



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE E I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

BOZZA (**07 febbraio 2014**) DI

DISEGNO DI LEGGE

SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

E SERVIZI FERROVIARI REGIONALI

PREDISPOSTA DALLA

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

POST- CABINA DI REGIA 5 FEBBRAIO

***VERSIONE INTEGRATA DALLE RICHIESTE REGIONALI SULLE
QUALI NON E' STATO RAGGIUNTO UN ACCORDO***

INDICE DEI PROVVEDIMENTI

A. Modifiche al Decreto-Legge 18.10.2012 n. 179	4
B. Termine ex art. 34-octies legge 221/12, di conversione del DL 179/12	4
C. Termine ex art. 34, co. 21, legge 221/12, di conversione del DL 179/12 (affidamenti non conformi e continuità del servizio)	4
CAPO I – DISPOSIZIONI FINANZIARIE	5
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)	5
2. Esclusione dai vincoli derivanti dal patto di stabilità interno delle risorse destinate al TPL	6
3. Detraibilità delle spese per abbonamenti di trasporto pubblico locale	7
3-bis.....	Errore. Il segnalibro non è definito.
4. Contrasto all’evasione tariffaria	8
5. Miglioramento delle condizioni per l’erogazione delle risorse destinate a investimenti per infrastrutture di trasporto.	9
6. Navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como.....	10
7. Privatizzazione delle società Caremar, Laziomar e Saremar S.p.A.	11
8. Contributi agli oneri finanziari relativi ai canoni di gestione delle metropolitane.	Errore. Il segnalibro non è definito.
9. Proposta di modifica del DPR 633/72, in materia di IVA	12
CAPO II – DISPOSIZIONI PER FAVORIRE IL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE.....	13
10. Incentivi alla liberalizzazione del settore e all’affidamento dei servizi secondo criteri di economia di scala	13
11. Incentivi alla liberalizzazione del settore e disponibilità materiale rotabile	14
12. Incentivi alla liberalizzazione del settore e continuità del servizio di TPL	15
13. Incentivi alla liberalizzazione del settore e continuità dei servizi interregionali	16
14. Incentivi alla liberalizzazione del settore e tempi di disponibilità del materiale rotabile	17
15. Incentivi alla liberalizzazione del settore e regolazione dei trasporti	17
16. Incentivi alla liberalizzazione del settore e separazione societaria gestore infrastrutture e gestore dei servizi.....	18
17. Clausola sociale.....	18
CAPO III – DISPOSIZIONI TECNICHE E DI SICUREZZA.....	20
18. Sicurezza dei servizi ferroviari regionali	20
19. Miglioramento delle caratteristiche antinquinamento dei veicoli destinati al trasporto delle persone	21
20. Contributi per operazioni di leasing finalizzati al rinnovo dei veicoli destinati al trasporto pubblico locale	22
21. Allineamento della lunghezza dei filobus agli standard derivanti dall’evoluzione tecnologica in ambito europeo.....	23
22. Modifiche alla legge 26 febbraio 1992 n. 211	24
23. Commissioni di sicurezza per la valutazione di sistemi di trasporto innovativi	24
24. Contributi per il rinnovo delle flotte veicolari del trasporto pubblico locale.....	25
CAPO IV - MODIFICHE AL DECRETO LEGISLATIVO N. 422/97	28
25. Esenzioni Rappresentanti di lista	28

26. Privilegio del credito..... 28

A. Modifiche al Decreto-Legge 18.10.2012 n. 179

All'art.34 comma 25 del Decreto-Legge 18.10.2012 n.179, convertito con modificazione dalla legge 17.12.2012 n.221, dopo le parole "legge 23.08.2004 n. 239" sono inserite le parole "ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale di cui al D. lgs 422/97"

Motivazione

La modifica proposta estende anche ai servizi di trasporto pubblico locale l'esclusione già vigente relativa ai servizi distribuzione di gas naturale ed energia elettrica. La predetta esclusione si rende necessaria al fine di consentire una specifica disciplina ai sensi della modifica introdotta al punto precedente, nel rispetto della normativa comunitaria (Regolamento CE n. 1370/2007) specificamente applicabile al settore.

B. Termine ex art. 34-octies legge 221/12, di conversione del DL 179/12

"Il comma 5 dell'art. 34-octies della legge 221/12, di conversione del decreto-legge n. 179/12, è abrogato".

Motivazione

L'abrogazione della norma in parola ha lo scopo di uniformare le procedure di affidamento dei servizi di TPL e ferroviari regionali.

C. Termine ex art. 34, co. 21, legge 221/12, di conversione del DL 179/12 (affidamenti non conformi e continuità del servizio)

"I termini di cui al comma 21 dell'articolo 34 della L. 221/12, di conversione del decreto legge n. 179/12, sono fissati al 31/12/2014.

Motivazione

L'articolo 34, comma 21, del D.L. 179/2012 stabilisce il termine del 31 dicembre 2013 per l'adeguamento degli affidamenti in essere, relativi ai servizi presenti a livello nazionale e regionale che ancora sono gestiti in regime di concessione e non a contratto di servizio. Pertanto, in considerazione della natura di tali affidamenti, il termine previsto non appare congruo per il richiesto adeguamento e conseguente pubblicazione della relazione.

CAPO I – DISPOSIZIONI FINANZIARIE

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)

- Il **comma 1** è sostituito dal seguente:

"1. Al fine di garantire, ai sensi dell'art. 117 comma 2 lett. m), della Costituzione i livelli minimi essenziali della prestazioni di trasporto, a decorrere dall'anno 2013 è istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con una dotazione annuale complessiva pari a 4.929.254.469,00 euro.

- **Dopo il comma 1 inserire i seguenti commi:**

"1-bis. La dotazione di cui al comma 1 è incrementata annualmente al tasso di inflazione programmata.

1-ter. Al fine di avere certezza sull'entità delle risorse pubbliche, destinate annualmente ai servizi di trasporto pubblico locale ed ai servizi regionali ferroviari, entro il 30 giugno di ciascun anno, ciascuna regione a statuto ordinario comunica alla Conferenza Unificata le risorse del bilancio regionale destinate, l'anno successivo, alla copertura della spesa dei servizi medesimi".

- **Al comma 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 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”.**

- **Dopo il comma 7 inserire il seguente comma: "7-bis. Per l'acquisizione dei dati istruttori necessari allo svolgimento delle proprie attività in materia di trasporto pubblico regionale e locale, l'Autorità dei trasporti si avvale dell'Osservatorio ex art. 1, c. 300, L. 244/07. **A tale scopo** l'Autorità fornisce indicazioni sulla tipologia dei dati da acquisire dalle Aziende esercenti i servizi in parola.”.**

Motivazione

Le modifiche proposte mirano a risolvere alcune delle criticità, più volte illustrate, dell'attuale sistema di finanziamento dei servizi di TPL.

