CAMERA DEI DEPUTATI N. 2313

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato META

Modifiche all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per il rilancio, il miglioramento e l'incremento dell'efficienza del trasporto pubblico locale

Presentata il 17 aprile 2014

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nella seduta dell'8 aprile 2014 la Commissione IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati ha approvato il documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale, deliberata dalla medesima Commissione nella seduta del 19 giugno 2013.

Il documento raccoglie gli elementi emersi nel corso delle audizioni svolte e, su questa base, formula articolate proposte di intervento, anche di carattere normativo.

L'esigenza di urgenti interventi in materia deriva infatti dalla situazione di profonda sofferenza del settore del trasporto pubblico locale.

Sul piano normativo, alcune delle indicazioni del documento conclusivo, tra quelle ritenute più rilevanti e urgenti, trovano riscontro nell'articolato della presente proposta di legge.

In primo luogo, all'articolo 1 si introduce, a decorrere dall'anno 2015, un nuovo meccanismo di alimentazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito dall'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, come sostituito dall'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012 (legge di stabilità 2013).

La disciplina vigente prevede infatti che il Fondo sia finanziato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla ben-

zina; la proposta di legge, modificando il comma 1 dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, prevede, come fonte di alimentazione del Fondo, in luogo della compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, una compartecipazione al gettito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA).

Tale compartecipazione è aggiuntiva rispetto a quella già prevista dall'articolo 4 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, « Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario ».

La previsione di una compartecipazione all'IVA è motivata dal fatto che tale imposta ha un carattere più generale e presenta un più stabile andamento di gettito rispetto all'accisa sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. In tal senso essa appare più idonea a costituire fonte di finanziamento del trasporto pubblico locale. La scelta adottata è avvalorata dal fatto che, ai sensi del decreto legislativo n. 56 del 2000, si fa ricorso alla compartecipazione al gettito dell'IVA per la parte prevalente del finanziamento del Servizio sanitario nazionale.

Contestualmente, con lo stesso articolo 1 viene inserito nel citato articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012 il comma 1-*bis*, che introduce un meccanismo con cui si permette l'incremento delle risorse assegnate al Fondo nel caso in cui la previsione annuale del gettito dell'IVA, iscritta nel pertinente capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, evidenzi un aumento, rispetto alla corrispondente previsione relativa all'esercizio precedente, in misura pari o superiore al tasso di inflazione programmato. In tale ipotesi anche la dotazione del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale sarà incrementata in misura pari al tasso di inflazione programmato.

L'articolo 2 della presente proposta di legge precisa e integra i criteri per la ripartizione del Fondo, rispetto a quanto già previsto dall'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, sostituendo il comma 3 del medesimo articolo e introducendo i nuovi commi 3-*bis* e 3-*ter*.

Nella ripartizione del Fondo devono essere seguiti criteri che, in primo luogo, assicurino la corrispondenza tra l'offerta e la domanda del servizio, come la riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento quantitativo e qualitativo dei servizi a domanda elevata (criterio già previsto dal testo attualmente vigente del comma 3 del citato articolo 16-*bis*) e la differenziazione dei livelli tariffari in base al reddito e in base alle modalità e ai tempi di utilizzo dei mezzi (criterio di nuova introduzione). Si tratta dei criteri di cui alle lettere *a)* e *b)* del nuovo testo del comma 3, come sostituito dal comma 1 dell'articolo 2 della presente proposta di legge. Dall'indagine conoscitiva è emerso infatti con evidenza che l'offerta di trasporto pubblico in Italia non è quantitativamente carente, ma piuttosto è poco rispondente alla domanda, per cui in media si registra un basso tasso di utilizzo dei mezzi impiegati, che si associa, negli orari di punta, a situazioni, molto frequenti e ripetutamente denunciate, in cui la disponibilità dei mezzi risulta palesemente inadeguata. Occorre pertanto adottare ogni iniziativa utile, come la differenziazione dei livelli tariffari in relazione ai tempi di utilizzo dei mezzi, per incentivare la riduzione della pressione della domanda negli orari di punta.

In secondo luogo, come già previsto dall'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, la ripartizione del fondo dovrà premiare l'incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi. A tal fine, il nuovo testo del comma 3 del citato articolo 16-*bis* attribuisce specifico rilievo all'attuazione di misure efficaci per il contrasto dell'evasione tariffaria [lettere *c)* e *d)* del comma 3, come sostituito dal comma 1 dell'articolo 2 della presente proposta di legge].

