

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2443

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CRISTIAN IANNUZZI, DELL'ORCO, LIUZZI, NICOLA BIANCHI, DE LORENZIS, SPESSOTTO, PAOLO NICOLÒ ROMANO, AGOSTINELLI, ALBERTI, ARTINI, BALDASSARRE, BARBANTI, BARONI, BASILIO, BATTELLI, BECHIS, BENEDETTI, MASSIMILIANO BERNINI, PAOLO BERNINI, BONAFEDE, BRESCIA, BRUGNEROTTO, BUSINAROLO, BUSTO, CANCELLERI, CARIELLO, CARNELLI, CASO, CASTELLI, CECCONI, CHIMIENTI, CIPRINI, COLLETTI, COLONNESE, COMINARDI, CORDA, COZZOLINO, CRIPPA, CURRÒ, DA VILLA, DADONE, DAGA, DALL'OSSO, D'AMBROSIO, DE ROSA, DEL GROSSO, DELLA VALLE, DI BATTISTA, DI BENEDETTO, LUIGI DI MAIO, MANLIO DI STEFANO, DI VITA, DIENI, D'INCÀ, D'UVA, FANTINATI, FERRARESI, FICO, FRACCARO, FRUSONE, GAGNARLI, GALLINELLA, LUIGI GALLO, SILVIA GIORDANO, GRANDE, GRILLO, L'ABBATE, LOMBARDI, LOREFICE, LUPO, MANNINO, MANTERO, MARZANA, MICILLO, MUCCI, NESCI, NUTI, PARENTELA, PESCO, PETRAROLI, PINNA, PISANO, PRODANI, RIZZETTO, RIZZO, ROSTELLATO, RUOCCO, SARTI, SCAGLIUSI, SEGONI, SIBILIA, SORIAL, SPADONI, TERZONI, TOFALO, TONINELLI, TRIPIEDI, TURCO, VACCA, SIMONE VALENTE, VALLASCAS, VIGNAROLI, VILLAROSA, ZOLEZZI**

Modifiche al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e altre disposizioni in materia di trasporto pubblico locale

*Presentata il 10 giugno 2014*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge reca disposizioni in materia di trasporto pubblico locale di linea.

Ad oltre quindici anni di distanza dall'adozione della legge n. 422 del 1997, emer-

ge l'avvertita esigenza di tracciare un progetto normativo di ampio respiro che possa restituire al trasporto pubblico locale la centralità e il ruolo strategico che lo stesso oggi ricopre nei principali Paesi europei.

Nelle grandi aree urbane nazionali esiste, infatti, un generale senso di insoddisfazione rispetto alle *performance* della mobilità locale. L'assenza di una visione strategica del comparto, unita a una carenza di controllo da parte degli enti locali, hanno prodotto nelle più grandi città italiane rilevanti fenomeni di congestione i quali, a loro volta, sono stati causa di elevati costi per la collettività in termini di inquinamento acustico e dell'aria, con evidenti danni riflessi *in primis* sulla salute.

Molte città italiane oggi superano i livelli di emissione consentiti. Le centraline di rilevamento segnalano il frequente superamento delle soglie di allarme di agenti altamente tossici come l'ozono o il particolato PM10.

Restituire centralità a una politica che possa migliorare la sostenibilità urbana dei trasporti, oltre che da fattori ambientali, nasce anche dall'esigenza di rispettare i vincoli europei previsti nel Libro Bianco del 2011 dei trasporti.

In particolare il trasporto pubblico dovrà rivelarsi il principale strumento per trasformare le aree urbane in un terreno di sperimentazione di una mobilità a zero emissioni, che porti a una riduzione dell'utilizzo dell'auto privata, a una maggiore integrazione fra modalità di trasporti e a una più stretta correlazione fra trasporti e territorio.

Al riguardo la redazione di una legge quadro sul trasporto pubblico locale si è posta il principale obiettivo di promuovere una riorganizzazione complessiva della mobilità locale ispirata a un riequilibrio modale e ad una riorganizzazione dei trasporti fondata sui principi della mobilità sostenibile.

