

Il trasporto pubblico locale e il trasporto collettivo di lunga percorrenza

27 gennaio 2021

Nel settore del trasporto pubblico locale è prevista la riforma dei criteri del finanziamento che lo Stato concede annualmente alle Regioni. Misure specifiche di sostegno sono state introdotte per l'emergenza Covid-19, sia per i gestori del servizio, che per gli enti locali e gli utenti.

Altri interventi hanno riguardato la disciplina dei TAXI e del noleggio con conducente.

E' stato approvato il Piano Nazionale Strategico della mobilità sostenibile e sono stati concessi ulteriori finanziamenti agli enti locali per il rinnovo del parco mezzi. Per tali tematiche si veda il tema concernente la "[mobilità sostenibile](#)".

Quadro di sintesi e interventi recenti

Nel corso della crisi pandemica del COVID-19 sono state introdotte numerose disposizioni in materia di trasporto pubblico locale.

In primo luogo è stato istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020 un **Fondo per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri** oggetto di obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di **riduzione dei ricavi nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 a seguito dell'epidemia del Covid-19**, successivamente rifinanziato.

Anche in materia di **trasporto scolastico sono state attribuite risorse** per supportare le perdite derivanti dalla pandemia di Covid-19. Risorse rilevanti sono inoltre destinate da diversi provvedimenti al finanziamento di servizi di trasporto scolastico aggiuntivi (ivi compreso l'utilizzo di parte delle risorse del Fondo sopra descritto).

Ulteriori interventi di supporto hanno riguardato la **non decurtazione dei corrispettivi per i servizi ferroviari di lunga percorrenza e interregionali** indivisi e previsto altresì il **differimento dell'applicazione della nuova disciplina in materia di ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL per il 2020, l'anticipo alle regioni** a statuto ordinario, in un'unica rata entro il **30 giugno 2020**, dell'80 per cento del Fondo nazionale TPL, l'attribuzione di un **anticipo di cassa entro il 31 luglio 2020 per le imprese affidatarie dei contratti di servizio TPL, la sospensione fino al 2024, dell'obbligo per regioni, gli enti locali** e i gestori dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, di **cofinanziare il rinnovo del parco mezzi e fino al 30 giugno 2021 e l'obbligo di utilizzare mezzi ad alimentazione alternativa**,

Il **DL n. 137 del 2020** (c.d. "decreto Ristori") ha previsto all'art.1 un **contributo a fondo perduto alle imprese in difficoltà**, indicate in Allegato 1: tra cui rientrano **taxi, NCC, gestioni di funicolari, skilift e seggiovie**, esteso poi dal **DL n. 149/2020** (c.d. "decreto Ristori-bis) ad ulteriori tipologie di attività: altre attività connesse ai trasporti terrestri NCA (Non Classificate in Altre categorie), **altre attività di trasporti terrestri passeggeri NCA, trasporto passeggeri per vie d'acque interne** compresi i lagunari, posto telefonico pubblico e internet point, gestioni di stazioni di autobus.

Per le restrizioni concernenti il **trasporto** determinate dall'**emergenza COVID-19** si rinvia al relativo [Tema di documentazione](#).

[La Corte Costituzionale con la sentenza n. 56 del 2020](#) è intervenuta sulle norme relative ai **servizi di noleggio con conducente (NCC)**, disciplinati dal decreto legge 14 dicembre 2018, n. 135 (c.d. "decreto semplificazioni"), convertito dalla **legge n. 12 del 2019**, che ha introdotto requisiti e caratteristiche da rispettare per lo svolgimento del servizio.

Il [decreto-legge n.18 del 2020](#) prevede il divieto di decurtare il corrispettivo, o di irrogare sanzioni e/o penali nei confronti dei gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico a seguito delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020

e fino al 31 dicembre 2020.

Le misure di supporto al trasporto pubblico locale e al trasporto collettivo di lunga percorrenza nell'emergenza COVID-19

A seguito della pandemia causata dal virus COVID-19 nel corso dell'anno 2020 e dell'anno 2021 sono state introdotte diverse disposizioni di sostegno, non solo economico, agli operatori pubblici e privati del settore.

Il Fondo per la compensazione degli operatori di servizio di trasporto pubblico passeggeri e per il finanziamento dei servizi di trasporto aggiuntivi

Il decreto-legge n. 34 del 2020 ha istituito un **Fondo per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale passeggeri** oggetto di obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di **riduzione dei ricavi nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021** (originariamente il termine era il 31 dicembre 2020, poi modificato dal decreto-legge n. 137 del 2020) **a seguito dell'epidemia del Covid-19**, di importo pari a **500 milioni** di euro per l'anno 2020 (art. 200).

L'importo del **Fondo** è stato **aumentato di ulteriori 400 milioni** di euro dal **decreto-legge n.104 del 2020** (art. 44) e può essere utilizzato, nel limite di **300 milioni di euro, anche per il finanziamento di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti**, occorrenti per fronteggiare le esigenze trasportistiche conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento derivanti dall'applicazione delle Linee Guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 in materia di trasporto pubblico e le Linee Guida per il trasporto scolastico dedicato. La **legge di bilancio 2021** (comma 817) ha disposto che tali servizi aggiuntivi siano prestati **ricorrendo, mediante apposita convenzione e imponendo obblighi di servizio**, a operatori che svolgono attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di **autobus** con conducente **nonché a titolari di licenze taxi ed NCC**.

I **beneficiari del Fondo** istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020 sono le imprese di trasporto pubblico locale e regionale, gli enti affidanti di contratti di servizio *grosscost*, la gestione governativa navigazione laghi, la gestione governativa della ferrovia circumetnea e la concessionaria del servizio ferroviario Domodossola confine svizzero.

Il citato Fondo è **stato incrementato di ulteriori 390 milioni di euro per l'anno 2021** (articolo 22-ter del **decreto-legge n. 137 del 2020**). Tali ulteriori risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità del Fondo, anche per il finanziamento, nel limite di 190 milioni di euro, di **servizi aggiuntivi** di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento.

Il decreto-legge n. 41 del 2021 ha integrato i destinatari degli ulteriori 390 milioni di euro previsti dal decreto-legge n.137 del 2020 per ricomprendervi anche la gestione governativa della ferrovia circumetnea, la concessionaria del servizio ferroviario Domodossola confine svizzero e la Gestione governativa navigazione laghi.

Per i servizi aggiuntivi, secondo quanto prevede il decreto-legge n. 137 del 2020, le regioni e i comuni, nei limiti di 90 milioni di euro, possono anche ricorrere, mediante apposita convenzione ed imponendo obblighi di servizio, a operatori economici esercenti il servizio di trasporto di passeggeri su strada a mezzo di società del trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente. Tale possibilità è stata riconosciuta dal decreto-legge n. 41 del 2020 anche alla gestione governativa della ferrovia circumetnea, alla concessionaria del servizio ferroviario Domodossola confine svizzero e alla Gestione governativa navigazione laghi.

Il decreto-legge n. 41 (art. 29) del 2020 ha precisato che i **servizi aggiuntivi** non devono essere finanziati a valere sulle risorse ordinariamente destinate ai servizi di trasporto pubblico locale e che il tasso di riempimento dei servizi di trasporto pubblico locale (che, ai fini del finanziamento, dovrà essere superiore a quello previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in vigore all'atto dell'emanazione del decreto ministeriale che definisce l'attribuzione delle sopra indicate risorse ai soggetti destinatari) dovrà essere valutato anche tenuto conto della programmazione e conseguente erogazione di servizi aggiuntivi da parte delle regioni, delle province autonome di Trento e di Bolzano o dei comuni. Tale valutazione sarà effettuata coerentemente all'esito di uno specifico procedimento - previsto dal citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri - volto a definire il più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, nelle forme stabilite dal medesimo decreto.

Le risorse del Fondo **sono state aumentate di ulteriori 800 milioni di euro** dal decreto-legge n.41 del 2021 (art. 29). Queste risorse sono destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri subita, nel periodo **dal 23 febbraio 2020 fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico** rispetto alla **media dei ricavi tariffari** relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del biennio 2018/2019, dai soggetti beneficiari delle risorse del Fondo (imprese di trasporto pubblico locale e regionale, enti affidanti di contratti di servizio *grosscost*, la gestione governativa navigazione laghi, la gestione governativa della ferrovia circumetnea e la concessionaria del servizio ferroviario Domodossola-confine svizzero). Gli ulteriori 800 milioni saranno assegnati con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, secondo i criteri di ripartizione del Fondo.

In relazione all'attribuzione delle risorse del Fondo è stato emanato il [Decreto interministeriale dell'11 agosto 2020 n. 340](#) che ha disposto l'**assegnazione alle Regioni, a titolo di anticipazione, di complessivi 412 milioni di euro**, su 500 totali stanziati dal decreto-legge n. 34 del 2020, a compensazione dei mancati introiti per le aziende di trasporto pubblico locale nel periodo di *lockdown* mentre 6,245 milioni sono attribuiti complessivamente alle gestioni governative (Ferrovia Circumetnea, Servizio ferroviario Domodossola- confine svizzero e Gestione governativa navigazione laghi). Il **decreto-legge n. 104 del 2020** prevede a questo proposito che, qualora la **quota assegnata a titolo di anticipazione a ciascuna regione** a valere sul fondo **dovesse risultare superiore alla quota spettante a conguaglio, l'eccedenza dovrà essere versata all'entrata del bilancio dello Stato** per essere riassegnata ad apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la successiva attribuzione alle altre Regioni per le medesime finalità. Il calcolo della riduzione dei ricavi è effettuato rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. La ripartizione del Fondo è effettuata con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si prevede inoltre che ciascuna Regione e Provincia autonoma sia autorizzata all'attivazione dei servizi aggiuntivi, nei limiti del 50 per cento delle risorse ad essa attribuibili applicando alla spesa sopra indicata le medesime percentuali di ripartizione previste dal decreto di ripartizione del Fondo istituito dal decreto-legge n. 34 del 2020.