In terzo luogo la ripartizione del Fondo dovrà tener conto [lettera *e)* del nuovo comma 3] dell'organizzazione e della gestione del servizio di trasporto pubblico

locale sulla base di ambiti o bacini territoriali ottimali, previa definizione degli stessi e istituzione dei relativi organi di governo ai sensi dell'articolo 3-*bis* del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, e successive modificazioni. Com'è emerso dall'indagine conoscitiva, si tratta di un elemento molto importante per razionalizzare e coordinare la programmazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale; dall'attuazione dei bacini ottimali potrebbe altresì venire uno stimolo rilevante per l'aggregazione delle aziende che gestiscono il trasporto pubblico locale, così da superare la frammentazione che attualmente caratterizza il settore. D'altra parte, il processo di individuazione dei bacini ottimali e degli enti che dovrebbero governarli ha incontrato resistenze e ritardi, tanto che il decreto-legge n. 150 del 2013, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 15 del 2014 (cosiddetto decreto-legge proroga di termini), al comma 2 dell'articolo 13, ha sostanzialmente differito il termine per tale individuazione al 30 giugno 2014, al tempo stesso prevedendo, peraltro, in caso di inadempienza, l'attribuzione dei poteri sostitutivi al prefetto competente per territorio.

In quarto luogo si dovrà altresì considerare [lettera *f)* del nuovo comma 3] l'adeguamento ai requisiti previsti dalla normativa europea degli affidamenti relativi al settore del trasporto pubblico locale e regionale non conformi a tali requisiti. Anche in questo caso siamo di fronte a una previsione di legge che è rimasta in larga misura disattesa, tanto da richiedere una proroga fino al 31 dicembre 2014, a condizione che l'ente interessato abbia avviato le procedure per il nuovo affidamento.

Sulla base della lettera *g)* del nuovo comma 3 dell'articolo 16-*bis*, la ripartizione del Fondo dovrà essere effettuata assumendo come riferimento anche i costi *standard* dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, come individuati ai sensi dell'articolo 1, comma 84, della legge n. 147 del 2013 (legge di stabilità 2014).

La disposizione della legge di stabilità 2014 aveva previsto che, entro il 31 marzo 2014, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata, secondo criteri di uniformità a livello nazionale, fossero definiti i costi *standard* dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi. In base alla disposizione, nella determinazione del costo *standard* si deve tenere conto dei fattori di contesto, con particolare riferimento alle aree metropolitane e alle aree a domanda debole, della velocità commerciale, delle economie di scala, delle tecnologie di produzione, dell'ammodernamento del materiale rotabile e di un ragionevole margine di utile. Il decreto, peraltro, non è stato ancora adottato. L'introduzione dei costi *standard* come criterio per la ripartizione del Fondo intende essere in primo luogo uno stimolo per pervenire in tempi rapidi alla definizione di tali costi per quanto attiene ai servizi di trasporto pubblico locale.

Contestualmente sono incluse tra i criteri di ripartizione del Fondo anche la riduzione delle differenze tra i territori con diverse capacità fiscali per abitante e l'integrale copertura del fabbisogno *standard* per le spese in conto capitale [lettera *h)* del nuovo comma 3]. L'introduzione dei costi *standard* da parte della legge n. 42 del 2009 (legge delega sul federalismo fiscale) come parametro di ripartizione delle risorse si associa, nell'impianto del federalismo, a un intervento perequativo che riduca, almeno in parte, le differenze di capacità fiscale. I criteri introdotti dalla lettera *h)* risultano pertanto pienamente coerenti con quanto previsto, con espresso riferimento al settore del trasporto pubblico locale, dall'articolo 9, comma 1, lettera *f)*, della legge n. 42 del 2009, che prevede, per tale settore, un criterio misto di finanziamento, in base al quale per la spesa corrente si deve garantire la graduale riduzione delle differenze tra territori con differenti capacità fiscali, mentre, per la spesa in conto capitale, si dispone

l'integrale copertura del fabbisogno *standard*.

