalità di erogazione degli oneri di funzionamento.”</p>		
<p><u>20. Disciplina del noleggio di autovetture con conducente ex legge n. 21/92</u></p> <p>"Il termine di scadenza dei termini e dei regimi giuridici indicati nella tabella 2, punti numeri 2, 3, 4, 5, 6, 8, allegata alla legge 24 dicembre 2012, n. 228, è prorogato al 31 dicembre 2014".</p>		<p>Si evidenzia che la norma non è più necessaria in quanto superata dall'articolo 4, comma 4 del D.L. 150/2013, cd. Milleproroghe, attualmente in corso di conversione in legge, che ha già disposto che "All'articolo 2, comma 3, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, le parole "31 dicembre 2012" sono sostituite dalle seguenti "31 dicembre 2014""</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p><u>21. Contributi per il rinnovo delle flotte veicolari del trasporto pubblico locale</u></p> <p>21.1</p> <p>All'Articolo 1, comma 1031 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, alla lettera b) dopo le parole "lacuale e fluviale" sono soppresse le parole "e la prosecuzione degli interventi di cui al comma 4 dell'articolo 8 del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, per gli anni 2013, 2014, 2015 e 2016"</p> <p>21.2</p> <p>All'Articolo 1, comma 1031 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è soppresso il comma c- ter, introdotto dalla legge 244/2007.</p> <p>21.3</p> <p>All'Articolo 1 comma 83 della legge 27 dicembre 2013 n. 147 al primo capoverso le</p>	<p>All'Articolo 1 comma 83 della legge 27</p>	<p>Norma positiva. Nulla da osservare.</p> <p>Norma positiva. Nulla da osservare.</p> <p>L'eliminazione al riferimento dei servizi interregionali appare non necessaria giacché il riferimento ai servizi di TPL è di per se sufficiente ad</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>parole “Al fine di favorire il rinnovo dei parchi automobilistici e ferroviari destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, nonché della flotta destinata ai servizi di trasporto pubblico locale lagunare” sono sostituite dalle seguenti: “Al fine di favorire il rinnovo delle flotte destinate al Trasporto pubblico locale e ferroviario regionale”</p> <p>21.4</p> <p>All’Articolo 1 comma 83 della legge 27 dicembre 2013 n. 147 dopo le parole “anni 2015 e 2016” sono soppresse la parole: “, da destinare all'acquisto di materiale rotabile su gomma e di materiale rotabile ferroviario, nonché di vaporette e ferry-boat”</p> <p><u>IN ALTERNATIVA AL PUNTO PRECEDENTE</u></p>	<p>dicembre 2013 n. 147 al primo capoverso la parola “interregionale” è soppressa.</p> <p><u>IN ALTERNATIVA AL PUNTO PRECEDENTE</u></p>	<p>escludere i servizi di competenza statale. Si ritiene opportuno mantenere la possibilità di destinazione al trasporto pubblico locale su modalità lagunare.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>All'Articolo 1 comma 83 della legge 27 dicembre 2013 n. 147 dopo le parole "anni 2015 e 2016" le parole: "<i>da destinare all'acquisto di materiale rotabile su gomma e di materiale rotabile ferroviario, nonche' di vaporetti e ferry-boat</i>" sono sostituite con le seguenti: "<i>da destinare all'acquisto di autobus a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale di cui alla lettera c) del richiamato art. 1 comma 1031.</i>"</p> <p>21.5 All'Articolo 1 comma 83 della legge 27 dicembre 2013 n. 147 il secondo capoverso è integralmente sostituito dal seguente: "Al relativo riparto tra le regioni si provvede, entro il 30 giugno 2014. Il 90% dello stanziamento verrà ripartito sulla base dei precedenti piani di riparto, il restante 10% verrà ripartito tra le sole regioni che entro il</p>	<p>All'Articolo 1 comma 83 della legge 27 dicembre 2013 n. 147 dopo le parole "anni 2015 e 2016" le parole: "<i>da destinare all'acquisto di materiale rotabile su gomma e di materiale rotabile ferroviario, nonche' di vaporetti e ferry-boat</i>" sono sostituite con le seguenti: "<i>da destinare all'acquisto di autobus a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale di cui alla lettera c) del richiamato art. 1 comma 1031.</i>"</p>	<p>Si ritiene preferibile la prima alterativa al 21.4 in quanto rimette alle Regioni la facoltà di individuare quali investimento è più opportuno finanziare in relazione alle rispettive esigenze.</p> <p>Norma utile. Nulla da osservare.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p>31 marzo 2014 abbiano provveduto a rendicontare il completamento di almeno uno dei programmi sottoscritti per l'utilizzo dei precedenti stanziamenti del fondo.”</p>		
<p><i>1. Esenzioni Rappresentanti di lista</i></p> <p>All'articolo 14 del decreto legislativo n. 422/97, dopo il comma 2 aggiungere il seguente coma:</p> <p>“2 bis Al fine di garantire un efficace servizio di trasporto locale e regionale durante le tornate di elettorali, le disposizioni di cui all'art. 38 del D.P.R. 30 marzo 1957 n. 361 si applicano altresì al personale viaggiante e addetto al movimento delle imprese di trasporto pubblico locale e regionale”.</p>	<p>All'articolo 14 del decreto legislativo n. 422/97, dopo il comma 2 aggiungere il seguente coma:</p> <p>Al fine di garantire un efficace servizio di trasporto locale e regionale durante le tornate di elettorali, le disposizioni di cui all'art. 38 del D.P.R. 30 marzo 1957 n. 361 si applicano altresì al personale viaggiante e addetto al movimento delle imprese di trasporto pubblico locale e regionale e delle imprese esercenti servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo, 21 novembre 2005, n. 285.</p>	<p>Si propone di estendere la previsione ai servizi interregionali di competenza statale che, in assenza di sovvenzioni pubbliche, assolvono un importante funzione di collegamento sul territorio. La norma viene, pertanto, proposta come articolo a sé stante e non come modifica al D.Lgs n.422 del 1997.</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
<p><u>2. <i>Privilegio del credito</i></u></p> <p>All'articolo 16 del decreto legislativo 422/97, dopo il punto 2 aggiungere:</p> <p>“2 bis Al fine di garantire i livelli minimi essenziali delle prestazioni di trasporto, i servizi minimi di cui al presente articolo sono qualificati come servizi pubblici essenziali e pertanto i crediti derivanti dall'erogazione delle relative prestazioni sono assistiti dal privilegio generale e preferiti ad ogni altro credito secondo l'ordine indicato all'art. 2777 c.c.”</p>		<p>Norma positiva</p>
<p><u>3. <i>Trasferimento del TFR</i></u></p> <p>All'articolo 18 del decreto legislativo 422/97, al punto 2, dopo la lettera g bis) inserire:</p> <p>“h: L'indicazione delle modalità di trasferimento del precedente gestore all'impresa subentrante del trattamento di fine rapporto maturato al momento del</p>		<p>Nulla da osservare</p>