Con [decreto interministeriale MIT-MEF n. 33 del 20 gennaio 2021](#) si è provveduto al riparto delle risorse complessive ancora da ripartire per la finalità "compensazione minori ricavi tariffari" per l'anno 2020 pari a 324.708.049,45 di euro, nonché alla definitiva assegnazione tra le regioni e province autonome, di risorse pari a 62.826.818,76 di euro, a valere sulla quota di rifinanziamento del Fondo per i servizi aggiuntivi sulla base dei dati istruttori disponibili.

La legge di bilancio per il 2021 ha inoltre previsto un ulteriore finanziamento per i **servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale**, nelle Regioni e nelle Province autonome di Trento e Bolzano, istituendo un apposito **fondo** con una dotazione di **200 milioni di euro** per l'anno 2021. Si consente alle regioni ed ai comuni di ricorrere a **convenzioni** con operatori di servizi autobus passeggeri, taxi ed NCC (comma 816).

Il decreto-legge n. 41 del 2021 ha integrato i destinatari del Fondo per ricomprendervi anche la gestione governativa della ferrovia circumetnea, la concessionaria del servizio ferroviario Domodossola confine svizzero e la Gestione governativa navigazione laghi.

Anche con riferimento a queste risorse è stato disposto dal decreto-legge n. 41 del 2020 che tali servizi aggiuntivi non devono essere finanziati a valere sulle risorse ordinariamente destinate ai servizi di trasporto pubblico locale e che il tasso di riempimento dei servizi di trasporto pubblico locale -che dovrà essere superiore a quello previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in vigore all'atto dell'emanazione del decreto che definisce l'attribuzione delle su indicate risorse ai soggetti destinatari - dovrà essere valutato, ai fini dell'accesso alle risorse, anche tenuto conto della programmazione e conseguente erogazione di servizi aggiuntivi da parte delle regioni, delle province autonome di Trento e di Bolzano o dei comuni. Ciò coerentemente all'esito dello specifico procedimento previsto dal medesimo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per la definizione del più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività didattiche e gli orari dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano e nelle forme ivi stabilite.

Gli interventi di supporto per il trasporto scolastico

La **legge di bilancio 2021** (comma 790) ha istituito il **Fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, al fine di consentire l'**erogazione dei servizi di trasporto scolastico** in conformità alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19 contenute nei decreti legge n. 19/2020 e n. 33/2020. La dotazione del fondo è di **150 milioni di euro per l'anno 2021**.

Il **decreto-legge 104 del 2020** ha inoltre assegnato **150 milioni di euro ai comuni** per la predisposizione di **servizi aggiuntivi di trasporto scolastico**.

Il decreto-legge 34 del 2020, aveva inoltre previsto l'istituzione di un **fondo** con una **dotazione di 20 milioni di euro per l'anno di 2020** nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. **Le risorse del fondo sono destinate ai comuni** interessati per ristorare le imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza. Allo stesso tempo si esclude il servizio di trasporto scolastico dal divieto di riduzione di corrispettivi, stabilito dal decreto-legge n.18 del 2020, per i contratti di servizio pubblico riguardanti servizi di trasporto pubblico locale e regionale a fronte delle riduzioni di servizi conseguenti all'emergenza COVID-19.

Con il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 gennaio 2021](#) sono stati definiti i criteri e le modalità per la ripartizione del contributo citato.

Gli ulteriori interventi di supporto

Con riferimento al sostegno del settore dei **servizi di trasporto di linea di persone** effettuati su strada mediante **autobus** (di cui al decreto legislativo 285 del 2005) la **legge di bilancio 2021** ha introdotto misure di sostegno nella misura di **20 milioni di euro** per l'anno 2021, destinati al ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di leasing, con scadenza compresa anche per effetto di dilazione tra il 23 febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020 e concernenti gli acquisti effettuati, a partire dal 1° gennaio 2018, anche mediante contratti di locazione finanziaria, di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M2 e M3, da parte delle imprese di cui al decreto legislativo 285 del 2005 (trasporto pubblico di linea interregionale), delle imprese di trasporto pubblico regionale e locale autorizzate da regioni ed enti locali e delle imprese operanti sulla base di autorizzazioni rilasciate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009 (servizi internazionali di trasporto effettuati con autobus).

Il decreto-legge n. 18 del 2020 (art. 92, comma 4-bis) ha previsto dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 (**prorogato poi fino al 30 aprile 2021** dal decreto-legge n. 183 del 2020) il divieto di effettuare decurtazioni di corrispettivo, sanzioni e/o penali nei confronti dei gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

Al fine di favorire il controllo sui mezzi di trasporto pubblico locale del rispetto delle disposizioni antiCovid fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica la **legge di bilancio 2021** ha inoltre disposto (comma 818) che **possano essere conferite funzioni di controllo e di accertamento** agli ausiliari del traffico e della sosta, nonché al personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico locale (soggetti indicati all'articolo 12-bis, commi 1-3 del Codice della strada),

Il **decreto-legge n. 34 del 2020** ha disposto inoltre la **non decurtazione dei corrispettivi per i servizi ferroviari di lunga percorrenza e interregionali** indivisi (art. 200, comma 3) dal 23 febbraio fino al 31 dicembre 2020 (originariamente non ricompresi in tale esclusione dal decreto-legge n. 18 del 2020) e previsto altresì (art. 200, comma 5) che **la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL per il 2020** sia effettuata, applicando le modalità stabilite dal dPCM 11 marzo 2013 e successive modificazioni, confermandosi così anche **per il 2020 gli attuali criteri di ripartizione del Fondo, anziché applicarsi la riforma del Fondo** (anche tale disposizione è stata prorogata dal decreto-legge n.183 del 2020 per tutto l'anno 2021).

Si dispone altresì **l'anticipo alle regioni** a statuto ordinario, in un'unica rata entro il **30 giugno 2020**, dell'80 per cento del **Fondo nazionale TPL**, nonché un **anticipo di cassa entro il 31 luglio 2020 per le imprese affidatarie dei contratti di servizio TPL**.

Si prevede anche il **ristoro**, a chi non abbia potuto usufruirne per le restrizioni Covid-19, **dei titoli di viaggio e degli abbonamenti ferroviari o di trasporto pubblico locali**, tramite l'emissione di un **voucher** o con il **prolungamento dell'abbonamento**.

Il **decreto-legge n. 76 del 2020** ha poi previsto, a **sostegno** del settore dei **servizi di trasporto di linea di persone** effettuati su strada mediante **autobus** non soggetti a obblighi di servizio pubblico, **un fondo, con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2020**, destinato a compensare i danni subiti in considerazione dell'emergenza COVID-19 dalle imprese esercenti detti servizi, rimettendo ad un decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione dei criteri e delle modalità per il riconoscimento della compensazione (art. 85).

Il **D.L. n. 34/2020** ha anche **sospeso fino al 2024, l'obbligo per regioni, enti locali** e gestori dei servizi

di trasporto pubblico passeggeri, di **cofinanziare il rinnovo del parco mezzi e fino al 30 giugno 2021 l'obbligo di utilizzare mezzi ad alimentazione alternativa** (art. 200).

Il **DL n. 137 del 2020** (c.d. "decreto Ristori", art. 1) ha previsto un **contributo a fondo perduto alle imprese in difficoltà**, indicate in Allegato 1: tra cui rientrano **taxi, NCC, gestioni di funicolari, skilift e seggiovie**, esteso poi dal **DL n. 149/2020** (c.d. "decreto Ristori-bis") ad ulteriori tipologie di attività: altre attività connesse ai trasporti terrestri NCA (Non Classificate in Altre categorie), **altre attività di trasporti terrestri passeggeri NCA, trasporto passeggeri per vie d'acque interne** compresi i lagunari, posto telefonico pubblico e internet point, gestioni di stazioni di autobus.

Le nuove disposizioni in materia di servizi NCC e la sentenza della Corte costituzionale n. 56 del 2020

Il decreto-legge n. 135 del 2018 **ha introdotto significative modifiche alla disciplina del servizio di noleggio con conducente (NCC)**.

Le modifiche sono state oggetto di esame da parte della **Corte Costituzionale** a fronte di un articolato ricorso promosso dalla regione Calabria.

La Corte si è pronunciata sul ricorso con la [sentenza n. 56 del 2020](#), depositata il 26 marzo 2020.

Di seguito si descrivono le modifiche introdotte dal decreto-legge oggi vigenti indicando, successivamente, quelle **dichiarate illegittime dalla Corte costituzionale**.