Nel contempo le riforme del passato hanno messo in evidenza la necessità di distinguere la disciplina del trasporto pubblico dalla più generale categoria dei servizi pubblici locali di rilevanza economica. Il trasporto pubblico, a differenza dei servizi relativi ai consumi idrici o alla gestione dei rifiuti, lungi dal puntare a un risparmio dei volumi prodotti o consumati — così come avviene per gli ambiti citati — deve viceversa puntare alla conquista di

nuovi utenti e alla fidelizzazione di quelli esistenti, in un generale progetto di rilancio dei territori e di vivibilità dei contesti urbani.

Nello specifico, le norme di seguito riportate hanno lo scopo di favorire una completa riscrittura dell'assetto normativo vigente puntando, come definito all'articolo 1, a: 1) limitare l'uso dell'auto privata e favorire il trasporto pubblico; 2) evitare fenomeni di privatizzazione delle imprese e degli *asset*, stimolare processi di valorizzazione del patrimonio e di trasparenza ed efficienza delle aziende pubbliche; 3) prevenire rischi salariali e occupazionali dei processi di liberalizzazione; 4) cogliere le complessità del sistema per superare le cause dei fallimenti delle riforme degli ultimi anni; 5) predisporre i bacini di gara e i servizi partendo dall'analisi della domanda e dall'integrazione tariffaria; 6) valorizzare i vantaggi e prevenire le inefficienze delle economie di scala e dei monopoli; 7) garantire flessibilità e sussidiarietà e commisurare le politiche alle caratteristiche dei territori; 8) redistribuire i costi del trasporto pubblico; 9) contenere i costi ed eliminare gli sprechi; 10) favorire l'innovazione tecnologica e il rinnovo delle flotte.

Al fine di rendere coerente l'impianto già in essere, è stato reputato opportuno chiarire, nella parte introduttiva, come la legge sia deputata non solo al miglioramento del servizio del trasporto pubblico locale in sé, anche in termini di integrazione modale e tariffaria, ma, altresì, al conseguente soddisfacimento di esigenze primarie discendenti dal servizio in parola, quali la garanzia del diritto alla mobilità delle persone, il miglioramento della sostenibilità ambientale in ambito urbano, la riduzione dei fenomeni di congestione e di incidentalità stradale.

Le stesse definizioni normative hanno cercato di sottolineare e chiarire l'ambizione del progetto. Al riguardo, nell'articolo 2, sono contenute le definizioni dei concetti espressi nella legge. Tra queste si evidenziano quelle di diritto alla mobilità, inteso come complesso di principi teso a garantire il rispetto del diritto alla mobi-

lità e quelle di « trasporto pubblico locale », di « persone con disabilità o a mobilità ridotta » (in linea con quanto previsto dall'articolo 3 del regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo del Consiglio, del 16 febbraio 2011) e di « diritto alla mobilità ».

Quale passaggio essenziale per la riforma del settore, la normativa in esame ha provveduto a ridefinire la disciplina sugli ambiti territoriali, i criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale e gli enti di governo. Il comma 1 dell'articolo 3 precisa che nella definizione del perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali o omogenei le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano devono tener conto dell'analisi della domanda e della integrazione modale e tariffaria esistente.

Il comma 2, relativamente ai compiti dell'ente di governo, precisa come essi debbano essere compatibili con quelli dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Il comma 3 prevede che la mancata istituzione o designazione dell'ente di governo entro una determinata data comporta l'esercizio dei poteri sostitutivi da parte del prefetto competente per territorio entro un determinato termine.