In questo modo, la proposta di legge intende realizzare un raccordo tra la disciplina del Fondo e quella dei costi *standard*. Il Fondo supera così il carattere di « disciplina-ponte » in attesa dell'attuazione del meccanismo dei costi *standard*, ravvisato dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 273 del 2013, per assumere il carattere di integrazione specifica, nel settore del trasporto pubblico locale, del fondo perequativo previsto dalla legge n. 42 del 2009.

È infine confermato il criterio, già contenuto nel testo attualmente vigente dell'articolo 16-*bis*, che riguarda la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica [lettera *i)* del nuovo comma 3].

In questo modo il comma 3 dell'articolo 16-*bis*, come sostituito dal comma 1 dell'articolo 2 della proposta di legge, definisce un insieme completo e coerente di criteri di ripartizione del Fondo, che possono guidare le regioni in un'incisiva azione volta a migliorare l'efficienza del trasporto pubblico locale, ridurne i costi e assicurare una maggiore soddisfazione delle esigenze degli utenti.

Finora, in sede di attuazione dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, si è peraltro verificato che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 148 del 26 giugno 2013, al quale è stata affidata la determinazione puntuale dei criteri e delle modalità di riparto del Fondo, ha previsto che gli obiettivi indicati dal comma 3 incidano soltanto sulla ripartizione del 10 per cento delle risorse del Fondo, e ha stabilito un incremento graduale di questa percentuale, disponendo che, a decorrere dall'anno 2015, la percentuale di risorse che è assegnata in base al raggiungimento degli obiettivi aumenti del 2 per cento per ogni biennio. Come segnalato nel documento conclusivo dell'indagine conoscitiva, il superamento del criterio della spesa storica, secondo i tempi stabiliti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, risulta eccessivamente graduale. Tale superamento deve avvenire in modo più rapido. Per questo, all'alinea del nuovo testo del comma 3 si specifica che la quota del Fondo da assegnare sulla base dei criteri di cui al medesimo comma è fissata nel 20 per cento per l'anno 2015 ed è aumentata annualmente di due punti percentuali a decorrere dall'anno 2016.

Come conseguenza delle modifiche introdotte, si prevede, con il comma 3-*bis* dell'articolo 16-*bis*, introdotto dal comma 2 dell'articolo 2 della presente proposta di legge, che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, che deve stabilire criteri e modalità per la ripartizione del Fondo, debba essere adottato con cadenza annuale. Rispetto al testo attualmente vigente del citato articolo 16-*bis*, il decreto è ricondotto ad una funzione più chiaramente attuativa, limitandosi, oltre che a definire le modalità di ripartizione del Fondo, a individuare o eventualmente confermare anno per anno i parametri sulla base dei quali verificare in concreto se e in quale misura i criteri previsti dal comma 3 sono stati rispettati dalle regioni. L'ulteriore comma 3-*ter*, inserito nell'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012 dall'articolo 2 della presente proposta di legge, è finalizzato a garantire che la ripartizione delle risorse statali effettuata dalle regioni tra gli enti locali del proprio territorio abbia luogo secondo criteri corrispondenti a quelli seguiti, sulla base del nuovo testo del comma 3, nella ripartizione del Fondo statale tra le regioni, proprio per garantire la coerenza riguardo alle finalità di riforma del trasporto pubblico locale con cui le risorse sono assegnate ai destinatari finali (le regioni stesse, per quanto concerne i servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale; gli enti locali, per i servizi di trasporto pubblico locale).

L'articolo 3 della proposta di legge interviene sullo stesso articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, traducendo in disposizioni normative un ulteriore elemento qualificante nell'ambito dei risultati ai quali è pervenuta l'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione. Nel documento

conclusivo si osserva infatti che, indipendentemente dalla ripartizione delle competenze legislative tra Stato e regioni, la gestione dei servizi di trasporto pubblico su base regionale può considerarsi appropriata. Tuttavia, nel caso in cui si determinino squilibri finanziari che possono gravemente danneggiare la prestazione del servizio, proprio per il rilievo essenziale che il trasporto pubblico riveste per la vita economica e sociale, occorre introdurre efficaci poteri sostitutivi nei confronti delle regioni. Il modello che ci è sembrato opportuno seguire, proprio per l'efficacia che ha dimostrato, è quello del settore sanitario.