Le disposizioni in materia di noleggio con conducente stabilite dal decreto-legge n.135 del 2018

Il comma 1 dell'**articolo 10-bis** del **D.L. n. 135/2018** ha apportato una serie di **modifiche agli articoli 3, 10 e 11 dalla legge n. 21 del 1992**, relative ai servizi di **noleggio con conducente**, di seguito sintetizzate:

- si prevede che la **richiesta del servizio NCC** possa essere effettuata **presso la sede** oltre che **presso la rimessa** dell' esercente il servizio, **anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici** (modifica all'art. 3, comma 1);
- si stabilisce che, **oltre alla sede operativa** del vettore, **almeno una rimessa debba essere situata nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione**. E' possibile inoltre per il vettore disporre di **ulteriori rimesse nel territorio di altri comuni della medesima provincia o area metropolitana** in cui ricade il territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione, previa comunicazione ai comuni predetti e **salvo diversa intesa raggiunta in Conferenza unificata entro il 28 febbraio 2019**. In ragione delle specificità territoriali e delle carenze infrastrutturali è stata prevista una **disciplina derogatoria per le sole Regioni Sicilia e Sardegna**. Con riguardo a tali Regioni **l'autorizzazione rilasciata in un Comune della regione è valida sull'intero territorio regionale** e la **sede operativa e almeno una rimessa** devono essere situate **entro il territorio regionale** (nuova formulazione del comma 3 dell'art. 3);
- si dispone che i **titolari** di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente di autovettura ovvero di natante, **in caso di malattia, invalidità, sospensione della patente, perdita dell'abilitazione professionale alla guida** dei veicoli o di conduzione dei natanti, intervenuti successivamente al rilascio della licenza o dell'autorizzazione, **possano mantenere la titolarità della licenza o dell'autorizzazione, a condizione che siano sostituiti** alla guida dei veicoli o alla conduzione dei natanti per l'intero periodo di durata malattia, invalidità, sospensione della patente o perdita dell'abilitazione professionale, **da persone in possesso dei requisiti professionali e morali previsti dalla normativa vigente** (nuovo comma 2-bis dell'articolo 10). Si prevede inoltre (sostituendo il comma 3 dell'art. 10) che il **rapporto con un sostituto alla guida** possa essere regolato o con **contratto di lavoro** stipulato in base alle norme vigenti **ovvero anche in base ad un contratto di gestione** (rispetto alla disciplina previgente viene soppresso il riferimento al limite temporale di 6 mesi);
- Il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche al di fuori della Provincia o dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione.
- con riguardo alla disciplina del **foglio di servizio**, si introduce **l'obbligo di tenerlo in formato elettronico**. La definizione delle **specifiche** del foglio di servizio **elettronico** viene demandata ad un

successivo decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi di concerto con il Ministero dell'interno, da adottarsi, **entro il 30 giugno 2019** (comma 2). **Fino all'adozione di tale decreto il foglio di servizio elettronico è sostituito da una versione cartacea**, caratterizzata da numerazione progressiva delle singole pagine da compilare, avente i medesimi contenuti di quello elettronico e da tenere in originale a bordo del veicolo per un periodo non inferiore a 15 giorni, per essere esibito agli organi di controllo, con copia conforme depositata in rimessa. Il foglio di servizio elettronico dovrà riportare la targa del veicolo; il nome del conducente; la data, il luogo ed i km. di partenza e arrivo; l'orario di inizio servizio, la destinazione e l'orario di fine servizio, nonché i dati del fruitore del servizio;

- viene **in ogni caso consentita la fermata degli NCC sul suolo pubblico durante l'attesa del cliente che ha effettuato la prenotazione** del servizio e **nel corso dell'effettiva prestazione del servizio** stesso (nuovo comma 4-ter dell'art. 11).

Si prevede poi l'**istituzione** presso il Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, **entro un anno dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, di un registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi** effettuato con autovettura, motocarrozzeria e natante e **di quelle di autorizzazione per il servizio di autonoleggio con conducente (NCC)** effettuato con autovettura, motocarrozzeria e natante (comma 3). Non sono compresi nel registro i servizi effettuati con velocipedi (biciclette e veicoli assimilati), autobus, quadricicli e veicoli a trazione animale. La definizione delle specifiche tecniche per l'attuazione e le modalità con le quali le imprese dovranno registrarsi è rimessa ad un **decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**. Per l'implementazione e l'adeguamento dei sistemi informatici del Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si **autorizza la spesa di un milione di euro per l'anno 2019** mentre alla gestione del registro il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà provvedere con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Si prevede (comma 4) che le **sanzioni** previste dall'articolo 11-bis della legge n. 21 del 1992 per l'inosservanza degli articoli 3 e 11 della stessa legge, come modificati dalle norme del decreto, **si applichino a decorrere dal novantesimo giorno successivo** alla data di entrata in vigore del decreto e che **rimangano sospese** per la stessa durata di **90 giorni (quindi fino al 14 maggio 2019)** le **sanzioni amministrative limitatamente ai titolari di autorizzazione per l'esercizio del servizio NCC**, dall'articolo 85, comma 4 e 4 bis del Codice della Strada (D.Lgs. n. 285 del 1992), relative **all'esercizio dell'attività senza ottemperare alle norme vigenti o alle condizioni dell'autorizzazione**.

A decorrere dalla data in vigore del decreto-legge e **fino alla piena operatività del registro informatico pubblico nazionale delle imprese Taxi e NCC**, è **vietato il rilascio di nuove autorizzazioni per il solo servizio di noleggio con conducente** con autovettura, motocarrozzeria e natante; la norma **non prevede analogo divieto di rilascio delle licenze taxi** (comma 6).

Si rinvia infine ad un **successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri**, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dello sviluppo economico, la **disciplina** dell'attività delle **piattaforme tecnologiche che intermediano tra domanda ed offerta di autoservizi pubblici non di linea** (comma 8).

L'art. 1, comma 2 del disegno di legge di conversione del decreto legge n. 135/2018 ha disposto conseguentemente **l'abrogazione del decreto legge 29 dicembre 2018, n. 143** (A.C. 1478), recante analoghe disposizioni sul servizio NCC, stabilendo che **restino validi gli atti e i provvedimenti adottati e siano fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti** sulla base del decreto-legge 143/2018, che è entrato in vigore il 30 dicembre 2018 ed è stato abrogato dal 13 febbraio 2019, data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge n. 135/2018.

Le norme dichiarate incostituzionali dalla sentenza n. 56 del 2020

La **sentenza n. 56 del 2020 della Corte Costituzionale** ha dichiarato l'**illegittimità costituzionale delle norme aventi ad oggetto l'obbligo di rientro in rimessa al termine di ogni singolo servizio e le relative deroghe**.

In particolare sono state dichiarate illegittime le disposizioni con le quali:

- si disponeva che **l'inizio e il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente debba avvenire presso una delle rimesse, con ritorno alle stesse** (nuova formulazione del comma 4 dell'art. 11).

La Corte Costituzionale ha in particolare sostenuto che tale obbligo "si risolve infatti in un aggravio organizzativo e gestionale irragionevole, in quanto obbliga il vettore, nonostante egli possa prelevare e portare a destinazione uno specifico utente in ogni luogo, a compiere necessariamente un viaggio di ritorno alla rimessa "a vuoto" prima di iniziare un nuovo servizio. La prescrizione non è solo in sé irragionevole – come risulta evidente se non altro per l'ipotesi in cui il vettore sia chiamato a effettuare un servizio proprio dal luogo in cui si è concluso il servizio precedente – ma risulta anche sproporzionata rispetto all'obiettivo prefissato di assicurare che il servizio di trasporto sia rivolto a un'utenza specifica e non indifferenziata, in quanto travalica il limite della stretta necessità, considerato che tale obiettivo è comunque presidiato dall'obbligo di prenotazione presso la sede o la rimessa e da quello, previsto all'art. 3, comma 2, della legge n. 21 del 1992, di stazionamento dei mezzi all'interno delle rimesse (o dei pontili d'attracco).

- **In deroga all'obbligo di rientro in rimessa** dopo ogni servizio, veniva consentito di iniziare un nuovo servizio anche senza il rientro in rimessa nel caso di più prenotazioni, oltre la prima, che risultassero dal foglio di servizio, con partenza o destinazione all'interno della provincia o dell'area metropolitana in cui ricadeva il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Inoltre nelle **regioni Sicilia e Sardegna partenze e destinazioni potevano ricadere entro l'intero territorio regionale** (nuovo comma 4-bis dell'art. 11).
- Sempre a proposito dell'obbligo di rientro in rimessa si prevedeva anche una **disciplina transitoria**, in base alla quale **fino alla data di adozione delle deliberazioni della Conferenza unificata** (previste entro il 28 febbraio 2019) e **comunque per un periodo massimo di due anni** dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, **l'inizio di un singolo servizio**, fermo l'obbligo di prenotazione, **poteva avvenire da un luogo diverso dalla rimessa**, quindi senza il rientro in rimessa, **quando il servizio fosse svolto in esecuzione di un contratto concluso** in forma scritta tra il vettore ed il cliente, **avente data certa sino a 15 giorni antecedenti alla data di entrata in vigore del presente decreto-legge** (quindi dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto) e **debitamente registrato**, da tenere a bordo o in sede e da esibire in caso di controlli (comma 9).

Le caratteristiche del trasporto pubblico non di linea: Taxi, NCC e nuove forme di trasporto

Il **trasporto pubblico non di linea** assicura il trasporto collettivo o individuale di persone con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea ed è disciplinato a livello legislativo nazionale dalla **legge 15 gennaio 1992, n. 21 "Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea"**.

Con il **decreto legge 14 dicembre 2018, n. 135** (c.d. "decreto semplificazioni"- AC 1550), convertito dalla **legge n. 12 del 2019** (entrata in vigore il 13 febbraio 2019), è stata disposta la **modifica la disciplina del trasporto di persone mediante NCC** (servizi pubblici non di linea relativa ai servizi di noleggio con conducente), di cui alla [legge n. 21 del 1992](#), introducendo alcuni **requisiti e caratteristiche da rispettare nello svolgimento del servizio**. Su tali modifiche come detto, è poi intervenuta la [Corte Costituzionale con la sentenza n. 56 del 2020](#).

La nuova disciplina era stata inizialmente inserita nel decreto-legge n.143 del 2018 (A. C. 1478), che è stato poi abrogato dalla legge n. 12/2019, di conversione del decreto legge "semplificazioni", in quanto il contenuto di tali norme è confluito nel D.L. n. 135/2018. In tale ultimo decreto-legge, poi approvato definitivamente, sono quindi confluite le disposizioni contenute nel D.L. n. 143/2018 e altre approvate nel corso dell'esame parlamentare del decreto semplificazioni. La legge di conversione del D.L. n. 135/2018 reca pertanto, all'art. 1, l'abrogazione del D.L. n. 143/2018, facendone salvi gli effetti giuridici. L'abrogazione decorre dall'entrata in vigore della legge stessa, fissata al 13 febbraio 2019.