In particolare appare evidente la necessità di assicurare stabilità allo stanziamento del fondo in parola

in considerazione del fatto che lo stesso contribuisce a garantire la copertura dei contratti di servizio del settore che come è noto hanno durata pluriennale. A tal fine oltre a prevedere uno stanziamento base fisso e invariabile di 4.929.254.469,00 euro, si prevede che lo stesso stanziamento sia adeguato annualmente all'inflazione programmata. Ciò in considerazione del fatto che i contratti di servizio di cui trattasi sono sottoposti alla medesima dinamica. Inoltre, anche in considerazione a quanto originariamente previsto dal D.Lgs.422/97 nonché dalla Legge 42/2009, si chiarisce la rilevanza costituzionale dei servizi di trasporto pubblico locale facendo un esplicito riferimento all'art. 117, comma 2 lett. m) della Costituzione.

Per quanto attiene la previsione del comma 6 la medesima è diretta a definire una procedura semplificata ed automatica per l'erogazione dell'anticipazione delle risorse stanziata sul fondo. Anticipazione, tra l'altro, elevata al 70% per evitare, nelle more delle verifiche dell'efficientamento del settore, che sussistano criticità finanziarie che incidano negativamente sulla regolarità dei servizi.

Infine per armonizzare il disposto dell'art. 16 bis alla normativa che disciplina l'attività dell'Autorità dei trasporti e consentire alla stessa autorità di procedere alle proprie istruttorie sulla base dei dati economici finanziari e trasportistici del settore, uniformi a livello nazionale, si prevede che la medesima autorità si avvalga dell'Osservatorio ex art. 1, comma 300 della legge 244/07.

2. Esclusione dai vincoli derivanti dal patto di stabilità interno delle risorse destinate al TPL

- All'art. 32, co. 4, lettera N, legge n. 183/11, così come modificato dall'art. 1, co. 452, legge n. 228/12, è aggiunta la seguente lettera:

o) delle spese finanziate dal Fondo istituito dall'art. 1, comma 1031, della legge 27 dicembre 2006, n. 296".

Motivazione

Al fine di consentire l'immediato utilizzo delle risorse stanziata sul fondo *istituito dall'art. 1, comma 1031, della legge 27 dicembre 2006, n. 296* e quindi permettere l'immediata riduzione della "età media" dei parchi rotabili nazionali con i conseguenti effetti positivi per la sicurezza, la qualità dei servizi e la riduzione dei costi di manutenzione nel settore del TPL, si prevede che le risorse stesse non siano soggette ai vincoli del c.d. patto di stabilità.

3. Detraibilità delle spese per abbonamenti di trasporto pubblico locale

1. 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 spetta una detrazione dall'imposta lorda, fino alla concorrenza del suo ammontare, nella misura del 19 per cento per un importo delle spese stesse non superiore a 250 euro per ciascun componente del nucleo familiare. 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”.

2. Al Decreto del Presidente della Repubblica del 22 dicembre 1986, n. 917 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 60 è aggiunto il seguente comma:

“2 Sono in ogni caso deducibili le spese sostenute dai datori di lavoro per i servizi di trasporto collettivo rese nei confronti della generalità o a categorie di dipendenti, anche se affidate a terzi, ivi compresi gli esercenti servizi pubblici di trasporto”;

b) All'art. 95 al comma 1 è aggiunto il seguente periodo:

“Sono in ogni caso deducibili le spese sostenute dai datori di lavoro per i servizi di trasporto collettivo rese nei confronti della generalità o a categorie di dipendenti, anche se affidate a terzi, ivi compresi gli esercenti servizi pubblici di trasporto”.

3. All'art. 11 del D. lgs. 15 dicembre 1997 n. 446, al comma 1, è aggiunta il seguente numero 6):
“le spese sostenute dai datori di lavoro per i servizi di trasporto collettivo rese nei confronti della generalità o a categorie di dipendenti, anche se affidate a terzi, ivi compresi gli esercenti servizi pubblici di trasporto”.

Motivazione

La disposizione di cui al comma 1 ripropone quella di cui all'art.1, comma 309, legge n. 244/2007 (legge finanziaria 2008), che ha introdotto, una nuova agevolazione fiscale concernente le spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico, al fine di incrementare l'uso del mezzo pubblico, compreso il servizio ferroviario.

Le disposizioni di cui ai commi 2 e 3 tendono ad assicurare la deducibilità ai fini IRPEF, IRES, IRAP delle spese sostenute per le prestazioni di trasporto rese dal datore di lavoro nei confronti della

generalità o di categorie dei dipendenti. Tale misura, nell' incentivare il datore di lavoro ad acquisire per i propri dipendenti servizi di trasporto pubblico locale, è volta a dare un impulso positivo alla crescita della mobilità collettiva.

4. *Contrasto all'evasione tariffaria*

«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 a esibirlo su richiesta degli agenti accertatori.

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, in occasione di ogni singolo accesso ai mezzi di trasporto utilizzati.

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 sessanta volte il valore del biglietto ordinario.

4 All'art. 71 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 sono aggiunti, in fine, i seguenti commi: “Al fine di assicurare il più efficace contrasto al fenomeno dell'evasione tariffaria, 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 soggetti, appositamente abilitati, non appartenenti agli organici del gestore medesimo.

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, e quindi di pubblico ufficiale.

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 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. 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 dei medesimi articoli. 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.»

Le rilevazioni dei sistemi di video sorveglianza presenti a bordo dei veicoli e sulle banchine di fermata possono essere utilizzate ai fini del contrasto dell'evasione tariffaria e come mezzo di prova per l'identificazione di eventuali trasgressori che rifiutino di fornire le proprie generalità agli agenti accertatori.

Motivazione

La proposta di provvedimento normativo per la lotta all'evasione tariffaria nel settore del TPL è stata articolata in cinque commi da inserire nel più appropriato provvedimento normativo come articolo di legge esclusivamente dedicato all'evasione tariffaria nel settore del TPL. La proposta è volta a potenziare gli strumenti per la lotta all'evasione tariffaria – che a livello medio nazionale è quantificabile in circa 450 milioni di mancati ricavi per le aziende – attribuendo maggiori poteri ai verificatori. In particolare, con il comma 5 si intende consentire, in un'ottica di generale tutela della sicurezza, che le attività di accertamento dei titoli di viaggio possano essere svolte anche da personale esterno alle aziende di trasporto, da guardie giurate o da personale con la stessa qualifica appartenente a istituti di vigilanza privata cui le aziende gerenti pubblici servizi di trasporto abbiano affidato lo svolgimento di servizi di sicurezza sussidiaria.