Il novellato comma 9 dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012 prevede pertanto, in caso di situazioni di squilibrio relative al trasporto pubblico locale, la predisposizione di un piano di rientro di durata non superiore ad un triennio da parte della regione e la sua approvazione da parte del Consiglio dei ministri. Il Consiglio dei ministri nomina altresì il presidente della regione commissario *ad acta* per l'esecuzione del piano di rientro. L'attuazione del piano di rientro è sottoposta a regolari verifiche. L'approvazione del piano e la nomina del commissario *ad acta* comportano la decadenza dei direttori generali degli enti e delle società regionali che gestiscono il trasporto pubblico regionale e locale e, a partire dall'esercizio in corso, l'incremento dell'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP) nella misura di 0,15 punti percentuali e l'incremento dell'addizionale regionale all'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) nella misura di 0,30 punti percentuali. La prima è, evidentemente, una misura sanzionatoria della cattiva gestione che ha prodotto lo squilibrio finanziario. La seconda misura, oltre a rispondere all'esigenza di reperire le risorse finanziarie necessarie, introduce un potente incentivo a porre rimedio alla situazione di squilibrio, in quanto gli aumenti automatici dell'IRAP e dell'addizionale regionale all'IRPEF cessano a decorrere all'esercizio successivo a quello in cui si accertano la piena attuazione del piano di rientro e il superamento della situazione di squilibrio.

Occorre peraltro considerare che, a differenza di quanto accade per il Servizio sanitario nazionale, gestito direttamente a livello regionale, la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale è condivisa tra le regioni e gli enti locali. Per questo, con il nuovo comma 9-*bis* dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012 si prevede una procedura di definizione del piano di rientro e di commissariamento anche a livello comunale, ovvero, una volta che sia stato costituito, a livello di bacino territoriale ottimale. Il piano di rientro a livello locale è opportunamente coordinato con quello regionale.

Il comma 9-*ter* definisce quindi le modalità con cui si accerta il superamento della situazione di squilibrio, a seguito dell'attuazione del piano di rientro, sia a livello regionale che a livello locale.

Il comma 1 dell'ultimo articolo della presente proposta di legge mira a fare salve le procedure di adozione e gli effetti degli atti di ripartizione e di erogazione del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale relativi agli esercizi finanziari 2013 e 2014.

Il comma 2, infine, dispone, a scopo di coordinamento, l'abrogazione del comma 85 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2014 (legge n. 147 del 2013), ai sensi del quale, a decorrere dall'anno 2014, una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale sarà ripartita tra le regioni sulla base dei costi *standard*. Questa previsione, che indica in modo del tutto generico un obiettivo, senza precisare le modalità e i tempi per conseguirlo, risulta superata da quanto stabilito dalla proposta di legge in relazione all'assunzione dei costi *standard* come criterio per la ripartizione del Fondo tra le regioni.

La presente proposta di legge muove dalla convinzione, espressamente formulata nel documento conclusivo dell'indagine conoscitiva più volte richiamato, che dovrebbe essere introdotto, nella parte prima della Costituzione, un diritto alla mobilità, come diritto di carattere socio-

economico – distinto dal diritto, di carattere civile, alla libera circolazione delle persone in qualsiasi parte del territorio nazionale (di cui all'articolo 16 della Costituzione stessa) – il quale si configura nella possibilità concreta di spostarsi per motivi fondamentali, quali il lavoro o lo studio, in modo sicuro, con costi e tempi ragionevoli e in condizioni idonee. Proprio per il rilievo essenziale che il diritto alla mobilità, così inteso, assume, l'intervento pubblico volto a garantirlo, attraverso la prestazione di adeguati servizi di trasporto pubblico, presenta importanti analogie con l'intervento pubblico nei settori della sanità o dell'istruzione.

È questo il motivo per cui, con gli opportuni adeguamenti, la presente proposta di legge trae qualche suggerimento dalla disciplina relativa al settore sanitario per individuare alcune misure fondamentali per un servizio di trasporto pubblico locale migliore, più rispondente alla domanda degli utenti e più efficiente.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Determinazione della dotazione e provenienza delle risorse del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale).