Il regime dell'accesso al mercato nelle due tipologie di servizio, taxi e NCC, è assai differente in quanto, benché le due tipologie di servizio siano effettuati a richiesta dei trasportati, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta (definizioni queste stabilite dall'art. 1, co. 1 della legge n. 21/1992). Il servizio di **taxi si rivolge ad un'utenza indifferenziata**, mentre il servizio di **noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica su apposita richiesta**, presso la sede o la rimessa **anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici**, per una determinata prestazione a tempo

e/o viaggio.

Il servizio di NCC non è soggetto ad obblighi di servizio pubblico, mentre il servizio di taxi rientra tra i servizi di trasporto pubblico locale, sia pure non di linea.

In via eccezionale, in conseguenza della emergenza derivante dall'epidemia di COVID-19 il decreto-legge n. 34 del 2020 ha previsto la possibilità **di destinare ai servizi di linea** per trasporto di persone anche le autovetture a uso di terzi (quindi anche le vetture autorizzate a svolgere i servizi di taxi e di NCC) **fino al 30 giugno 2021.**

Sempre il **decreto-legge n. 34** aveva previsto un **buono viaggio, da utilizzare per gli spostamenti effettuati a mezzo del servizio di taxi ovvero di noleggio con conducente** in favore delle persone fisicamente impedite o comunque a mobilità ridotta ovvero con patologie accertate, stanziando risorse pari a 5 milioni di euro. L'importo del buono è pari al 50 per cento della spesa sostenuta, non può superare euro 20 per ciascun viaggio e doveva essere utilizzato per gli spostamenti effettuati fino al 31 dicembre 2021 (originariamente il termine era stato fissato al 31 dicembre 2020. Il decreto legge n.183 del 2020 aveva differito tale termine al 30 giugno 2021. Il ytermine attuale è stato stabilito dal decreto-legge n. 41 del 2021). La disciplina del buono viaggio è stata modificata dal decreto-legge n.104 del 2020 che ha **portato a 35 milioni di euro** per l'anno 2020 il Fondo sopprimendo anche il termine iniziale del 15 luglio 2020 per l'erogazione dei contributi del Fondo. Si prevede inoltre che possano essere destinatarie del buono anche persone **appartenenti a nuclei familiari più esposti agli effetti economici derivanti dall'emergenza epidemiologica da virus COVID-19 o in stato di bisogno.** Sono infine **oggetto di modifica** anche le modalità di ripartizione del Fondo tra gli enti locali destinatari delle risorse e vengono precisate le modalità secondo le quali i comuni procedono all'erogazione dei buoni. I [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 novembre 2020](#), di attuazione della misura, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 3 dicembre 2020.

il decreto-legge n. 41 del 2021 ha rifinanziato la misura con ulteriori **20 milioni di euro** per il 2021.

Si ricorda infine che il decreto-legge n. 18 del 2020, ai medesimi fini ha previsto un **contributo** in favore dei soggetti che svolgono autoservizi di **Taxi e NCC, per dotare i veicoli di paratie divisorie** per separare il posto guida dai posteriori, istituendo un apposito fondo con una **dotazione di 2 milioni di euro per l'anno 2020** a tal fine e rinviando ad un decreto ministeriale per le modalità di presentazione delle domande di contributo e di erogazione dello stesso e la determinazione dell'importo massimo del contributo. Il [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 settembre 2020](#), attuativo della misura, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 19 novembre 2020.

Dalla **natura pubblica del servizio taxi** discendono pertanto:

- la doverosità delle prestazioni;
- la capillarità territoriale e sociale della fornitura e l'accessibilità del servizio di taxi sotto il profilo economico;
- **l'obbligatorietà del servizio e la sua offerta indifferenziata a chiunque ne faccia richiesta;**
- la **determinazione pubblica delle tariffe** e delle modalità di svolgimento del servizio;
- la previsione che lo stazionamento dei taxi avvenga in luogo pubblico e che il prelevamento dell'utente o l'inizio del servizio avvengano all'interno dell'area comunale o comprensoriale di riferimento.

In base alla legge n. 21/1992, l'attività di **tassista** inoltre **non può assumere la forma giuridica dell'impresa privata, a differenza dell'NCC**, ed è previsto il divieto di cumulo nella stessa persona, di più licenze taxi. La legge quadro n. 21/1992 ha peraltro demandato **alle regioni e agli enti locali la disciplina di dettaglio e quella inerente la gestione dei servizi**, pertanto la disciplina delle **concessione delle licenze taxi e NCC** è di competenza comunale ed è quindi disciplinata nell'ambito dei regolamenti comunali per i servizi pubblici non di linea. La territorialità della organizzazione dei servizi connota pertanto fortemente la disciplina attuale.

Ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 21 del 1992 i titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, al fine del libero esercizio della propria attività, possono:

- essere iscritti, **nella qualità di titolari di impresa artigiana di trasporto**, all'albo delle imprese artigiane;
- associarsi **in cooperative di produzione e lavoro**, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva, ovvero in cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione;
- associarsi in consorzio tra imprese artigiane ed in tutte le altre forme previste dalla legge;

Solo chi svolge le attività di noleggio con conducente, come detto, può assumere la forma di impresa privata.

E' inoltre richiesta l'iscrizione nel ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea, che costituisce **requisito indispensabile** per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

Con riferimento alla possibilità che persone giuridiche possano essere direttamente titolari della possibilità di esercitare il servizio di noleggio con conducente, si veda in senso contrario la pronuncia del Tar Molise n. 167 del 2017 che sancisce che, ai sensi dell'art. 7, l. 15 gennaio 1992, n. 21, la titolarità della licenza di conduzione di autoveicolo con il conducente può essere acquisita **solo da persone fisiche e la titolarità rimane sempre in capo alla persona fisica** anche se l'autorizzazione all'attività di noleggio con conducente è successivamente conferita in godimento ad una società, in quanto alle persone giuridiche **non è consentito conseguire tali autorizzazioni**.

I requisiti per l'acquisizione della **licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente**, fissati dall'articolo 8 della legge n. 21 del 1992 sono stati modificati dal decreto-legge n. 76 del 2020 che ha previsto che **tali licenze ed autorizzazioni possano essere rilasciate dai comuni**, tramite bando pubblico, non solo a chi abbia la proprietà o la disponibilità in leasing del veicolo o natante ma anche a coloro che ne abbiano la disponibilità sulla base di un noleggio a lungo termine .

Nel dare esecuzione alla legge n. 21/1992, le regioni hanno individuato, con proprie **leggi regionali**, i criteri cui devono attenersi i comuni nei regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea e hanno **delegato agli enti locali le relative funzioni amministrative**.

La **regolamentazione comunale** ha quindi generalmente ad oggetto il numero di soggetti autorizzati ad operare, i corrispettivi richiesti per il servizio, i turni quotidiani, l'orario di lavoro, le regole di comportamento nonché le condizioni di sicurezza. In concreto **i comuni individuano**:

- il **numero ed il tipo di veicoli** da adibire ad ogni singolo servizio;
- i **requisiti e condizioni per il rilascio della licenza** per l'esercizio del servizio di taxi.
- le modalità per lo **svolgimento del servizio**;
- i criteri per la determinazione delle **tariffe** per il servizio di taxi.

Accanto ai servizi taxi e NCC si sono sviluppate negli ultimi anni, attraverso le nuove tecnologie, **nuove forme di servizi di trasporto** - non connotati in termini di servizio pubblico- in taluni casi di natura non commerciale (ad esempio il *car pooling*), in altri casi come specifiche applicazioni dei servizi di noleggio con conducente realizzati sulla base di piattaforme informatiche ovvero attraverso forme ibride di trasporto effettuato da autisti non professionisti.

Focus

[Le segnalazioni dell'ART e dell'Autorità antitrust nel settore taxi ed NCC](https://temi.camera.it/leg18/post/segnalazioni.html)

<https://temi.camera.it/leg18/post/segnalazioni.html>

[Le limitazioni ai servizi NCC e la loro disapplicazione. La disciplina vigente fino al 31 dicembre 2018](https://temi.camera.it/leg18/post/le-limitazioni-ai-servizi-ncc-e-la-loro-disapplicazione-la-disciplina-vigente-fino-al-31-dicembre-2018.html)

<https://temi.camera.it/leg18/post/le-limitazioni-ai-servizi-ncc-e-la-loro-disapplicazione-la-disciplina-vigente-fino-al-31-dicembre-2018.html>

Dossier

[Nuove disposizioni in materia di autoservizi pubblici non di linea](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11398/nuove-disposizioni-materia-autoservizi-pubblici-non-linea.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11398/nuove-disposizioni-materia-autoservizi-pubblici-non-linea.html>

[D.L. 135/2018: Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11513/d-l-135-2018-disposizioni-urgenti-materia-sostegno-e-semplificazione-imprese-e-pubblica-amministrazione-2.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-11513/d-l-135-2018-disposizioni-urgenti-materia-sostegno-e-semplificazione-imprese-e-pubblica-amministrazione-2.html>

Il Fondo nazionale per il TPL

Il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario è stato istituito dalla legge n.228/2012 (articolo 1, comma 301, che ha sostituito l'art. 16-bis del D.L. n. 95/2012).