5. Miglioramento delle condizioni per l'erogazione delle risorse destinate a investimenti per infrastrutture di trasporto.

“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 e agli enti locali per gli interventi oggetto del programma.

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 e al cronoprogramma di realizzazione delle stesse.

Le risorse stanziata dalla L. 211/92 e successivi rifinanziamenti impegnate e successivamente definanziate confluiscono nel Fondo di cui al comma 8.

Motivazione

La norma in parola è volta a semplificare le procedure di utilizzo delle risorse stanziata sul fondo per la promozione, il sostegno e lo sviluppo del TPL per le finalità di cui all'art. 9 Legge 6.02.92 n. 211 prevedendo che le stesse siano impegnate per programmi di investimento e siano versate su un conto di tesoreria infruttifero intestato al MIT e vincolato al pagamento dei programmi medesimi.

La norma consente, nell'ambito del programma, di utilizzare le risorse disponibili in modo indifferenziato per tutti gli interventi previsti nel programma medesimo evitando che tali risorse siano in quota parte destinate e vincolate al singolo intervento e quindi evitando che le stesse restino per lungo tempo inutilizzate qualora sussistano criticità specifiche per l'attuazione dell'intervento stesso.

6. Navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como

Al fine di scongiurare la possibilità che sia compromessa la continuità del servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como, alla Gestione governativa navigazione laghi per gli esercizi 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.

Motivazione

Lo stanziamento previsto nella legge di bilancio 2014 non è in grado di assicurare la gestione degli attuali collegamenti di esercizio in quanto l'importo stanziato risulta essere inferiore di circa 6 milioni di euro.

L'utilizzo degli avanzi di amministrazione, per gli anni 2014 e 2015, risultanti dai bilanci 2011 e 2012, potrebbe garantire la copertura delle spese di esercizio per la gestione dei servizi assicurando il servizio

senza soluzione di continuità.

La somma di cui alla nota in questione si è determinata nel corso negli anni principalmente per la pervenuta necessità di dover posticipare diverse lavorazioni da un esercizio a quelli a seguire a fronte dell'indisponibilità degli impianti delle Direzioni di Esercizio; detta situazione ha di fatto imposto il limitato utilizzo delle risorse finanziarie.

In particolare nell'ultimo esercizio la Gestione ha proceduto a una ottimizzazione dei servizi al fine del contenimento dei consumi in genere e in particolare di quelli inerenti il carburante, il cui costo ha raggiunto livelli di estrema preoccupazione, anche alla luce dell'applicazione dal 2012 dell'aliquota IVA del 21% per tutte le forniture di beni e di servizi destinate alle navi, alla istituzione di contratti part-time, alla razionalizzazione dell'utilizzo del personale full-time e a un minor utilizzo del personale con contratto a tempo determinato.

In ragione di quanto sopra evidenziato, la Gestione intende utilizzare detti fondi al fine di assicurare, per il corrente esercizio e per il biennio a venire, il servizio di trasporto pubblico lacuale a cui è istituzionalmente proposta.

Affinché ciò avvenga, mantenendo i consueti livelli di sicurezza, sia per i viaggiatori che per il personale dipendente, con un appropriato numero di corse anche in previsione dell'evento Expo che si terrà nel 2015 e che riguarderà l'intero territorio in cui si opera, la Gestione dovrà intervenire nei tempi nella manutenzione sia delle proprie navi che delle proprie infrastrutture (biglietterie di terra, pontili e scali traghetto) e quindi nell'adeguamento e ammodernamento alle attuali esigenze di trasporto.

Tenendo inoltre presente della crisi economica in cui versa attualmente l'intera nazione, è emerso, in virtù dei risultati provvisori degli incassi 2013, il timore di non poter conseguire, secondo le aspettative, i ricavi della vendita dei servizi indicati nel bilancio di previsione.

Se si confermasse tale andamento negativo del traffico anche per il prossimo biennio, la situazione finanziaria della Gestione risulterebbe ancor più aggravata dalla minore sovvenzione per le spese di esercizio previste al capitolo 1970 del Bilancio dello Stato rispetto agli stanziamenti erogati negli esercizi passati.

A tal proposito secondo quanto disposto dal Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 31 dicembre 2012, si registra altresì per il prossimo biennio una diminuzione di circa 6 milioni di euro rispetto all'importo stanziato per l'anno in corso.

Tale situazione è oltretutto confermata dalle maggiori risorse che la gestione del Bacino Svizzero del Lago Maggiore assorbe, per assicurare i collegamenti con la Svizzera che derivano da un impegno di carattere internazionale definito con la sottoscrizione della Convenzione italo Svizzera per la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano.

7. Privatizzazione delle società Caremar, Laziomar e Saremar S.p.A.

L'art. 1, co. 311, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, è sostituito dal seguente:

311. Al fine di garantire la continuità territoriale dei collegamenti marittimi che si svolgono in ambito regionale, è autorizzata la corresponsione alle Regioni Campania, Lazio e Sardegna delle

risorse necessarie ad assicurare i servizi resi dalle Società Caremar S.p.A., Laziomar S.p.A. e Saremar S.p.A. fino al completamento del processo di privatizzazione di loro competenza e, comunque, non oltre il 30 giugno 2014.

Motivazione

La rideterminazione del termine, non inserito nel disegno di legge di conversione del decreto milleproroghe, si rende necessaria per consentire alle tre Regioni interessate di completare l'iter di affidamento dei servizi a seguito delle gare a evidenza pubblica, già attivate o da attivare nel breve periodo scongiurando possibili interruzioni dei servizi.

8. Proposta di modifica del DPR 633/72, in materia di IVA

Si propone al MEF di prevedere un'aliquota dell'IVA sui costi pari al 4% per le navi e i mezzi navali che effettuano servizi di trasporto pubblico locale, lasciando inalterate le disposizioni dello stesso DPR che prevedono l'esenzione totale riguardo ai corrispettivi e tariffe.

Motivazione

La modifica proposta mira a razionalizzare e ripristinare l'equità del sistema IVA, applicando un'aliquota IVA ridotta ai trasporti via acqua entro i 50 km, qualora questi siano finalizzati al trasporto pubblico locale.