1. Al comma 1 dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, il secondo e il terzo periodo sono sostituiti dai seguenti: « A decorrere dall'anno 2015, il Fondo è alimentato da una quota di compartecipazione delle regioni a statuto ordinario al gettito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA). L'aliquota di compartecipazione di cui al periodo precedente, aggiuntiva rispetto a quella prevista dall'articolo 4 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, è applicata alla previsione annuale del predetto gettito, iscritta nel pertinente capitolo dello stato di previsione dell'entrata, ed è determinata annualmente, a decorrere dall'anno 2015, dalla legge di stabilità, in misura tale da assicurare, fatto salvo quanto previsto dal comma 1-*bis*, l'equivalenza delle risorse del Fondo stesso al risultato della somma, per ciascun anno, delle seguenti risorse:

a) 507 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2015;

b) risorse derivanti dalla compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione e dell'accisa sulla benzina, per l'anno 2011, di cui agli articoli 1, commi da 295 a 299, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e successive modificazioni, e 3, comma 12, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, al netto della quota di accisa sulla benzina destinata al finan-

ziamento corrente del Servizio sanitario nazionale;

c) risorse derivanti dallo stanziamento iscritto nel fondo di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, e successive modificazioni, ivi comprese quelle di cui all'articolo 30, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 ».

2. Dopo il comma 1 dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

« *1-bis*. Qualora la previsione annuale del gettito dell'IVA, iscritta nel pertinente capitolo dello stato di previsione dell'entrata, evidenzi un aumento rispetto alla corrispondente previsione relativa all'esercizio precedente in misura pari o superiore al tasso di inflazione programmato, l'aliquota di compartecipazione di cui al comma 1 è fissata in misura tale da assicurare l'equivalenza delle risorse del Fondo all'importo stabilito ai sensi del medesimo comma 1, incrementato del tasso di inflazione programmato ».

ART. 2.

(Ripartizione a livello regionale e locale del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale).

1. Il comma 3 dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« *3*. Al fine di garantire e di accelerare il superamento del criterio della spesa storica nella ripartizione del Fondo di cui al comma 1, per l'anno 2015 è fissata nel 20 per cento del Fondo e a decorrere dall'anno 2016 è aumentata annualmente di due punti percentuali la quota del

Fondo da ripartire secondo i seguenti criteri:

a) riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e corrispondente incremento quantitativo e qualitativo dei servizi a domanda elevata;

b) differenziazione dei livelli tariffari in base al reddito e in base alle modalità e ai tempi di utilizzo dei mezzi;

c) incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;

d) attuazione di misure efficaci per il contrasto dell'evasione tariffaria;

e) organizzazione e gestione del servizio di trasporto pubblico locale sulla base di ambiti o bacini territoriali ottimali, previa definizione degli stessi e istituzione dei relativi organi di governo ai sensi dell'articolo 3-*bis* del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, e successive modificazioni;

f) adeguamento ai requisiti previsti dalla normativa europea degli affidamenti relativi al settore del trasporto pubblico locale e regionale non conformi a tali requisiti, ai sensi dell'articolo 34, comma 21, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221;

g) costi *standard* dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, come individuati ai sensi dell'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147;

h) riduzione delle differenze tra i territori con diverse capacità fiscali per abitante e integrale copertura del fabbisogno *standard* per le spese in conto capitale;

i) previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica ».

2. Dopo il comma 3 dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7

agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, sono inseriti i seguenti:

« *3-bis*. Ferme restando le funzioni attribuite ai sensi della legislazione vigente all'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e successive modificazioni, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, entro il 31 gennaio di ogni anno, a decorrere dall'anno 2015, sono definiti, in attuazione dei criteri di cui al comma 3, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali e salvaguardando le esigenze della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi, i parametri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo di cui al comma 1.

3-ter. A decorrere dall'anno 2015, le regioni a statuto ordinario effettuano la ripartizione dei finanziamenti statali per il trasporto pubblico locale tra gli enti locali del proprio territorio sulla base dei criteri di cui al comma 3 ».

ART. 3.

(Poteri sostitutivi nei riguardi delle regioni e degli enti locali in situazione di squilibrio).