La riforma del Fondo TPL originariamente prevista a decorrere dal 2018 dal **decreto-legge n. 50 del 2017**, che ha **modificato** sia il **criterio di finanziamento del Fondo**, in attesa del riordino del sistema della fiscalità regionale, sia i **criteri per il suo riparto**, si sarebbe dovuta applicare a partire **dal 2020** (secondo le previsioni dell'articolo 47, comma 1, del decreto-legge n. 124 del 2019). Il **DL. n. 34/2020** (art. 200, comma 5) ha però stabilito che **la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL stanziate per il 2020 sia effettuata, applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013** e successive modificazioni. Pertanto **per il 2020 sono confermati gli attuali criteri di ripartizione del Fondo, anziché applicarsi la riforma del Fondo**, con i relativi nuovi criteri descritti nell'art. 27, comma 2, del D.L. n. 50/2017. Il decreto-legge n. 183 del 2020 ha infine previsto che i criteri di ripartizione del Fondo precedenti alla riforma **continueranno ad applicarsi anche per l'anno 2021**.

Sotto il profilo sostanziale l'articolo 27, comma 1, del decreto legge n. 50/2017 ha **rideterminato la consistenza del Fondo fissandola per legge** in 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 ed in 4.932,6 milioni € a decorrere dall'anno 2018, disapplicando pertanto il precedente meccanismo di quantificazione del Fondo che era ancorato al gettito delle accise su benzina e gasolio.

La legge di bilancio per il 2018 (legge n. 205 del 2017) ha successivamente previsto due modifiche all'entità del Fondo. E' stato infatti **incrementato il Fondo** di 500.000 euro per l'anno 2018, **di 2 milioni di euro** per l'anno **2019** e di **1 milione di euro** per l'anno **2020**, al fine di assicurare che i **treni passeggeri** siano **dotati** di adeguate misure atte a **garantire il primo soccorso** ai passeggeri in caso di emergenza. Inoltre è stata disposta **una riduzione di 58 milioni di euro**, per gli anni 2019 e 2020, nonché per gli anni 2021 e successivi del Fondo, che sarà quindi ridotto dal 2019.

Alla luce di questi interventi lo stanziamento del **Fondo nel Bilancio triennale 2021-2023**, che non è stato modificato dalla legge di bilancio per il 2021, ammonta a **4.874,554 milioni € per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023**.

Gli stanziamenti del Fondo si trovano, nel Bilancio dello Stato, sul capitolo 1315 dello Stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e trasporti (Tab. 10).

Fino al 2017, il Fondo è stato alimentato con una quota di compartecipazione al gettito delle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, e nel Fondo confluivano anche le risorse stanziate ai sensi dell'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98/2011. L'aliquota di compartecipazione era determinata anno per anno con D.P.C.M. ed è stata definita per l'anno 2013 con il DPCM 26 luglio 2013 nella misura del 19,7 per cento. Lo stanziamento iniziale era stato definito in modo che la dotazione del Fondo corrispondesse agli stanziamenti al 2012, con una maggiorazione di 465 milioni di euro per l'anno pertanto 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014 e 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015. La dotazione complessiva del Fondo è stata, a decorrere dal 2013, di circa 4.929 milioni di euro annui. A decorrere dall'anno 2015, come previsto dal DPCM 11 marzo 2013, modificato dal DPCM 7 dicembre 2015, l'aliquota è stata fissata al 19,4 per cento.

Il **DPCM 11 marzo 2013**, come modificato dal DPCM 7 dicembre 2015 e da [ultimo dal DPCM 26 maggio 2017](#), che ha anche sostituito **la tabella di ripartizione percentuale tra le Regioni del Fondo** (a seguito dell'intesa raggiunta in Conferenza unificata il 19 gennaio 2017), è tuttora applicato in attesa della riforma dei criteri di attribuzione del Fondo (si veda il paragrafo successivo). Il DPCM prevede che **il 90% il Fondo sia assegnato alle regioni sulla base delle percentuali fissate nella Tabella 1** allegata al decreto e per **il residuo 10%**, sempre in base alle medesime percentuali, ma **subordinatamente alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi di efficientamento**.

In materia di **trasferimenti delle Regioni alle Province e alle città metropolitane** per le funzioni conferite, **l'art. 39 del DL n. 50 del 2017** ha previsto che **il 20% del Fondo TPL** sia riconosciuto alle regioni **per l'anno 2017** (anziché per gli anni 2017-2020 in base ad una modifica inserita dal D.L. n. 91 del 2018) **a condizione che le regioni abbiano certificato l'avvenuta erogazione delle risorse alle province e città metropolitane** del proprio territorio per le funzioni ad esse trasferite. La **Corte costituzionale**, con [sentenza 9 maggio-27 giugno 2018, n. 137](#) (Gazz. Uff. 4 luglio 2018, n. 27 - Prima serie speciale), ha peraltro dichiarato l'illegittimità costituzionale di tale articolo, nella parte in cui determina la riduzione della quota del fondo per il trasporto pubblico locale spettante alla regione interessata nella misura del 20 per cento, anziché fino al 20 per cento, in proporzione all'entità della mancata erogazione a ciascuna provincia e città metropolitana del rispettivo territorio delle risorse per l'esercizio delle funzioni ad esse conferite.

Il **decreto legge n. 50/2017** prevede anche **nuovi criteri per la ripartizione del Fondo TPL**, per far sì che i **servizi di trasporto pubblico locale e regionale** vengano sempre più **affidati con procedure ad evidenza pubblica**: si prevedono infatti **penalizzazioni** nella ripartizione del fondo, **applicabili dal 2021** in base alle modifiche della legge di Bilancio 2019, **per le regioni e gli enti locali che non procedano all'espletamento delle gare**, nonché parametri volti a incentivare il perseguimento degli **obiettivi di efficienza** e di centralità dell'utenza nell'erogazione del servizio.

Quanto alle modalità **di assegnazione delle risorse**, l'articolo 27, comma 2, del decreto legge n. 50, ha stabilito che il **riparto del Fondo** dovrà essere effettuato entro il 30 giugno di ogni anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata. Qualora l'intesa non sia raggiunta entro trenta giorni dalla prima seduta in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno, il Consiglio dei Ministri può provvedere (in via sostitutiva) con deliberazione motivata.

Per approfondimenti si veda il successivo paragrafo sulla riforma delle modalità di attribuzione dei finanziamenti del Fondo TPL.

Le modalità di attribuzione del Fondo TPL e le novità previste dalla riforma

Il [decreto legge n. 50/2017](#) (articolo 27, comma 2), ha previsto **nuovi criteri di riparto del Fondo**, applicabili, secondo quanto previsto in origine, dall'anno 2018. Tuttavia per **gli anni 2018 e 2019 il Fondo è stato ripartito sulla base** delle disposizioni previgenti, quindi in base ai criteri definiti nel [DPCM 26 maggio 2017](#) che aveva novellato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013.

Con il **decreto-legge n. 124 del 2019** si era espressamente previsto, modificando l'articolo 27, comma 2, che l'applicazione della riforma del Fondo per il trasporto pubblico locale decorra dall'anno 2020 (e non più dal 2018), ma successivamente il **DL. n. 34/2020** aveva confermato anche per il 2020 l'applicazione dei criteri di riparto del DPCM 11 marzo 2013 e successive modificazioni, senza l'applicazione di penalità. **Tale ultima disposizione è stata prorogata per l'anno 2021** dal decreto-legge n. 183 del 2020 (art. 13, comma 7).

Il [Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha precisato](#), con riferimento al **riparto del Fondo per l'anno 2018** che "per la definizione delle quote di riparto sono stati applicati i criteri già adottati anche negli anni passati, soluzione necessaria ad evitare che il residuo 20% dello stanziamento del Fondo non fosse ripartito ed erogato entro l'anno, con gravi criticità per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale".

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n.19 del 29/1/2018 era stata concessa alle regioni, **per il 2018, l'anticipazione dell'80% delle risorse** del Fondo, per un importo complessivo di euro 3.945.456.589,20, poi ripartite con cadenza mensile (su uno stanziamento totale 2018 di 4.933,054 milioni €). Il saldo 2018 è stato erogato con decreto interministeriale MIT/MEF n. 537 del 7 dicembre 2018. [Qui](#) la tabella di ripartizione tra le regioni del saldo del 2018, che tiene anche conto dell'aumento o della diminuzione degli oneri sostenuti, nel 2018, dalle Regioni a statuto ordinario per le variazioni dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte da RFI, nonché delle penalizzazioni (rateizzate in 8 anni) applicate alle regioni Lazio, Basilicata e Umbria.

Per l'anno 2019 l'anticipazione dell'80% del Fondo è stata concessa con [decreto MIT-MEF n. 82 del 5 marzo 2019](#) che ripartisce risorse complessive per 3.898.668.289,2 euro (su un totale di 4.874,554 milioni € stanziati per il 2019). [Qui](#) la tabella di ripartizione tra le Regioni dell'anticipazione del Fondo per il 2019. **Per il 2020 l'anticipazione dell'80%** del Fondo TPL è stata concessa con [decreto MIT-MEF n. 121 del 18/3/2020](#), per un **importo complessivo di 3.898.668,289 euro. Il decreto reca in allegato la tabella di ripartizione tra le Regioni dell'anticipazione del Fondo per il 2020.**

Per il **2020** il **D.L. n. 34/2020** ha disposto (art. 200, comma 4) **l'erogazione alle Regioni a statuto ordinario dell'intero ammontare dell'anticipazione del Fondo nazionale TPL**, pari all'80% dello stanziamento annuo del Fondo, in **un'unica soluzione entro il 30 giugno 2020**.