Con l'articolo 4 si è successivamente provveduto a riscrivere la disciplina sulle forme di gestione del servizio di trasporto pubblico locale. In parte sono stati richiamati i principi del decreto legislativo n. 422 del 1997. Si è intervenuti principalmente sull'articolo 18 del decreto legislativo attraverso diverse modifiche e nello specifico: introducendo nuovi meccanismi per il conferimento delle compensazioni economiche correlate ai tassi di produttività [(articolo 4, comma 1, lettera d)]; ridefinendo la durata dei contratti di servizio [(articolo 4, comma 1, lettera e)]. Si è esplicitata la possibilità per le regioni di ridurre tali termini. Nell'individuazione della durata dei contratti di servizio, lo sforzo ricostruttivo ha cercato di cogliere la complessità del sistema partendo proprio dalle ragioni che hanno segnato il fallimento delle riforme degli ultimi anni. A tale fine, onde promuovere un sistema

di trasporto pubblico locale integrato si prevede, riproducendo quanto già previsto dall'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, una durata dei contratti di servizio relativi a più modi di trasporto fino a quindici anni. Durate differenti sono previste ove l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico avvenga attraverso la cosiddetta gestione « *in house* ».

La lettera e) del comma 1 dell'articolo 4 della proposta di legge sostituisce l'articolo 18 del decreto legislativo n. 422 del 1997, mantenendo però immutato il comma 1-*bis*, mentre il nuovo comma 3 riprende, in parte, quanto già previsto dall'articolo 34, comma 20, del decreto-legge n. 179 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 221 del 2012, e il comma 4, nell'ottica di garanzia del diritto alla mobilità, individua le modalità di conferimento della gestione del servizio di trasporto pubblico locale, alternativamente, nella gestione « *in house* », nelle procedure di gara ad evidenza pubblica e nella cosiddetta gara « a doppio oggetto ».

Si ritiene che questa norma sia centrale e strategica per ogni processo di riforma. Elemento dirimente che distingue la presente proposta di legge da tutte le altre che l'hanno preceduta riguarda l'assoluto divieto di cessione degli *asset* pubblici necessari per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale e in particolare delle reti, dei depositi, delle pompe di rifornimento e delle officine di riparazione. Questi strumenti appartengono al patrimonio pubblico delle aziende e sono stati acquisiti negli anni. Altri Paesi che hanno ceduto parti di *asset* ad aziende private hanno poi riscontrato difficoltà in sede di gara avendo ceduto ad operatori privati un rilevante potere negoziale. Oltretutto, in un periodo di drammatica difficoltà finanziaria del comparto, esiste il rischio concreto di deprezzare gli *asset* cedendoli a prezzi inferiori rispetto a quelli di mercato.

Dalla disciplina vigente sono state riprese altre disposizioni e in particolare

quanto già previsto: dall'articolo 3-*bis*, comma 6, del decreto-legge n. 138 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 148 del 2011; dal comma 2, lettera a), del decreto legislativo n. 422 del 1997, relativamente alle procedure competitive ad evidenza pubblica; dall'articolo 3-*bis*, comma 2, del decreto-legge n. 138 del 2011; dai commi 6 e 7 dell'articolo 25 del decreto-legge n. 1 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 27 del 2012.

Nell'ottica di garanzia del diritto alla mobilità, l'articolo 18, comma 3-*quater*, del decreto legislativo n. 422 del 1997, è stato arricchito, prevedendo una serie di criteri finalizzati a stimolare i soggetti affidatari al miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale, anche in termini di garanzia di accessibilità per le persone con disabilità o a mobilità ridotta, di introduzione di misure di innovazione tecnologica, di graduale rinnovo delle flotte o di mantenimento del parco mezzi in corretto stato manutentivo anche attraverso il ricorso ad interventi di conversione tecnologica (*retrofit*) o di rigenerazione (*revamping*).

Grande attenzione è stata riservata alla salvaguardia dei livelli occupazionali. La proposta di in particolare riprende, in parte, quanto già disposto dall'articolo 18, comma 2, del decreto legislativo n. 422 del 1997.