1. Il comma 9 dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« *9*. La regione non può avere completo accesso al Fondo di cui al comma 1 se non assicura l'equilibrio economico e l'appro-

priatezza della gestione secondo i criteri di cui al comma 3. Le regioni che, con riferimento alla gestione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, risultino in situazione di squilibrio economico sono tenute a presentare, entro il 31 luglio dell'anno successivo a quello per il quale lo squilibrio sia stato accertato a seguito delle verifiche effettuate anche mediante i dati di cui al comma 7, un piano di rientro di durata non superiore al triennio. Il piano di rientro deve essere approvato dal Consiglio dei ministri, che, all'atto dell'approvazione, nomina il presidente della regione commissario *ad acta* per la sua esecuzione. La verifica dell'attuazione del piano di rientro avviene con periodicità trimestrale e annuale, salva la possibilità di procedere a verifiche ulteriori, previste dal piano stesso o straordinarie, ove siano ritenute necessarie da una delle parti. A seguito della nomina del presidente della regione quale commissario *ad acta*:

a) i direttori generali degli enti e delle società regionali che gestiscono il trasporto pubblico regionale e locale decadono;

b) a partire dall'esercizio finanziario in corso alla data della deliberazione di nomina del commissario *ad acta* e fino all'esercizio finanziario successivo a quello in cui sono accertati la piena attuazione del piano di rientro e il superamento della situazione di squilibrio, sono incrementate automaticamente, rispetto al livello delle aliquote vigenti, l'aliquota dell'imposta regionale sulle attività produttive, nella misura fissa di 0,15 punti percentuali, e l'addizionale regionale all'imposta sul reddito delle persone fisiche, nella misura fissa di 0,30 punti percentuali ».

2. Dopo il comma 9 dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, sono aggiunti i seguenti:

« *9-bis*. Gli enti locali che, con riferimento alla gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, risultino in situazione di squilibrio economico sono tenuti a pre-

sentare, entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello per il quale lo squilibrio sia stato accertato a seguito delle verifiche effettuate anche mediante i dati di cui al comma 7, un piano di rientro di durata non superiore al triennio. Successivamente alla definizione del bacino territoriale ottimale e alla designazione del relativo ente di governo, il piano di rientro è presentato da quest'ultimo ente. Il piano di rientro deve essere approvato dalla giunta regionale ed è inserito nel piano di rientro regionale di cui al comma 9. All'atto dell'approvazione del piano di rientro di cui al presente comma, la giunta regionale nomina il sindaco del comune o l'organo di vertice dell'ente di governo del bacino territoriale ottimale commissario *ad acta* per la sua esecuzione. La verifica dell'attuazione del piano di rientro avviene con periodicità trimestrale e annuale, salva la possibilità di procedere a verifiche ulteriori, previste dal piano stesso o straordinarie, ove siano ritenute necessarie da una delle parti. Dell'esito delle verifiche il presidente della regione fornisce adeguata informazione nell'ambito delle verifiche di cui al comma 9. A seguito della nomina del commissario *ad acta* per l'esecuzione del piano di rientro di cui al presente comma:

a) i direttori generali degli enti e delle società comunali o dell'ente di governo del bacino territoriale ottimale che gestiscono il trasporto pubblico locale decadono;

b) a partire dall'esercizio finanziario in corso alla data della deliberazione di nomina del commissario *ad acta* e fino all'esercizio finanziario successivo a quello in cui sono accertati la piena attuazione del piano di rientro e il superamento della situazione di squilibrio, è incrementata automaticamente, rispetto al livello delle aliquote vigenti, l'addizionale comunale all'imposta sul reddito delle persone fisiche, nella misura fissa di 0,15 punti percentuali.

9-ter. Con deliberazione del Consiglio dei ministri, previa richiesta motivata del commissario *ad acta* di cui al comma 9, è accertato il superamento della situazione

di squilibrio, a seguito dell'attuazione del piano di rientro di cui al medesimo comma 9. Con deliberazione della giunta regionale, previa richiesta motivata del commissario *ad acta* di cui al comma 9-*bis*, è accertato il superamento della situazione di squilibrio, a seguito dell'attuazione del piano di rientro di cui al medesimo comma 9-*bis*. Della deliberazione di cui al periodo precedente il presidente della regione dà conto nella richiesta di cui al primo periodo ».

ART. 4.

(Disposizione transitoria e abrogazione).

1. Le disposizioni dell'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, nel testo in vigore il giorno antecedente alla data di entrata in vigore della presente legge, continuano ad applicarsi agli atti di ripartizione e di erogazione delle risorse del Fondo di cui al comma 1 del medesimo articolo relativi agli esercizi finanziari 2013 e 2014.

2. Il comma 85 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, è abrogato.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 1,00

17PDL0020360