I **nuovi criteri di ripartizione del Fondo**, previsti al comma 2 dell'art. 27 sono i seguenti:

- il **dieci per cento** dell'importo del Fondo sarà assegnato alle regioni sulla base **dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento** dei medesimi **registrato** tra il 2014, preso come anno base, e l'anno di riferimento, con rilevazione effettuata dall'Osservatorio per il trasporto pubblico locale; tale percentuale sarà incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore **cinque per cento annuo** fino a raggiungere il **venti per cento dell'importo del predetto Fondo**;
- il **dieci per cento** dell'importo del Fondo sarà assegnato per il primo anno alle regioni **in base** al criterio

dei **costi standard**. La percentuale è incrementata, negli anni successivi al primo, di un ulteriore **cinque per cento annuo** fino a raggiungere il **venti per cento dell'importo del Fondo**;

Il comma 8-bis dell'art. 27 prevede che i **costi standard** e gli indicatori programmatori definiti con criteri di efficienza ed economicità siano utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta per i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017.

E' stato pubblicato il [Decreto ministeriale n. 157 del 28 marzo 2018](#), che definisce i **costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale** e i criteri di aggiornamento e applicazione dei costi standard, anche in attuazione della riforma prevista dal [decreto Legge n. 50/2017](#), che consentirà il definitivo abbandono del criterio della spesa storica finora utilizzato nel TPL per ripartire tra le Regioni gli stanziamenti del Fondo Nazionale TPL. Il decreto prevede che il Costo standard unitario di un servizio pubblico di trasporto di linea per passeggeri, locali e regionale, sia espresso in corsa-km. Esso è utilizzato nei rapporti interistituzionali tra Stato, Regioni, ai fini del riparto delle risorse statali per il trasporto pubblico locale e si prevede che nel primo triennio di applicazione non possa determinare una riduzione annua, per ciascuna Regione, superiore al 5 per cento per la quota di riparto erogata nell'anno precedente.

- la **quota residua del Fondo, l'80% ad eccezione di una percentuale dello 0,025 per cento** destinata alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, sarà **ripartita sulla base della Tabella** di cui all'articolo 1 del [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 novembre 2014](#) (tabella riportata anche nel DPCM 26 maggio 2017); a partire **dal 2021 la ripartizione avverrà sulla base dei livelli adeguati di servizio**, comunque entro i limiti di spesa complessiva prevista dal Fondo stesso. I criteri per la definizione dei **livelli di servizio** dovranno essere definiti con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Unificata, **nonché previo parere delle competenti Commissioni parlamentari**, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici. Spetta poi alle regioni provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro e non oltre i successivi centoventi giorni e, contestualmente, alla riprogrammazione dei servizi. Si prevede tuttavia che tale decreto continui a trovare applicazione, con le successive rideterminazioni e aggiornamenti, fino al 31 dicembre **dell'anno precedente a quello di emanazione del nuovo decreto di definizione dei criteri di assegnazione del Fondo**. Sulla base dei criteri **stabiliti dal decreto del MIT le regioni dovranno provvedere alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro l'anno 2021** e contestualmente ad una riprogrammazione dei servizi anche **modificando il piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale** (termini modificati dal decreto legge n. 124 del 2019).
- si prevede una **penalizzazione, pari al quindici per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio** - in sede di ripartizione delle **risorse** fra le regioni - nei casi in cui, entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, i **servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano affidati con procedure di evidenza pubblica ovvero non risulti pubblicato**, alla medesima data, **il bando di gara** (ovvero qualora siano bandite gare non conformi alle misure adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, se bandite successivamente all'adozione delle predette misure). Tale **penalizzazione**, in base a quanto stabilito dall'[art. 21-bis del D.L.n. 119 del 2018](#), **si applica a partire dal 2021** (e non si applica ai contratti di servizio che siano **affidati in conformità alle disposizioni**, anche transitorie, **del regolamento (CE) n. 1370/2007** (relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia), e alle disposizioni normative nazionali vigenti. E' stata comunque introdotta una **clausola di salvaguardia** volta a far sì che, a seguito del riparto delle risorse del Fondo, nessuna regione possa essere penalizzata per una quota complessiva che ecceda il 5 per cento delle risorse ricevute nell'anno precedente. Qualora risulti che l'importo del Fondo sia inferiore a quello dell'anno precedente, il suddetto limite è rideterminato in misura proporzionale alla riduzione del Fondo medesimo. Inoltre **nei primi cinque anni** di applicazione della nuova disciplina, **il riparto non potrà comportare una riduzione annua superiore al 10% rispetto ai trasferimenti riferiti all'anno 2015**; anche in questo caso, qualora l'importo del Fondo sia inferiore a quello del 2015, il limite è rideterminato in misura proporzionale tra le Regioni.

Con riferimento alla regione **Liguria** il termine entro il quale è possibile **l'affidamento dei contratti** di servizio per i **servizi ferroviari regionali** in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007, ovvero per procedere alla **pubblicazione dell'avviso con le informazioni** relative alla procedura, ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 senza incorrere nelle sanzioni previste dall' [articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2018](#), era stato differito al 31 dicembre 2019 dall' [articolo 5, comma 4, del decreto-legge n. 109 del 2018](#). Tale norma deve considerarsi superata alla luce della nuova e più favorevole disciplina generale.

Il comma 3 dell'art. 27 del D.L. n. 50/2017 prevede che gli effetti finanziari sul riparto del Fondo, derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui al comma 2 si verifichino nell'anno successivo a quello di riferimento.

Il **comma 4 dell'art. 27** stabilisce che **nelle more dell'emanazione del decreto annuale di riparto previsto dalla riforma**, sia concessa alle regioni **con decreto ministeriale**, entro il 15 gennaio di ciascun anno, un'**anticipazione dell'80 per cento delle risorse del Fondo e l'erogazione con cadenza mensile** delle quote ripartite. L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente. Il decreto-legge n. 124 del 2019 ha precisato che tale modalità di riparto è applicabile a decorrere dal gennaio 2018.

Le percentuali di ripartizione regionali (Tabella allegata al [DM trasporti 11 novembre 2014](#) e al [DPCM 26 maggio 2017](#), che modifica la precedente tabella allegata al DPCM del 2013) sono le seguenti:

- Abruzzo: 2,69%
- Basilicata: 1,55%
- Calabria: 4,28%
- Campania: 11,07%
- Emilia-Romagna: 7,38%
- Lazio: 11,67%
- Liguria: 4,08%
- Lombardia: 17,36%
- Marche: 2,17%
- Molise: 0,71%
- Piemonte: 9,83%
- Puglia: 8,09%
- Toscana: 8,83%
- Umbria: 2,03%
- Veneto: 8,27%

La **legge di Bilancio 2018** (**legge n. 205 del 2017**, comma 74) aveva poi previsto che tali **percentuali di riparto fossero modificate** con **decreto** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza Stato regioni, **in ragione dell'incidenza delle variazioni del canone d'accesso alle infrastrutture ferroviarie introdotte da Rete ferroviaria italiana**, a far data dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai **criteri definiti dall'Autorità di Regolazione dei trasporti**.

Il [decreto-legge n.124 del 2019](#) ha riscritto tale disposizione precisando che nella ripartizione del Fondo **si dovrà tenere annualmente conto delle variazioni per ciascuna Regione**, in incremento o decremento **rispetto al 2017**, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria **introdotte dalla società Rete ferroviaria italiana Spa, con decorrenza dal 1° gennaio 2018**, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Ma si è introdotta una disposizione in base alla quale **tali variazioni, anziché** comportare una **modifica delle percentuali di attribuzione del Fondo** tra le regioni, **siano determinate a preventivo e consuntivo rispetto al riparto di ciascun anno, a partire dal saldo del 2019**. Si ricorda infatti che le percentuali di ripartizione sono frutto dell'Intesa raggiunta in Conferenza Unificata a dicembre 2017.

Viene poi specificato in dettaglio il **funzionamento** di questo **nuovo meccanismo di determinazione a preventivo e consuntivo: per le variazioni fissate a preventivo** si prevede la **verifica** consuntiva e

l'eventuale conseguente **revisione in sede di saldo a partire dall'anno 2020**, a seguito di apposita **certificazione** da rendere **entro il mese di settembre** di ciascun anno, al MIT tramite l'Osservatorio TPL, nonché alle Regioni; ai fini del **riparto del saldo 2019**, per il quale evidentemente il meccanismo del preventivo non è stato applicato in quanto non era previsto, si dispone che **si renda conto dei soli dati a consuntivo** relativi alle variazioni 2018, comunicati e certificati dalle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario con le medesime modalità e tempi previsti a regime dal 2020.

In entrambe le ipotesi, in **caso di inadempienza** è prevista la **sospensione dell'erogazione dei corrispettivi** di cui ai relativi **contratti di servizio con le Regioni**.

L'**Autorità di regolazione dei trasporti** ha definito, con la **delibera n. 96 del 2015**, i **Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**. Con le successive delibere n. 28/2016, n. 31/2016, n. 62/2016, n. 72/2016 e n. 84/2016 l'Autorità ha previsto specifiche modalità applicative. Con la **Delibera n. 75/2016** l'Autorità dei Trasporti ha ritenuto conforme ai criteri della Delibera n. 96/2015 il **nuovo sistema tariffario 2016-2021 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale**, presentato dal gestore della rete **Rete Ferroviaria Italiana Spa (RFI)** in data 30 giugno 2016.

Il trasporto rapido di massa

Nell'Allegato VIII al **Documento di economia e finanza 2019**, avente ad oggetto le Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia, **vengono segnalate le esigenze di sviluppo del trasporto rapido di massa su ferro**.

Il tema del **trasporto rapido di massa metropolitano** è stato trattato dal punto di vista della **programmazione strategica**, già nell'**Allegato al DEF 2018 "Connettere l'Italia"** che ha dedicato un apposito paragrafo al Piano di sviluppo del trasporto rapido di massa per le aree metropolitane, in continuità con quanto delineato nell'Allegato al DEF 2017.

Sono stati individuati, nel corso del tempo, numerosi **interventi prioritari** necessari al **completamento di alcune infrastrutture di trasporto ferroviario urbano, sia metropolitano che tramviario**. Tali progetti hanno l'obiettivo di ridurre il gap infrastrutturale rispetto alla media europea e di creare nuovi collegamenti d'interscambio per favorire la sinergia tra le diverse componenti del sistema metropolitano.