Tale esigenza si è manifestata a seguito delle modifiche della disciplina dell'imposta sul valore aggiunto, apportate dalla legge comunitaria 2010, che hanno comportato l'esclusione dall'esenzione dell'imposta delle navi che effettuano collegamenti a corto raggio, limitandola alle navi adibite alla navigazione in alto mare, in tal modo attraendo nella sfera di applicazione dell'IVA operazioni quali la cessione di naviglio, di apparati motori e di parti di ricambio, forniture di dotazioni di bordo e, soprattutto, di carburanti e lubrificanti. Tuttavia, poiché le prestazioni di trasporto pubblico locale marittimo, lacuale, fluviale e lagunare sono esenti dall'imposta e, pertanto, l'imposta relativa all'acquisto o all'importazione di beni e servizi afferenti tali operazioni non è detraibile, si è creata una situazione in cui da un lato si applica l'imposta agli acquisti delle forniture di bordo, soprattutto di carburante, dall'altro è impossibile detrarla ai sensi dell'art.19 del d.P.R. n. 633/72, in quanto afferenti a operazioni attive esenti IVA. Il risultato è un incremento netto dei costi del 22%, non recuperabile mediante aumento delle tariffe, e suscettibile di portare molte compagnie di navigazione al fallimento.

CAPO II – DISPOSIZIONI PER FAVORIRE IL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE

9. Incentivi alla liberalizzazione del settore e all'affidamento dei servizi secondo criteri di economia di scala

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 per le regioni sul cui territorio, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale, **ad esclusione dei servizi ferroviari**, non risultino affidati mediante procedure di gara o in corso di affidamento mediante le medesime procedure. La riduzione è pari al 15% del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le procedure di cui **sopra**. **In sede di prima applicazione, tali procedure devono essere concluse entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.**

2. Le risorse del fondo di cui al comma precedente sono ridotte del 2% per le regioni sul cui territorio l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, **ad esclusione dei servizi ferroviari**, non sia effettuato per bacini di traffico **definiti ai sensi dell'art. 3-bis, co. 1, legge n. 148/11** e ad un unico operatore del settore che può assumere anche la forma di associazione temporanea di impresa a condizione che, entro 90 giorni dall'affidamento, proceda alla fusione in un'unica società. I servizi di trasporto pubblico locale di cui al comma precedente possono essere affidati in sub-appalto per una quota non superiore al 30% di quella contrattualizzata. Il subappaltatore deve eseguire i servizi con mezzi e attrezzature in propria titolarità (proprietà o locazione finanziaria). **L'esecuzione delle prestazioni affidate in subappalto non può formare oggetto di ulteriore subappalto.**

3. Le risorse non erogate in applicazione del disposto dei comma precedenti sono ripartite tra le Regioni a statuto ordinario secondo i criteri indicati nell'articolo 4, comma 3 del D.P.C.M. dell'11/03/2013, pubblicato sulla G.U.R.I n. 148 del 26/06/2013, destinandole, prioritariamente, al cofinanziamento degli ammortizzatori sociali già finanziati con il fondo di solidarietà autoferrotranvieri di cui all'accordo nazionale del 3 luglio 2013.

4. Per la partecipazione alle procedure di gara di cui al comma 1, **l'operatore di cui al comma 2 deve** essere in possesso di un requisito di idoneità economica-finanziaria adeguato, corrispondente a un patrimonio netto ad **almeno il 20% dell'importo posto a base annua di gara e comunque non inferiore a 500.000 €.**

5. 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.

6. Le disposizioni di cui ai commi precedenti non si applicano agli affidamenti conformi al Regolamento comunitario 1370/2007, effettuati in data antecedente all'entrata in vigore della presente legge.

Motivazione

La proposta di norma in argomento ha lo scopo, nel rispetto del disposto del regolamento Comunitario 1370/2007 di incentivare la liberalizzazione del settore dei servizi di TPL e dei servizi ferroviari regionali prevedendo una penalizzazione per le regioni a statuto ordinario sul cui territorio non si è proceduto all'affidamento mediante gara dei servizi in argomento ovvero, non siano state attivate le relative procedure di affidamento da concludersi in prima applicazione entro e non oltre i 18 mesi dalla data di entrata in vigore della norma medesima.

E' opportuno evidenziare che il disposto normativo di cui trattasi è ben armonizzata con il processo di razionalizzazione ed efficientamento del settore previsto dall'art. 16 BIS del D. L. n. 95/2012, così come integrato e modificato dall'art. 1 comma 301 della legge di stabilità 2013.

In particolare la proposta è diretta a non imporre la liberalizzazione entro termini antecedenti a quelli previsti dal richiamato regolamento comunitario 1370/2007, evitando in tal modo che si affidino, sia pure mediante gara, servizi storici non ancora riprogrammati ovvero servizi già oggetto di riprogrammazione il cui effetto, in termini di razionalizzazione ed efficientamento, non risulta ancora verificato. Tuttavia qualora entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore della norma non siano affidati mediante procedura di gara i servizi di trasporto pubblico locale di competenza della singola regione al medesimo ente viene applicata una decurtazione pari al 15% della sommatoria dei corrispettivi dei contratti di servizio relativi ad affidamenti non effettuati con procedura di gara.

Inoltre la norma di cui trattasi tende a incentivare l'affidamento dei servizi secondo criteri che premiano le cosiddette economie di scala, prevedendo l'affidamento per bacini di utenza almeno provinciale e a un unico operatore del settore che può assumere anche la forma di associazione temporanea di impresa a condizione che entro 90 gg. dall'affidamento medesimo proceda a una trasformazione in una unica società.

A tutela delle piccole imprese del settore è comunque prevista la possibilità di subappaltare una quota non superiore al 30% dei servizi contrattualizzati.

Qualora sul territorio della singola regione a statuto ordinario non si proceda all'affidamento dei servizi di TPL e ferroviari regionali con le modalità descritte alla medesima regione viene applicata una decurtazione del 2% delle risorse trasferitegli a valere sul fondo nazionale istituito dal richiamato art. 16 bis. E' previsto inoltre uno specifico requisito economico per la partecipazione alle gare volto ad assicurare che l'operatore a cui il servizio aggiudicato abbia un'adeguata posizione economica finanziaria.

10. Incentivi alla liberalizzazione del settore e disponibilità materiale rotabile

All'articolo 25 (Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali) della legge 24 marzo 2012 n. 27 aggiungere, dopo il comma 7, il seguente:

“8. Le società di gestione del servizio di trasporto pubblico, con ogni modalità esercito, 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 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 dell’affidamento del servizio pubblico locale o in caso di una cessazione anticipata, il gestore uscente, se richiesto dal subentrante, ovvero se previsto dal bando di gara, cede al subentrante i beni strumentali necessari e le loro pertinenze, 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, determinato con i criteri di ammortamento utilizzati per la definizione dei costi standard adottati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi dell’art.1 comma 84 della legge 27/12/2013 n.147 al netto di eventuali contributi pubblici direttamente riferibili ai beni stessi. Restano ferme le disposizioni contenute nelle vigenti discipline di settore, anche regionali. 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”.