La norma si sofferma anche sulle modalità di trasferimento dei beni essenziali e del personale dipendente dal gestore uscente a quello subentrante. Finalità della disposizione è quella di evitare che la partita della concorrenza si giochi sui costi del personale.

In linea con quanto previsto dall'articolo 18, comma 3-*quinqüies*, del decreto legislativo n. 422 del 1997, relativamente all'integrazione modale e tariffaria del servizio, sono promosse politiche atte a favorire l'integrazione tariffaria. Il tema dell'integrazione è considerato un elemento imprescindibile per favorire l'intermodalità e l'utilizzo del trasporto pubblico in bacini territoriali diversi.

Si è, inoltre, riconosciuto valore strategico alle disposizioni tese a garantire la trasparenza delle società a controllo pub-

blico anche parziale o indiretto. Nello specifico, si è prevista, in questi casi, l'esplicita applicazione delle norme relative all'obbligo di concorso per l'assunzione dei dipendenti, al necessario ricorso alle gare per l'acquisto di merci e servizi e, infine, la sottoposizione al sindacato ispettivo cui sono tenute le pubbliche amministrazioni.

L'articolo 5 della proposta di legge prende in considerazione la disciplina relativa agli affidamenti non conformi.

Il comma 1, in particolare, individua un termine entro il quale procedere all'adeguamento degli affidamenti in essere non conformi alle modalità di affidamento previste dal novellato comma 4 dell'articolo 13 del decreto legislativo n. 422 del 1997. Il rispetto delle disposizioni previste è garantito dall'esistenza di poteri sostitutivi. In particolare, il comma 2 demanda al prefetto i poteri sostitutivi necessari per adeguare gli affidamenti non conformi entro un determinato termine.

Il comma 3 individua una data al raggiungimento della quale comunque cessano gli affidamenti non conformi.

L'articolo 6 della proposta di legge si occupa del risanamento delle società partecipate o controllate dalla pubblica amministrazione che gestiscono il servizio di trasporto pubblico locale prevedendo che qualora dovessero verificarsi, nei tre esercizi precedenti, risultati economici negativi, si proceda alla riduzione del 50 per cento del compenso dei componenti degli organi di amministrazione.

In particolare, l'articolo riprende, in parte, quanto già disposto dal comma 554 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2013, n. 147, declinandolo con riferimento al contesto del trasporto pubblico locale. La scelta di lasciare pubblica la proprietà delle società di gestione dei servizi pubblici implica la necessità di avviare un processo di riforma delle società operanti al fine di correggere le inefficienze che possono innestarsi in mancanza di controlli di natura pubblicistica o in assenza di incentivi nei confronti dei *manager* pubblici. Al riguardo si è ritenuto che i dirigenti delle società debbano rispondere civilisticamente del mancato raggiungimento degli

obiettivi aziendali, anche attraverso meccanismi normativi che rendano più agevole la loro sostituzione.

Con gli articoli 7 e 8 vengono estese al trasporto pubblico locale le esenzioni previste dalla disciplina di all'articolo 13, comma 4, del decreto-legge n. 150 del 2013, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 15 del 2014, e di cui all'articolo 34, comma 25, del decreto-legge n. 179 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 221 del 2012. Attraverso la citata estensione si risolve esplicitamente un contrasto apparente di norme. Per effetto degli articoli 7 e 8, in particolare, si chiarisce che

la sola disciplina applicabile alle procedure di affidamento del trasporto pubblico e agli obblighi di trasparenza è quella prevista dalla presente proposta di legge.

Con l'articolo 9, infine, viene abrogato l'obbligo di aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. L'eliminazione dell'obbligo di gara per il 10 per cento dei servizi appare conforme alle valutazioni espresse nella consultazione referendaria sulla privatizzazione dei servizi pubblici locali.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Finalità).*

1. La presente legge disciplina il settore del trasporto pubblico locale al fine di sviluppare un sistema di trasporto pubblico integrato, sia da un punto di vista modale che tariffario, che si ponga quale valida alternativa al trasporto privato, capace di rispondere alle esigenze di mobilità sostenibile delle persone.