Dal punto di vista **finanziario**, tali interventi richiedono lo stanziamento di ingenti **risorse**, sia per completare gli interventi in corso, che per avviare la progettazione di fattibilità di interventi di completamento delle reti metropolitane, da finanziare successivamente, sulla base dei criteri di priorità nell'ambito dei piani della mobilità urbana sostenibile.

Nel **bilancio 2021-2023** sono espressamente attribuiti agli **"Interventi a favore delle linee metropolitane"**, in termini di competenza **678,89 milioni di euro per l'anno 2021** e **890,58 milioni di euro per l'anno 2022** e **1.182,69 milioni di euro per l'anno 2023** (per un totale di **2.752,16 milioni di euro nel triennio**).

Una parte di tali risorse, pari a complessivi **1.279,5 milioni di euro nel triennio**, è **destinato al completamento di interventi nel settore del trasporto rapido di massa (320 milioni di euro per l'anno 2021 e 395,2 milioni di euro per l'anno 2022 e 574,3 milioni di euro per l'anno 2023)**, sono iscritte sul capitolo 7400/MIT e provengono dal **Fondo da ripartire per gli investimenti e le infrastrutture**, istituito presso il MEF dal comma 140 della **legge n. 232/2016**.

Con il [decreto ministeriale n. 587 del 22 dicembre 2017](#), sono state concretamente **ripartite le risorse di tale Fondo** che vengono **destinate alle metropolitane e tramviarie** e che sono imputate sul cap. 7400 del MIT "Spese per il completamento di interventi nel settore del trasporto rapido di massa". Le risorse stanziate su tale capitolo ammontano **complessivamente a 1.397 milioni €** e vengono **ripartite tra gli interventi** previsti nel decreto di ripartizione: riguardano le linee metropolitane e tranviarie nei comuni di Milano (396,15 mln €), Torino (223,14 mln €), Genova (137,38 mln €), Firenze (47 mln €), Roma (425,52 mln €), Napoli (1,46 mln €), Reggio Calabria (23 mln €), Catania (59,5 mln €), Vicenza (19 mln €), Padova (56 mln €), Rimini (8,45 mln €). L'assegnazione di tali risorse è stata confermata dal successivo **decreto ministeriale n. 360 del 2018**.

La **legge di bilancio 2021** (comma 660) ha previsto uno stanziamento di **10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2021** finalizzata alla gestione della linea M1 della metropolitana di Brescia.

La **legge di bilancio 2020** ha autorizzato la spesa di complessivi **828 milioni di euro**, ripartiti negli anni dal 2020 al 2032, per la realizzazione della **linea 2 della metropolitana di Torino**. In dettaglio la spesa è così **così ripartita: 50 milioni per l'anno 2020**, 80 milioni per l'anno 2021, 150 milioni di euro per l'anno 2022, 200 milioni per l'anno 2023, 124 milioni per l'anno 2024 e 28 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2032.

Sempre nell'ambito del complesso delle risorse destinate alle linee metropolitane sono inoltre attribuite

specifiche risorse a bilancio per la **tranvia di Firenze** (22,78 milioni di euro per il 2021 e 22 milioni di euro per il 2022 e 12,17 milioni di euro per il 2023). La medesima disposizione ha inoltre destinato una quota parte delle risorse del Fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese al completamento del polo metropolitano M1-M5 di Cinisello-Monza Bettola (8 milioni di euro per l'anno 2020 e 7 milioni di euro per l'anno 2021).

Un'altra parte delle risorse stanziata in bilancio, pari a circa **353,82 milioni di euro** provengono dal concorso dello Stato alla spesa per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tranvie veloci nelle aree urbane (**143,25 milioni di euro** per il **2021** e **108,43 milioni di euro** per l'anno 2022 sul capitolo 7403 e **102,14 milioni di euro** per l'anno 2023).

La **legge di bilancio per il 2019** (articolo 1, comma 931) ha poi espressamente previsto l'assegnazione di **145 milioni di euro per le linee metropolitane di Roma**, anche per l'acquisto di materiale rotabile (55 milioni di euro per il 2019, **65 milioni di euro per il 2020** e 25 milioni di euro per il 2021).

La **legge di bilancio 2019** (art. 1, comma 95) ha altresì previsto la costituzione di un **Fondo da ripartire per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese, una quota** del quale (comma 96) **destinata** alla realizzazione, allo **sviluppo e alla sicurezza di sistemi di trasporto pubblico di massa** su sede propria. Il MIT con comunicato del 13 marzo 2020 ha differito al 30 ottobre 2020 (dal 1° giugno 2020), la scadenza per la presentazione delle istanze per l'assegnazione di tali contributi a valere sul Fondo, in relazione all'emergenza Covid-19.

A valere sul Fondo inoltre, una quota delle risorse è stata destinata (comma 96) al **prolungamento della linea metropolitana M5 fino alla città di Monza**, con risorse pari complessivamente, dal 2019 al 2027, a **900 milioni di euro**. Tali risorse, in attuazione di quanto stabilito dalla stessa legge, sono state assegnate al prolungamento della linea metropolitana di Milano M5 fino a Monza con lo schema di DPCM [AG 82](#), su cui la IX Commissione Trasporti ha espresso parere favorevole il 14 maggio 2019, nel seguente modo: 15 milioni di euro per il 2019, 10 milioni di euro per il 2020, 25 milioni di euro per il 2021, 95 milioni di euro per il 2022, 180 milioni di euro per il 2023, 245 milioni di euro per il 2024, 200 milioni di euro per il 2025, 120 milioni di euro per il 2026 e 10 milioni di euro per il 2027.

Sono inoltre previste a bilancio con riferimento all'anno 2021 in termini di competenza risorse pari a **14 milioni di euro per la metropolitana di Roma (tratta Colosseo - Piazza Venezia)**, a **35 milioni di euro per l'anno 2022** e **40 milioni di euro per il 2023**.

Infine, il **Fondo per le reti metropolitane in costruzione in aree metropolitane** (istituito dall'articolo 1, comma 228 della legge di stabilità per il 2015) finalizzato a migliorare l'offerta di servizi di trasporto pubblico locale nelle **aree metropolitane**, vede assegnate, in termini di competenza, risorse per 8 milioni di euro per gli anni 2021, 2022 e 2023 (sul capitolo 7423).

Originariamente era prevista l'assegnazione a tale fondo di uno **stanziamento quindicennale** in erogazione diretta di 12,5 milioni di euro **a decorrere dal 2016**, nonché ulteriori 7,5 milioni di euro per l'anno 2016, 72 milioni di euro per l'anno 2017 e ulteriori 20 milioni di euro per l'anno 2018 e 40 milioni di euro per l'anno 2019. Con la legge di bilancio 2018, in attuazione dell'art. 22-bis della legge 31 dicembre 2009, n. 196, **sono stati effettuati tagli di spesa, sul predetto cap. 7423**, pari a 4,5 milioni di euro per anno a decorrere dal 2018 fino alla scadenza del 2030. Pertanto gli **importi iscritti a bilancio sono pari a 8 milioni di euro per gli anni 2020 e seguenti**. Il Fondo sostituisce di fatto il c.d. Fondo revoche, previsto dall'articolo 1, comma 88, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, che era stato istituito per accelerare gli interventi in aree urbane per la realizzazione di linee tranviarie e metropolitane, assegnandogli le risorse derivanti dalle revoche, da definire con delibera CIPE, di risorse per opere rientranti nel Programma delle infrastrutture strategiche e revocate in base all'articolo 32, co. 2-5 del D.L.n. 98/2011 o che, alla data di entrata in vigore della legge n. 147, non fossero stati affidati con apposito bando di gara. Le risorse sono imputate ad un'apposita sezione del Fondo di cui all'articolo 32, comma 6, del decreto-legge n. 98 del 2011 che prevede che le quote annuali dei limiti di impegno e dei contributi revocati e iscritte in bilancio ai sensi dei commi 2, 3 e 4 del medesimo articolo, affluiscono ad un Fondo appositamente istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Con [decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti del 2 marzo 2018](#) sono state ripartite le somme di cui al citato capitolo 7423/MIT. La ripartizione riguarda **191,026 milioni €** (ossia le risorse esistenti sul Fondo fino all'anno 2024) che vengono attribuiti agli interventi per le linee metropolitane e tramviarie indicate in [Allegato al decreto](#), nelle città di Milano, Roma, Torino, Genova; Firenze e Napoli.

La **legge di Bilancio 2018 (legge n. 205 del 2017)** ha esteso (comma 1085) la possibilità di utilizzare le risorse di tale Fondo, anche **alle linee tranviarie, ivi compreso il materiale rotabile**, affidando il **riparto delle risorse** e dei successivi rifinanziamenti ad un successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il comma 1086 ha quindi previsto che **le risorse destinate al finanziamento delle infrastrutture strategiche** di cui alla legge n. 443 del 2001 possano essere destinate anche **al finanziamento dei sistemi di trasporto rapido di massa, compreso il materiale rotabile**.

Accanto a tali risorse nazionali, è previsto anche l'utilizzo di **risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC 2014-2020)**: la [delibera CIPE n. 25 del 10 agosto 2016](#) ha infatti definito le aree tematiche di interesse del Fondo per lo sviluppo e la coesione FSC 2014-2020 ed il riparto tra le stesse delle risorse disponibili (in applicazione dell'art. 1, comma 703, lettere b) e c) della legge di stabilità 2015), assegnando complessivamente all'**area infrastrutture** 11.500 milioni €, da destinare **con Piani operativi**, proposti dall'Autorità politica per la coesione e definiti, dalla Cabina di regia. Il Piano Operativo FSC pertanto sostiene ed integra interventi inseriti nei diversi strumenti di programmazione a titolarità del Ministero: Contratti di Programma per le modalità stradale e ferroviaria, PON Infrastrutture e Reti, Piani e Programmi di settore.