Motivazione

L’effettiva liberalizzazione del settore presuppone l’acquisizione della piena disponibilità funzionale delle aree per la logistica e del materiale occorrente per l’espletamento del servizio.

Pertanto, è assolutamente necessario che il Governo fornisca sufficienti garanzie, all’atto delle gare per il TPL su ferro, in ordine alla disponibilità del materiale rotabile e delle relative pertinenze (depositi e officine), previa compensazione dei costi sostenuti dall’uscente per l’acquisto di detti beni e non ancora ammortizzati, prevedendo sanzioni in caso di mancato assolvimento di tale obbligo. L’emendamento è collegato all’emendamento n. 4, di cui *infra*.

L’ultimo periodo mira a prevedere una penalità e rendere effettivi gli obblighi di cui al comma 1.

11. Incentivi alla liberalizzazione del settore e continuità del servizio di TPL

All’articolo 25 (Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali) della legge 24 marzo 2012 n. 27 aggiungere, dopo il comma 8, il seguente:

“9. In presenza di servizi di trasporto pubblico regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati, i cui contratti di servizio siano scaduti o in scadenza e sia in corso un nuovo affidamento degli stessi, 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 trentasei mesi, e 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 fino al subentro del gestore scaturente dalla nuova procedura di evidenza pubblica e comunque non oltre due anni dalla scadenza del contratto prorogato, ai sensi dell'art. 5, co. 5, del regolamento CE n. 1370/2007. Nessun indennizzo o compenso aggiuntivo può essere ad alcun titolo preteso in relazione a quanto previsto nel presente articolo a eccezione dell'adeguamento del corrispettivo al tasso di inflazione programmata il cui onere non può gravare sui contributi del fondo ex art. 16 bis decreto legge 95/2012 e successive modifiche e integrazioni".

Motivazione

La norma proposta intende sostituire la disposizione di cui all'art. 4, co. 32-ter, legge n. 148/11, travolta dall'abrogazione dell'art. 4 a opera della Corte costituzionale per motivi non afferenti lo specifico comma al fine di riempire il vuoto normativo così creatosi in merito all'obbligo per i gestori dei servizi pubblici (nel caso specifico: il TPL, anche ferroviario) di garantire la prosecuzione del servizio, anche oltre i termini di scadenza dei rispettivi contratti, fino al subentro del nuovo gestore scaturente dalle procedure di liberalizzazione del servizio, dando contestualmente certezza sugli oneri conseguenti nel periodo transitorio fino a conclusione delle nuove procedure di gara. Ai sensi del Regolamento europeo n. 1370/07 e come ribadito dalla Corte costituzionale, nella sentenza 13/01/14, n. 2, vs. Regione Toscana, le misure che, nelle more dell'espletamento della procedura concorsuale per l'affidamento dei servizi di TPL, impongono l'obbligo di fornire determinati servizi pubblici non possono avere una durata superiore a due anni.

12. Incentivi alla liberalizzazione del settore e continuità dei servizi interregionali

All'articolo 25 (Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali) della legge 24 marzo 2012 n. 27 aggiungere, dopo il comma 9, il seguente:

“10. In presenza di servizi ferroviari di competenza regionale svolti senza soluzione di continuità tra più regioni è fatto obbligo ai rispettivi gestori, indipendentemente dalla stazione appaltante, di attuare le necessarie forme di collaborazione al fine di assicurare la continuità dei servizi, la disponibilità dei titoli di viaggio nelle rispettive reti di vendita per l'intera relazione servita, anche in connessione con servizi svolti dai medesimi gestori su tratte nazionali, nonché il mantenimento degli standard

qualitativi previsti dai rispettivi contratti di servizio, senza incremento di costo per le stazioni appaltanti e per i viaggiatori e senza aggravio sugli equilibri economici dei gestori.”.

Motivazione

Con l’articolato proposto si intende armonizzare, anche nel caso di gestori diversi derivanti da procedure di affidamento, i servizi di interesse regionale svolti senza soluzione di continuità tra regioni contermini al fine di evitare posizioni predominanti del gestore uscente in uno dei due ambiti regionali nel caso di mancate riconferma. Tale obiettivo contribuisce a determinare il quadro di certezze necessario per l’attrattività delle procedure di gara in ambito ferroviario, assicurare l’assenza di costi aggiuntivi per le regioni e i viaggiatori e il mantenimento dei relativi standard di qualità

13. Incentivi alla liberalizzazione del settore e tempi di disponibilità del materiale rotabile

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”.

Motivazione

Il termine di 18 mesi, attualmente previsto dalla disposizione in parola, per l’acquisizione del materiale rotabile necessario allo svolgimento del servizio, è assolutamente insufficiente in considerazione dei tempi tecnici occorrenti per la produzione e l’approvvigionamento dello stesso materiale rotabile ferroviario da parte dell’aggiudicatario. Si propone, pertanto, un’estensione del termine, nel rispetto della normativa europea. Nell’ipotesi in cui sia previsto un rinnovo di almeno il 50% del prezzo rotabile.

14. Incentivi alla liberalizzazione del settore e regolazione dei trasporti

All’art. 36 (*Regolazione indipendente in materia di trasporti*), comma 1, lett. a), nuovo comma 2 del decreto-legge n. 201/11, dopo la lettera f) è aggiunta la seguente:

“f-bis) definisce con riferimento al trasporto pubblico regionale e locale, con ogni modalità esercito, criteri, termini e modalità per il trasferimento o la messa a disposizione, da parte dei soggetti titolari 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.”

Motivazione

L'emendamento, nel porre un'ulteriore competenza in capo all'Autorità, mira a rendere uniformi le gare a livello nazionale, non creando barriere all'ingresso di nuovi operatori e quindi non ostacolando l'effettiva concorrenza.

L'emendamento è collegato alla proposta n. 11, di cui sopra.

15. Incentivi alla liberalizzazione del settore e separazione societaria gestore infrastrutture e gestore dei servizi

All'art. 37 (*Misure per il trasporto ferroviario*), al termine del comma 1, dopo le parole "...**da trasmettere al Governo e al Parlamento.**" sono aggiunte le seguenti parole:

“Con riferimento 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. La separazione costituisce requisito indispensabile per la sottoscrizione di un contratto di servizio”.