2. Il trasporto pubblico locale tende a: garantire il diritto alla mobilità delle persone in ambito urbano ed extraurbano; migliorare la sostenibilità ambientale riducendo i consumi energetici e le conseguenti emissioni nocive in atmosfera; ridurre i fenomeni di congestione e di incidentalità stradale; ridurre i fenomeni di esclusione sociale da mobilità; favorire lo sviluppo locale dei territori; puntare al riequilibrio modale con uno spostamento di utenti dal trasporto privato a quello pubblico; salvaguardare le esigenze degli utenti deboli e, in particolare, di coloro che per ragioni permanenti o temporanee quali ad esempio, gravidanza, infortuni, trasporto di minori ed altre situazioni, affrontino quotidianamente difficoltà di spostamento; migliorare la trasparenza del comparto.

## ART. 2.

*(Definizioni).*

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) diritto alla mobilità: il complesso di differenti principi e diritti di rango costituzionale con il precipuo scopo di agevolare o di consentire il movimento delle persone mediante l'utilizzo pubblico dei mezzi di trasporto;

b) trasporto pubblico locale: il servizio pubblico di trasporto di passeggeri offerto alla collettività senza discriminazione e in maniera continuativa, finalizzato al soddisfacimento del diritto alla mobilità;

c) persone con disabilità o a mobilità ridotta: persone la cui mobilità sia ridotta a causa di una disabilità fisica sensoriale o locomotoria, permanente o temporanea, disabilità o minorazione mentale, o per qualsiasi altra causa di disabilità, o per ragioni di età, e la cui condizione richieda un'attenzione adeguata e un adattamento alle sue esigenze specifiche del servizio fornito a tutti i passeggeri.

#### ART. 3.

*(Ambiti territoriali, criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale ed enti di Governo).*

1. Fermo restando quanto previsto dal comma 1 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, nella definizione del perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali o omogenei le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano devono tener conto dell'analisi della domanda e della integrazione modale e tariffaria. Ove non sussistente la predetta integrazione, gli enti di cui al periodo precedente sono tenuti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, a predisporre un piano finalizzato al conseguimento di una integrazione modale e tariffaria del trasporto pubblico locale nell'ambito del territorio di propria competenza.

2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1-*bis* 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, le funzioni degli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei sono esercitate compatibilmente con le funzioni dell'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.

3. La mancata istituzione o designazione dell'ente di Governo dell'ambito territoriale ottimale di cui al comma 1 entro il 31 dicembre 2014 comporta l'esercizio dei poteri sostitutivi da parte del prefetto competente per territorio, le cui spese sono a carico dell'ente inadempiente, che provvede agli adempimenti di cui al comma 1 entro il 30 giugno 2015.

#### ART. 4.

*(Modifiche al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, in materia di trasporto pubblico locale).*

1. Al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 8, comma 5, le parole: « comma 2, lettera a) » sono sostituite dalle seguenti: « comma 4 »;

b) all'articolo 9, comma 2, le parole: « comma 2, lettera a) » sono sostituite dalle seguenti: « comma 4 ».

c) all'articolo 14, comma 5, le parole: « , e dell'articolo 18, comma 3-bis, » sono soppresse;

d) l'articolo 17 è sostituito dal seguente:

ART. 17. — *(Obblighi di servizio pubblico).* — 1. Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'articolo 19 le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, determinate secondo i criteri dei costi *standard* e del fattore di produttività riferito in particolare al rapporto tra utenti e chilometri percorsi.



e) l'articolo 18 è sostituito dal seguente:

ART. 18. — (*Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale*). — 1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, a norma dell'articolo 19, mediante contratti di servizio di durata non superiore a dieci anni. L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguire anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto. I servizi in economia sono disciplinati con regolamento dei competenti enti locali. Al fine di garantire l'efficace pianificazione del servizio, degli investimenti e del personale, i contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario comunque affidati hanno durata non superiore a quindici anni, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati. La durata dei contratti di servizio pubblico relativi a più modi di trasporto è, al massimo, di quindici anni se i trasporti per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia rappresentano oltre il 50 per cento del valore dei servizi di cui si tratta. Le regioni possono ridurre i limiti massimi di durata previsti dal presente comma. Nel caso in cui l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico avvenga attraverso la gestione *in house*, i contratti di servizio non possano avere una durata superiore a cinque anni per i servizi su gomma e a otto anni per i servizi su ferro o misti.

2. I servizi di trasporto pubblico ferroviario, qualora debbano essere svolti anche sulla rete infrastrutturale nazionale, sono affidati dalle regioni ai soggetti in possesso del titolo autorizzatorio di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *r*), del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, ovvero dell'apposita licenza valida in ambito nazionale rilasciata con le procedure previste dal medesimo decreto legislativo n. 188 del 2003.

3. Al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla col-

lettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito *internet* dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni per la forma di affidamento prescelta ai sensi del comma 4 e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste. La relazione è inviata entro sei mesi all'Osservatorio per i servizi pubblici locali istituito presso il Ministero dello sviluppo economico.

4. Allo scopo di garantire il diritto alla mobilità, l'affidamento della gestione del servizio di trasporto pubblico locale può avvenire, in via alternativa, mediante il ricorso:

a) alla gestione *in house*, in tutte le forme societarie pubbliche e private consentite, nel rispetto della disciplina prevista dall'ordinamento europeo;

b) alla gara a doppio oggetto finalizzata alla scelta del socio privato industriale e contestuale affidamento di specifici compiti operativi connessi alla gestione del servizio, con procedure ad evidenza pubblica e nel rispetto della disciplina prevista dall'ordinamento europeo;

c) alle procedure di gara ad evidenza pubblica, in conformità alla disciplina prevista dall'ordinamento europeo e nazionale.

5. Le società affidatarie *in house* sono tenute all'acquisto di beni e servizi secondo le disposizioni del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. Le medesime società adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi di cui al comma 3 dell'articolo 35 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nonché i vincoli assunzionali e di contenimento delle politiche retributive stabiliti dall'ente locale controllante ai sensi dell'articolo 18, comma 2-*bis*, del decreto-legge 25 giugno

2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133. I poteri ispettivi riconosciuti agli organi politici delle amministrazioni locali nei confronti degli enti pubblici di appartenenza possono essere esercitati anche nei confronti delle società affidatarie dei servizi di trasporto pubblico a totale o parziale capitale pubblico, anche qualora la veste formale sia di diritto privato.

6. Alle procedure di cui al comma 4, lettera c), possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada. I soggetti titolari della gestione del servizio di trasporto pubblico locale non affidato mediante le procedure di gara ad evidenza pubblica, nonché i soggetti cui è affidata la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali degli enti locali, non possono acquisire la gestione di servizi ulteriori ovvero in ambiti territoriali diversi. La gara è aggiudicata sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per l'istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite. Il bando di gara deve garantire che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali per l'effettuazione del servizio non costituisca, in alcun modo, elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti. Il bando di gara deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi, a qualunque titolo, ne abbia la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica. In sede di affidamento del servizio mediante procedura ad evidenza pubblica, l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta.

7. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 3 della legge 10 ottobre 1990,

n. 287, il ritardo nella comunicazione delle informazioni di cui al comma 6 dell'articolo 25 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, da parte dei soggetti affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale comporta l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 7 del medesimo articolo 25 del decreto-legge n. 1 del 2012.