BOZZA DDL MIT 14 gennaio 2014	PROPOSTE DI MODIFICA ANAV ASSTRA	OSSERVAZIONI
subentro. Il trattamento può essere sostituito da apposita polizza assicurativa o equivalente, stipulata dal gestore uscente a garanzia del trattamento di fine rapporto maturato”		

Ulteriori proposte normative

A) Interpretazione autentica applicazione delle norme dei servizi pubblici locali

All'articolo 1 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 dopo il comma 2 aggiungere il seguente:

“2-bis Al fine di garantire omogeneità nell'applicazione delle norme in materia di tutela della concorrenza le disposizioni di legge in materia di servizi pubblici locali valevoli per il settore del trasporto pubblico sono da intendersi applicabili anche ai servizi di trasporto pubblico regionale.”

NOTA ESPLICATIVA

L'integrazione mira ad introdurre un'interpretazione autentica al fine di fugare ogni dubbio circa l'applicazione delle disposizioni in materia di servizi pubblici locale anche ai servizi di trasporto pubblico regionale

B) Price cap

All'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 comma 2 lettera gbis eliminare le parole “ relativamente ai servizi di trasporto pubblico ferroviario”

NOTA ESPLICATIVA

La misura proposta estende l'applicazione del principio del price-cap per la definizione delle tariffe per tutte le modalità di trasporto e non solo per quella ferroviaria.

C) Adeguamento corrispettivi

All'art. 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, primo periodo sostituire le parole “possono essere” con la seguente parola : “sono”.

NOTA ESPLICATIVA

Conformemente alle indicazioni fornite dal legislatore comunitario, la proposta prevede l'obbligo anziché la facoltà dell'indicizzazione delle compensazioni economiche.

D) Diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario

I servizi pubblici di trasporto ferroviario di passeggeri urbani, extraurbani e regionali sono soggetti all'applicazione dei soli articoli 9, 11, 12, 19, 20 par. 1 e 26 del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 sui diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. Tale disposizione non vieta alle autorità competenti per l'organizzazione del servizio pubblico ferroviario di trasporto di passeggeri di disporre l'applicazione, in tutto o in parte, delle disposizioni non obbligatorie del medesimo regolamento.

NOTA ESPLICATIVA

La presente proposta emendativa prende spunto da quanto avvenuto in molti Stati europei, fra cui la Francia, nei quali si è scelto di avvalersi della facoltà concessa dall'art. 2 comma 5 del Regolamento stesso, che consente di esonerare dall'applicazione del Regolamento 1371/2007, con l'esclusione delle disposizioni di cui al paragrafo 3, art. 2, i servizi ferroviari urbani, extraurbani e regionali per passeggeri.

Tale richiesta tiene in considerazione le peculiarità del trasporto pubblico locale rispetto a quello di lunga percorrenza: il primo, infatti, presenta realtà che non operano ancora in un contesto fortemente commerciale, bensì principalmente assolvendo ad obblighi di servizio pubblico, in un quadro fortemente frammentato, se paragonato al servizio di trasporto nazionale.

Pertanto, come previsto dal Regolamento stesso, dall'applicazione di tali disposizioni dovrebbero essere escluse per quelle aziende che operano servizi ferroviari urbani, extraurbani e regionali.

E) Funzioni del gestore esterno dei trasporti

I soggetti che svolgono le funzioni di gestore dei trasporti ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1071/2009, in possesso dei requisiti di onorabilità e di idoneità professionale, possono essere designati a svolgere tali funzioni presso una sola impresa. In deroga al periodo precedente in caso di gruppo o consorzio d'impresе di trasporto automobilistico di persone, la stessa persona fisica può essere nominata gestore dei trasporti ai sensi dell'art. 4, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1071/2009 di più imprese del gruppo e del consorzio medesimo. I soggetti di cui alla lettera b), paragrafo 2, dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1071/2009 possono essere designati a svolgere, in qualità di gestore dei trasporti, le attività di trasporto di un massimo di quattro imprese diverse esercitate con un parco complessivo comprendente al massimo cinquanta veicoli.”

NOTA ESPLICATIVA

La norma proposta, riguardante il trasporto di passeggeri su strada, intende rimuovere i limiti all'esercizio delle funzioni di gestore esterno dei trasporti attualmente previsti dall'articolo 11, comma 6-quater del D.L. n. 5/2012 (convertito dalla L. n. 35/2012), secondo cui il gestore dei trasporti può svolgere tale attività presso una sola impresa di trasporto e non possa avere legami con altre imprese di trasporto. La norma si propone, infatti, di consentire al gestore esterno dei trasporti di dirigere l'attività di un numero di imprese fino a quattro con un parco complessivo di massimo 50 veicoli, così come previsto dallo stesso regolamento (CE) n. 1071/2009, con evidenti benefici in termini di riduzione dei costi soprattutto per le imprese che appartengono ad un medesimo gruppo societario.

F) Lavoratori stagionali

Fermo restando quanto previsto dall'articolo 18, comma 2-bis del decreto legge n.112/2008, gli Enti controllanti possono autorizzare le società gerenti servizi di trasporto pubblico locale dagli stessi controllate a procedere all'assunzione di lavoratori stagionali al fine garantire un'offerta adeguata del servizio in particolari periodi dell'anno caratterizzati da un forte afflusso della domanda.

NOTA ESPLICATIVA

La proposta in questione è volta a disporre espressamente che i vincoli assunzionali, previsti dalla normativa vigente, per le società gerenti servizi di trasporto pubblico locale controllate dagli Enti locali non siano applicati a particolari tipologie contrattuali, nel caso di specie i lavoratori stagionali, lavoratori indispensabili per assicurare un servizio quantitativamente adeguato ai picchi della domanda in particolari periodi dell'anno. Occorre, infatti, tenere presente che un servizio inadeguato nei periodi ricchi di domanda rappresenta una mancata opportunità sia in termini di immagine della città che in termini di introiti da traffico potenzialmente persi.