Motivazione

La norma mira a garantire l'effettiva concorrenza nel settore del trasporto ferroviario, escludendo la possibilità che la società che gestisce le infrastrutture coincida la società che gestisce i servizi.

16. Clausola sociale

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 settore.

Motivazione

Al fine di evitare effetti sociali ed economici traumatici conseguenti alla accelerazione del processo di liberalizzazione del settore, la norma, anche in linea a quanto disposto dall'art. 16 bis D.L. 95/2012

così come modificato dall'art. 1 comma 301 Legge di stabilità 2013, è diretta ad assicurare al momento del passaggio dal precedente gestore del servizio all'impresa subentrante nell'affidamento dello stesso, i livelli occupazionali esistenti.

In particolare la norma prevede il trasferimento del personale dipendente dal precedente gestore all'impresa subentrante disponendo, tuttavia, al fine di consentire il progressivo avvicendamento del settore stesso, la garanzia per il personale del trattamento economico-normativo derivante dai CCNL del settore e rinviando gli effetti economici di eventuali accordi integrativi alle nuove relazioni industriali che il soggetto subentrante intratterrà con il personale trasferito.

CAPO III – DISPOSIZIONI TECNICHE E DI SICUREZZA

17. Sicurezza dei servizi ferroviari regionali

"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.

50 Il fondo è alimentato da uno stanziamento annuale di 100 milioni di euro nonchè 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.

51 Le regioni entro il 15 marzo di ciascun anno, anche su segnalazione delle aziende che gestiscono le reti e/ o di quelle che esercitano i servizi di cui al comma 1, propongono al Ministero delle Infrastrutture e trasporti gli interventi da ammettere a contributo.

52 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 e in coerenza con i criteri di efficientamento e razionalizzazione indicati dall'articolo 16 bis del d.l. 95/2012.

53 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 trasferite su conti di tesoreria intestati alle singole regioni in relazione al progressivo avanzamento dei programmi di interventi ammessi a contributo.

Motivazione

L'attuale sistema di finanziamento del trasporto pubblico locale non prevede strutturalmente risorse destinate alla "sicurezza degli impianti ferroviari", materia l'altro di competenza statale. Ciò provoca gravi criticità a settore in quanto la carenza di risorse necessarie per il mantenimento in sicurezza delle reti, incide negativamente sulla regolarità e continuità del servizio.

Occorre inoltre prendere in considerazione le spese che dovranno essere sostenute per l'aggiornamento tecnologico, imposto da recenti norme nazionali (es., il decreto 1° febbraio 2013, riguardante la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti - ITS).

Il contributo statale è garantito in percentuale in relazione alle risorse confluite annualmente sul fondo ed è assicurato per il mantenimento in sicurezza delle sole tratte destinati i cui servizi sono

programmati in modo coerente con i criteri di efficientamento e razionalizzazione di cui all'articolo 16 bis del d.l. 95/2012. La norma non richiede copertura finanziaria assicurata dalle risorse destinate al settore che andrebbero "in economia".

18. Contributi agli oneri finanziari relativi ai canoni di gestione delle metropolitane.

Al fine di non pregiudicare la continuità e la regolarità del servizio pubblico esercito su sistemi di metropolitana a guida vincolata , realizzati entro il 31/12/2013, sono stanziati 20 milioni di euro per ciascuna delle annualità 2014, 2015 e 2016 oltre al 30% delle risorse disponibili sul fondo di cui al comma precedente, da ripartire, sentita la Conferenza Unificata, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, tra gli Enti locali cui è attribuita la competenza dei medesimi servizi in relazione agli oneri finanziari sostenuti per il pagamento del canone di gestione dell'infrastruttura.

Motivazione

La previsione si rende necessaria allo scopo di assicurare la continuità e la regolarità del servizio pubblico su importanti infrastrutture metropolitane con sistemi di guida automatica

19. Miglioramento delle caratteristiche antinquinamento dei veicoli destinati al trasporto delle persone

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.

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 a usi particolari.

Motivazione

La norma è diretta a svecchiare il parco automobilistico destinato ai servizi di trasporto pubblico locale con la duplice finalità di migliorare le caratteristiche di sicurezza e ambientali dei veicoli con connesso miglioramento dei livelli di qualità del servizio e contestuale riduzione dei costi di manutenzione.

20. Contributi per operazioni di leasing finalizzati al rinnovo dei veicoli destinati al trasporto pubblico locale

Al fine di favorire il rinnovo dei parchi automobilistici destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, previsti da specifici programmi regionali di rinnovo e in linea con i programmi di efficientamento e razionalizzazione dei servizi di TPL, ex art. 16 bis del D.L. 95/2012 così come modificato e integrato dall'art. 1 comma 301 della legge di stabilità 2013 è autorizzato lo stanziamento sul fondo istituito dall'art. 1, comma 1031 della Legge 27.12.2006 n. 296 di 100 milioni di euro annui dal 2014 al 2024, destinati a contributi fino al 75% dei costi a copertura delle rate decennali per operazioni di leasing per il 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..

Motivazione

In Italia abbiamo un'età media del parco rotabile destinato al trasporto pubblico locale su gomma pari a 13 anni, in Europa tale indicatore è pari a 7 anni.

Il rinnovo dei parchi automobilistici destinati ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale risulta essenziale ai fini di un progressivo miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi offerti che sia in linea con il processo di razionalizzazione ed efficientamento già attivato dalle regioni ai sensi dell'art. 16 bis D.L. 95/2012. Tale processo tra l'altro contribuirà, in modo strutturale, a una progressiva ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse di parte corrente destinata al settore.

In merito alla proposta occorre evidenziare che:

dai dati rilevati dal CED del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al 31.12.2012 risultano circolanti circa 51.400 autobus dei quali circa 24.500 con livelli di emissione ante euro 3 (Euro 0, Euro 1, Euro 2) che verrebbero resi obsoleti a far data dal 1 gennaio 2019.

Per la completa sostituzione di tali veicoli occorrerebbero:

$$24.500 \times 200.000 = 4,9 \text{ Mld } \text{€}$$

L'obiettivo potrebbe essere raggiunto con il rifinanziamento del fondo pendolari istituito dall'art 1 comma 301 della legge 296/2006, nella misura di 350 M€/anno x 10 anni.

Infatti tale fondo contribuisce all'acquisto di veicoli nuovi nella misura del 75% (mediamente 60%); si genera pertanto un investimento complessivo di $350 / 0,75 = 467 \text{ M€}$

Al solo titolo di confronto si evidenzia che per poter raggiungere (in 5 anni) il livello della media europea (età media 7 anni) occorrerebbe procedere alla sostituzione di 3400 bus/anno per ciascuno dei cinque anni del quinquennio di riferimento.