8. Allo scopo di garantire il diritto alla mobilità, nonché il miglioramento della sostenibilità ambientale, il riequilibrio modale, la salvaguardia delle esigenze degli utenti deboli e il miglioramento della trasparenza del comparto, i soggetti affidatari dei servizi, sulla base degli indirizzi dell'ente responsabile dell'affidamento ovvero, ove previsto, dell'ente di governo dell'ambito o bacino territoriale ottimale e omogeneo, sono tenuti a provvedere:

a) al miglioramento delle condizioni di sicurezza, economicità ed efficacia dei servizi offerti nonché della qualità dell'informazione resa all'utenza e dell'accessibilità ai servizi in termini di frequenza, velocità commerciale, puntualità, affidabilità, garanzia di accessibilità per le persone con disabilità o a mobilità ridotta;

b) al miglioramento del servizio sul piano della sostenibilità ambientale, anche attraverso il graduale rinnovo delle flotte o il mantenimento del parco mezzi in corretto stato manutentivo ricorrendo anche alla conversione tecnologica (*retrofit*) dei mezzi di trasporto e alla loro rigenerazione (*revamping*);

c) alla razionalizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto, attraverso l'integrazione modale e tariffaria dei servizi medesimi;

d) all'introduzione di misure di innovazione tecnologica, anche finalizzate alla lotta all'evasione, alla fluidificazione del traffico e, in generale, all'attrattività dei servizi di trasporto pubblico locale.

9. Per l'affidamento dei servizi, l'ente responsabile dell'affidamento ovvero, ove previsto, l'ente di governo dell'ambito o

bacino territoriale ottimale e omogeneo, garantisce in particolare:

a) l'esclusione, in caso di mancato rinnovo del contratto alla scadenza o di decadenza dal contratto medesimo, di indennizzo al gestore che cessa dal servizio;

b) l'indicazione delle modalità di trasferimento, in caso di cessazione dell'esercizio, dal precedente gestore all'impresa subentrante dei beni essenziali per l'effettuazione del servizio e del personale dipendente con riferimento a quanto disposto all'articolo 26 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148;

c) l'applicazione della disposizione dell'articolo 1, paragrafo 5, del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, e successive modificazioni, alle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale che, oltre a questi ultimi servizi, svolgono anche altre attività;

d) la determinazione delle tariffe del servizio in analogia, ove possibile, a quanto previsto dall'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481;

e) relativamente ai servizi di trasporto pubblico ferroviario, la definizione di meccanismi certi e trasparenti di aggiornamento annuale delle tariffe in coerenza con l'incremento dei costi dei servizi, che tenga conto del necessario miglioramento dell'efficienza nella prestazione dei servizi, del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, di cui al comma 5 dell'articolo 19, del tasso di inflazione programmato, nonché del recupero di produttività e della qualità del servizio reso;

f) l'inserimento in tutti i contratti di servizio di un'apposita clausola che, alla scadenza del periodo di affidamento, garantisca la restituzione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali mobili e immobili ricevuti in comodato o affitto o a qualunque titolo, nonché la contestuale sottoscrizione di un'apposita clausola penale affiancata da contratto autonomo di garanzia a prima richiesta, finalizzata all'immediato pagamento delle penali previste;

g) l'inserimento nei contratti di servizio di una clausola finalizzata a incrementare la sicurezza e a ridurre il fenomeno dell'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale, anche attraverso l'obbligo per la società di gestione di dotare i mezzi, entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione di sistemi di rilevazione della timbratura a bordo.

10. L'ente responsabile dell'affidamento ovvero, ove previsto, l'ente di governo dell'ambito o bacino territoriale ottimale e omogeneo promuove la razionalizzazione delle reti anche attraverso l'integrazione dei servizi su gomma e su ferro individuando sistemi di tariffazione unificata regionale volti ad integrare le diverse modalità di trasporto »;

f) al comma 3 dell'articolo 19 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

« d) la struttura tariffaria adottata e i criteri di aggiornamento annuale delle tariffe che tengano conto, in coerenza con l'incremento dei costi dei servizi, del necessario miglioramento dell'efficienza nella prestazione dei servizi, del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, di cui al comma 5, del tasso di inflazione programmato, nonché del recupero di produttività e della qualità del servizio reso »;