Con i meccanismi di contribuzione del fondo pendolari (max 75% dell'investimento) occorrerebbe prevedere uno stanziamento di 510 M€/anno per 5 anni. ($3.400 \text{ bus} \times 200.000 \text{ €/bus} \times 0,75$).

Il finanziamento proposto di 100 milioni di Euro per 10 anni destinato a contribuire a operazioni di

leasing consente di avviare in maniera più efficace il processo di sostituzione consentendo fin da subito un significativo svecchiamento dei parchi, con tutti i connessi benefici in termini di affidabilità del servizio, riduzione dei costi per consumi manutenzioni ecc.

Per portare a compimento l'obiettivo, sarà necessario successivamente reperire ulteriori risorse, che potranno essere meglio individuate anche a seguito del complesso delle azioni poste in essere per effetto delle nuove disposizioni introdotte dall'Art. 16-bis DL 95/201 e s.m.i.

21. Allineamento della lunghezza dei filobus agli standard derivanti dall'evoluzione tecnologica in ambito europeo

All'art. 61 del C.d.S. emanato con D.lgs. 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"

Motivazione

La modifica proposta, che trae spunto da richieste sempre più pressanti avanzate da diverse aziende di trasporto pubblico locale, è finalizzata a consentire l'utilizzo di filobus di lunghezza massima fino a 24 m, lunghezza questa superiore a quella massima (18 m) attualmente prevista all'art. 61 C.d.S

I nuovi veicoli, oggi già disponibili sul mercato, a fronte di un maggior costo e un maggior consumo energetico di circa il 25 % rispetto a un veicolo da 18 m, avrebbero una capacità di trasporto superiore di circa il 35% con l'ulteriore vantaggio, di entità significativa, rappresentato dalla minore incidenza dei costi del personale di condotta sul costo del servizio.

I nuovi il veicolo avrebbero una capacità di trasporto prossima a quelli tranviari, con costi di costruzione di gran lunga inferiori sia per quanto attiene l'infrastruttura che il veicolo.

In sostanza il filobus da 24 m può rappresentare una soluzione ottimale per linee che presentano una domanda di trasporto elevata, ma non tale da giustificare la scelta del tram.

Tali veicoli verrebbero naturalmente utilizzati su percorsi predefiniti e autorizzati, caso per caso, a seguito di specifiche verifiche e prove funzionali condotte dagli uffici periferici (USTIF) del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; tali verifiche consentiranno di valutare preventivamente la compatibilità delle dimensioni del veicolo con il tracciato che dovrà percorrere.

22. Modifiche alla legge 26 febbraio 1992 n. 211

“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:

Le disposizioni della presente legge si 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”.

Motivazione

La legge 211 del 26/02/92 ha disposto stanziamenti *«ai fini dello sviluppo dei sistemi di trasporto pubblico nelle aree urbane e per favorire l’installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria e di tranvie veloci, a contenuto tecnologico innovativo atti a migliorare in tali aree la mobilità e le condizioni ambientali».*

Con la legge 448/98, art. 50 è stata estesa l’applicazione della legge 211/92 anche ad altre tipologie di sistemi, attraverso l’introduzione all’articolo 1 della legge medesima del comma 1-bis che recita: *“Le disposizioni della presente legge si applicano anche ai sistemi di trasporto pubblico urbano con trazione a fune nonché ai sistemi urbani di connessione quali ascensori e tapis roulant”.*

In tale contesto non viene fatto riferimento agli impianti filoviari che, configurandosi anch’essi come sistemi di trasporto dotati di impianto fisso e a trazione elettrica, in molte circostanze sono *“atti a migliorare la mobilità e le condizioni ambientali”* nel rispetto degli obiettivi della legge stessa.

La correzione dell’art. 1-bis della legge, è quindi finalizzata a formalizzare la possibilità di ammettere a finanziamento anche gli impianti filoviari.

23. Commissioni di sicurezza per la valutazione di sistemi di trasporto innovativi

“Per la verifica ai fini della sicurezza dei sistemi di trasporto a guida vincolata a 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.

Gli oneri per il funzionamento delle suddette 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 .

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.”

Motivazione

Ai sensi di quanto previsto agli artt. 3, 4, 5, del DPR 753/80, “Nuove norme di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e degli altri sistemi di trasporto” la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico di persone a impianto fisso è subordinata al rilascio da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del nulla osta tecnico ai fini della sicurezza sul progetto (Art. 3) e del nulla osta tecnico all’apertura all’esercizio (Art. 5), dopo l’espletamento di verifiche e prove funzionali da parte degli uffici ministeriali competenti (Art. 4).

Nel caso di sistemi complessi che adottano tecnologie innovative (quali, per esempio, metropolitane ad automatismo integrale), il Ministero ha rilevato la necessità di condurre tali attività attraverso “Commissioni di Sicurezza”. Le suddette Commissioni sono costituite da rappresentanti ministeriali, dai soggetti territorialmente competenti e, ove ne ricorrano le condizioni, dai Comandi Provinciali dei VV.F e operano a partire dalla fase di ideazione e sviluppo progettuale del sistema per poi seguire la fase di realizzazione fino all’apertura all’esercizio, in modo da dare continuità al processo di verifica dell’impianto dal punto di vista della sicurezza.

L’esperienza favorevole maturata su alcune realizzazioni e lo sviluppo tecnologico che porta all’incremento delle realizzazioni a elevata automazione, consiglia che l’istituzione di tali commissioni venga formalizzata con un provvedimento legislativo, cui faranno seguito provvedimenti attuativi finalizzati a regolamentare attività e procedure operative delle commissioni di sicurezza.

In considerazione della notevole e complessa attività che la Commissione è tenuta a svolgere, si ritiene di prevedere che gli oneri di funzionamento vengano posti a carico del soggetto attuatore.

24. Contributi per il rinnovo delle flotte veicolari del trasporto pubblico locale

24.1

All’articolo 1, comma 1031, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è soppresso il comma c-ter, introdotto dalla legge 244/2007.

Motivazione

La norma è finalizzata a eliminare il vincolo, introdotto dalla legge 244/2007, di destinare almeno il 50% della dotazione del fondo ai veicoli delle categorie a) e b) (veicoli a via guidata), previsti dalla legge. Tale vincolo, peraltro già in passato rivelatosi di difficile applicazione, contrasta con le potestà normative e regolamentari in capo alle regioni in tema di programmazione e organizzazione dei servizi di TPL.