2) dopo la lettera l) è aggiunta la seguente:

« l-bis i criteri finalizzati a stimolare i soggetti affidatari a perseguire:

1) il miglioramento delle condizioni di sicurezza, economicità ed efficacia dei servizi offerti nonché della qualità dell'informazione resa all'utenza e dell'accessibilità ai servizi in termini di frequenza, velocità commerciale, puntualità, affidabilità, garanzia di accessibilità per le persone con disabilità o a mobilità ridotta;

2) il miglioramento del servizio sul piano della sostenibilità ambientale, anche attraverso il graduale rinnovo delle flotte il mantenimento del parco mezzi in corretto stato manutentivo, ricorrendo anche ad interventi di conversione tecnologica (*retrofit*) o rigenerazione (*revamping*);

3) la razionalizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto, attraverso l'integrazione modale e tariffaria dei servizi medesimi;

4) l'introduzione di misure di innovazione tecnologica, anche finalizzate alla lotta all'evasione, alla fluidificazione del traffico ed, in generale, all'attrattività dei servizi di trasporto pubblico locale ».

2. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti disciplina, con proprio decreto, secondo i principi stabiliti dall'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, come da ultimo modificato dal presente articolo, le modalità di definizione delle risorse corrisposte a titolo di compensazione.

#### ART. 5.

*(Affidamenti non conformi).*

1. Gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore della presente legge non conformi alle modalità di affidamento previste dal comma 4 dell'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, come da ultimo sostituito dalla presente legge, devono essere adeguati, dall'ente responsabile dell'affidamento ovvero, ove previsto, dall'ente di governo dell'ambito o bacino territoriale ottimale e omogeneo, entro il 31 dicembre 2014.

2. Il mancato adempimento degli obblighi previsti dal comma 1 comporta l'esercizio dei poteri sostitutivi da parte del prefetto competente per territorio, le cui spese sono a carico dell'ente inadempiente, che provvede agli adempimenti necessari al completamento della proce-



dura di affidamento entro il 30 giugno 2015.

3. In ogni caso, gli affidamenti non conformi di cui al comma 1 cessano alla data del 30 giugno 2015.

#### ART. 6.

*(Risanamento delle società partecipate o controllate dalla pubblica amministrazione che gestiscono il servizio di trasporto pubblico locale).*

1. A decorrere dall'esercizio 2015, le società partecipate o controllate dalla pubblica amministrazione che gestiscono il servizio di trasporto pubblico locale, che nei tre esercizi precedenti abbiano conseguito un risultato economico negativo, procedono alla riduzione del 50 per cento del compenso dei componenti degli organi di amministrazione. Il conseguimento di un risultato economico negativo per due anni consecutivi rappresenta giusta causa ai fini della revoca degli amministratori. Quanto previsto dal presente comma non si applica ai soggetti il cui risultato economico, benché negativo, sia coerente con un piano di risanamento preventivamente approvato dall'ente controllante.

#### ART. 7.

*(Modifica all'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 150, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2015, n. 15).*

1. Al comma 4 dell'articolo 13 del decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 150, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2014, n. 15, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , nonché ai servizi di trasporto pubblico locale come disciplinati dalla normativa vigente ».

## ART. 8.

*(Modifica all'articolo 34 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221).*

1. Al comma 25 dell'articolo 34 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, le parole: « nonché alla gestione delle farmacie comunali, di cui alla legge 2 aprile 1968, n. 475, » sono sostituite dalle seguenti: « alla gestione delle farmacie comunali, di cui alla legge 2 aprile 1968, n. 475, nonché alla gestione dei servizi di trasporto pubblico locale come disciplinati dalla normativa vigente ».

## ART. 9.

*(Modifica).*

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge il primo periodo del comma 1 dell'articolo 4-*bis* del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, è soppresso.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 2,00



\*17PDL0022560\*