In assenza del predetto vincolo le regioni avranno libertà di decidere quali categorie di veicoli ammettere a contributo, anche in riferimento agli obiettivi di riprogrammazione nel frattempo adottati ai sensi delle novità introdotte in materia dall’articolo 16-bis del DL 95/2012 e s.m.i..

24.2

L'articolo 1, comma 83, primo capoverso, legge 27 dicembre 2013 n. 147, è sostituito dal seguente:

“Al fine di favorire il rinnovo e il “revamping” delle flotte destinate al Trasporto pubblico locale e ai servizi ferroviari regionali la dotazione del fondo istituito dall'articolo 1, comma 1031, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, è incrementata di 300 milioni di euro per l'anno 2014 e di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016.”.

Motivazione

La riformulazione proposta rende la nuova norma più aderente alle finalità del fondo istituito dall'articolo 1 comma 1031 della legge 296/2006 di cui viene proposto il rifinanziamento e toglie il riferimento ai servizi interregionali (interessanti più di due regioni) per loro natura esclusi dalla competenza regionale.

Inoltre, la nuova versione della norma mira a eliminare la dicotomia esistente tra le categorie di veicoli contemplati dall'articolo 1 comma 1031 della legge 296/2006 con la quale è stato istituito il c.d. “Fondo pendolari” rifinanziato dall'ultima legge di stabilità e quelli da quest'ultima richiamati.

Il rimando alla norma originale presenta il vantaggio di ripristinare la possibilità di contribuire importanti categorie di veicoli (tram, filobus, metropolitane) altrimenti impedita dalla nuova formulazione il tutto, beninteso, lasciando alle regioni e agli EE.LL., nel rispetto delle proprie prerogative, la scelta dei veicoli da ammettere a contributo tra le categorie previste dalla legge originaria che di seguito si trascrivono e che sostanzialmente coincidono con quanto previsto dalla legge di stabilità 2014.

- a) per l'acquisto di veicoli ferroviari da destinare ai servizi di competenza regionale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni;
- b) per l'acquisto di veicoli destinati a servizi su linee metropolitane, tranviarie e filoviarie, nonché per l'acquisto di unità navali destinate al trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, lagunare, lacuale e fluviale 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;
- c) per l'acquisto di autobus a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale;
- c-bis) per l'acquisto di elicotteri e di idrovolanti destinati a un servizio minimo di trasporto pubblico locale per garantire collegamenti con isole minori con le quali esiste un fenomeno di pendolarismo;

24.3

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 con i criteri e le procedure di cui all'art. 1 comma 1032 della legge 296/2006; l'80% dello stanziamento verrà ripartito sulla base dei precedenti piani di riparto, il **restante 20%** verrà ripartito tra le sole Regioni che entro il 31 marzo 2014 abbiano provveduto a rendicontare almeno **il 50% del valore totale di** uno dei programmi

sottoscritti per l'utilizzo dei precedenti stanziamenti del fondo.

Motivazione

La formulazione attuale prevede che i piani di riparto vengano predisposti annualmente basandosi su parametri peraltro difficilmente determinabili, che saranno disponibili, anno per anno, solo allorquando sarà pienamente operativo l'osservatorio sul trasporto pubblico locale e comunque decorsi due anni. L'esperienza finora maturata consiglia inoltre di procedere sulla base di piani di riparti triennali al fine di consentire una migliore e più rapida programmazione, spesa e rendicontazione degli investimenti programmati.

In attesa di una miglior e conoscenza dei dati che dovranno essere acquisiti dall'osservatorio, si propone pertanto di procedere a un riparto unico per l'intero triennio 2014, 2015, 2016 operato per il 90 % sulla base dei precedenti piani di riparto (dove si teneva conto della popolazione, della vetustà dei mezzi, dei passeggeri trasportati ecc), lasciando un 10% quale quota premiale da ripartire tra le sole regioni che abbiano rendicontato il completamento di almeno uno dei due programmi precedentemente avviati ai sensi delle leggi 296/2006 e 133/2008.

Quanto sopra al fine di evitare dispersioni di fondi che rimangono inutilizzati per lungo tempo, circostanza questa già verificatasi in diverse regioni.

Si trascrivono di seguito le modalità da seguire per il riparto del fondo già previste all'Art. 1 comma 1032 della legge 296/2006 e s.m.i..

1032. Il Ministero dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, approva con proprio decreto un piano di riparto tra le regioni e le province autonome, in conformita' ai seguenti criteri:

- a) prioritá al completamento dei programmi finanziati con la legge 18 giugno 1998, n. 194, e successive modificazioni, e con la legge 26 febbraio 1992, n. 211, e successive modificazioni;
- b) condizioni di vetustá degli attuali parchi veicolari;
- c) congruenza con le effettive esigenze di domanda di trasporto;

CAPO IV - MODIFICHE AL DECRETO LEGISLATIVO N. 422/97

25. Esenzioni Rappresentanti di lista

All'articolo 14 del decreto legislativo n. 422/97, dopo il comma 2 aggiungere il seguente coma:

“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”.

Motivazione

La norma, nell'equiparare il regime di esenzione per le funzioni elettorali dei dipendenti delle imprese di trasporto di passeggeri a quello previsto per i dipendenti anche del Gruppo di Ferrovie dello Stato, ha lo scopo di evitare che, nel corso delle tornate elettorali, le assenze del personale direttamente addetto alla produzione del servizio inficino il regolare svolgimento del servizio e quindi il diritto alla mobilità degli elettori. Si ricorda infatti, secondo i dati relativi alle precedenti consultazioni, che i livelli di assenza derivante dall'impegno negli uffici elettorali, specie nelle grandi realtà urbane, hanno superato il 10%-11% e si sono attestati, come media nazionale, intorno al 7% della forza lavoro, senza considerare, peraltro, che a tali assenze occorre aggiungere il normale assenteismo fisiologico (malattie, permessi etc.) nonché i permessi richiesti per esercitare il proprio diritto di voto in località diverse da quelle di lavoro.

26. Privilegio del credito

All'articolo 16 del decreto legislativo 422/97, dopo il punto 2 aggiungere:

“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 a ogni altro credito secondo l'ordine indicato all'art. 2777 c.c.”

Motivazione

La proposta ha lo scopo di evidenziare l'essenzialità dei servizi di trasporto pubblico mediante riconoscimento di un privilegio generale dei crediti derivanti dall'erogazione delle compensazioni per le prestazioni rese. Scopo dell'intervento è quello di scongiurare il rischio, oggi più che mai reale stante la crisi finanziaria degli operatori pur in presenza di ingenti crediti nei confronti degli enti affidanti, di interruzioni, riduzioni o sospensioni dei servizi.