Il Piano operativo infrastrutture evidenzia anche i fabbisogni finanziari suddivisi per territori e linee di azione, fornendo anche il **cronoprogramma di attuazione**. Il **profilo finanziario dell'assegnazione** previsto dalla Delibera per gli 11.550 mln € destinati alle infrastrutture è il seguente: 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2017 al 2019 e complessivi 10.750 milioni di euro per il periodo 2020-2025, secondo quanto previsto dalla lettera l) del comma 703. La delibera specifica infatti che "tale profilo, ancorché diverso dalla modulazione annuale indicata nel cronoprogramma del Piano operativo, allegato alla delibera, o nel cronoprogramma del complesso dei singoli interventi che lo compongono, costituisce limite per i trasferimenti dal Fondo all'amministrazione proponente". E' previsto peraltro che il CIPE, su proposta dell'Autorità politica per la coesione, ai sensi della lettera h) del comma 703, possa modificare tali quote annuali di trasferimento.

Il **Piano operativo infrastrutture**, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è stato approvato con la [Delibera CIPE n. 54 del 1 dicembre 2016](#). Uno dei sei assi tematici previsti dal Piano è quello degli **interventi per il trasporto urbano e metropolitano**, cui sono state destinate **risorse** finanziarie pari a **1.218 mln di euro**; il **Piano Metropolitane**, prevede per le metropolitane e il trasporto rapido di massa azioni di completamento di linee avviate e nuovi itinerari, miglioramento dei servizi e dei mezzi, con 21 interventi in tutto il Paese.

Con la [delibera CIPE 98/2017](#) contenente il **primo addendum al Piano operativo infrastrutture** (di cui all'articolo 1, comma 703, lettera c) della legge n. 190/2014) sono stati previsti finanziamenti pari a 5.430,99 milioni di euro a valere sulle risorse FSC 2014-2020, come integrate dalla legge 11 dicembre 2016, n. 232. Di tale importo **665,78 milioni di euro** sono stati **destinati ad interventi per il potenziamento del trasporto rapido di massa** nelle aree urbane e metropolitane e per il completamento di itinerari già programmati e per nuovi itinerari (l'elenco degli interventi finanziati è presente nell'[allegato](#) (Asse tematico C: Interventi per il trasporto urbano e metropolitano). Con la [delibera CIPE 12/2018](#), contenente il **secondo addendum al Piano operativo infrastrutture**, non sono state assegnate invece risorse specifiche per tale obiettivo.

Si ricorda anche che in materia operano altresì, per le regioni meridionali, il **Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020** e i **"Patti per il Sud"**, sottoscritti dal Governo con Presidenti di Regione e Sindaci, che prevedono finanziamenti per 13.412 milioni €, il cui riparto territoriale è stato definito con la delibera CIPE n. 26 del 2016.

Specifici stanziamenti sono stati oggetto di adeguamento sulla base di apposite delibere del CIPE.

Con la [delibera Cipe 77 del 2019](#) è stata modificata l'assegnazione delle risorse relative alla realizzazione della tratta di metropolitana di Napoli, linea 1, Centro direzionale- Capodichino;

Con la [delibera Cipe 28 del 2019](#) sono state assegnate risorse aggiuntive per il completamento del parco di materiale rotabile per la Metropolitana automatica di Torino;

Con la [delibere Cipe 2 del 2019](#), [6 del 2019](#) e [7 del 2019](#) sono state previste modifiche relative agli stanziamenti destinati: alla metropolitana di Brescia (n.2) al sistema tranviario fiorentino (n. 6) e al sistema di trasporto a guida vincolata (TPGV) "Centro città - San Lazzaro" di Bologna (n.7);

Con la [delibera Cipe 46 del 2018](#) sono state previste risorse per la fornitura di treni della metropolitana di Genova;

Con la [delibera Cipe 38 del 2018](#) è stato previsto un adeguamento delle risorse per il Nuovo sistema filoviario di Verona;

Con la [delibera Cipe 86 del 2017](#) è stato ridefinito l'importo destinato al potenziamento e ammodernamento linea 2 della metropolitana di Milano - I e II lotto funzionale.

A livello normativo si ricorda anche la legge n.190 del 2014 (**legge di Stabilità 2015**) il cui articolo 1, comma 192 ha incluso **le reti metropolitane di "aree metropolitane"** (ridefinite dalla legge n. 56/2014) **nell'elenco delle opere cui attribuire prioritariamente le risorse** confluite nel "**Fondo infrastrutture** ferroviarie e stradali e relativo ad altre opere di interesse strategico", istituito dall'art 32, co. 1, del decreto-legge n. 98/2011 a seguito della revoca dei finanziamenti previsti per il fondo sblocca-cantieri (art. 18, co. 1, del decreto-legge n. 69/2013 per il mancato rispetto di determinati termini fissati per l'appaltabilità e la cantierabilità degli interventi).

Gli stanziamenti del Fondo, previsti fino al 2016, sono stati rimodulati con la Delibera CIPE n. 36/2016.

Dossier

[Assegnazione di una quota del Fondo per il rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e lo sviluppo del Paese per il prolungamento della linea metropolitana 5 \(M5\) da Milano fino al comune di Monza](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12056/assegnazione-quota-del-fondo-rilancio-degli-investimenti-amministrazioni-centrali-dello-stato-e-lo-sviluppo-del-paese.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12056/assegnazione-quota-del-fondo-rilancio-degli-investimenti-amministrazioni-centrali-dello-stato-e-lo-sviluppo-del-paese.html>

[Disposizioni per il potenziamento e lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12206/disposizioni-potenziamento-e-lo-sviluppo-sistemi-trasporto-rapido-massa.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12206/disposizioni-potenziamento-e-lo-sviluppo-sistemi-trasporto-rapido-massa.html>

Impianti a fune

Diverse disposizioni, nel corso della legislatura hanno riguardato gli **impianti a fune**, anche in relazione alla situazione derivante dalla diffusione del virus COVID-19.

La **legge di bilancio 2018** ha disposto la proroga di un ulteriore anno della vita tecnica degli impianti di risalita in scadenza nel 2018, limitatamente agli *skilift* siti nel territorio della regione Abruzzo (rispetto a quella già prevista per gli impianti in scadenza nel 2017) estendendo la proroga, con riferimento agli impianti in scadenza nel 2018 alla regione Marche. Rimane la previsione di una verifica della idoneità degli stessi, ai fini della sicurezza dell'esercizio, da parte dei competenti uffici ministeriali.

Successivamente il **decreto-legge n. 123 del 2019** ha ulteriormente prorogato per il 2020, alle medesime condizioni, la vita tecnica dei suddetti impianti ed il **decreto-legge n.104 del 2020** ne ha previsto l'ulteriore proroga **al 2021**.

Il **decreto-legge n. 18 del 2020** ha disposto uno stanziamento di 4 milioni di euro destinati alla realizzazione degli interventi urgenti di ripristino della funzionalità dell'impianto funiviario di Savona, a seguito della frana verificatasi lungo l'impianto, in concessione alla società Funivie S.p.a., per la realizzazione dei quali è stato inoltre nominato un commissario.

Il **decreto-legge n. 23 del 2020, come modificato dal decreto-legge n.183 del 2020**, ha disposto che le scadenze relative alle revisioni generali e speciali quinquennali nonché quelle relative agli scorrimenti e alle sostituzioni delle funi e al rifacimento dei loro attacchi di estremità sono **prorogate** di 12 mesi, qualora sia trasmessa prima delle suddette scadenze all'Autorità di sorveglianza, da parte del direttore o del responsabile dell'esercizio, una dettagliata e completa relazione in merito ai controlli effettuati, ai provvedimenti adottati e all'esito delle verifiche e delle prove eseguite, contenente **l'attestazione della sussistenza delle condizioni di sicurezza per l'esercizio pubblico**. Si è quindi previsto **che per il 2020 e fino al termine dell'emergenza da Covid-19** non sia obbligatoria la partecipazione dell'Autorità di sorveglianza alle verifiche e alle prove periodiche da effettuare da parte del direttore o del responsabile dell'esercizio o dell'assistente tecnico. Infine le scadenze relative ai termini di inizio e di conclusione delle opere di realizzazione di impianti a fune per le quali è già stata rilasciata l'approvazione dei progetti sono prorogate di 24 mesi (secondo quanto previsto dal decreto-legge n. 183 del 2020). Le procedure per l'attuazione delle citate disposizioni sono rimesse ad un regolamento adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con [DM 25 gennaio 2021, n. 28](#) (GU 11.03.2021) è stato emanato il "Regolamento recante proroga delle scadenze delle revisioni generali e speciali quinquennali, nonché di quelle relative agli scorrimenti e alle sostituzioni delle funi e al rifacimento dei loro attacchi di estremità degli impianti a fune".

Il **decreto-legge n.183 del 2020** è intervenuto, inoltre in ragione all'emergenza Covid-19, prevedendo che **gli adempimenti relativi all'esercizio degli impianti a fune** realizzati prima dell'entrata in vigore del D. Lgs n.210/2003, di recepimento della direttiva 2000/9/CE, per gli impianti la cui vita tecnica scada tra il 31 gennaio 2020 e la cessazione dello stato di emergenza per l'emergenza Covid-19, siano svolti **entro centoventi giorni dalla data di cessazione dello stato di emergenza**.

Si ricorda che in via generale il **decreto ministeriale n. 203 del 2015** stabilisce la vita tecnica di ogni impianto a fune, distinguendo tra quelli costruiti prima e dopo l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 210 del 2003, con il quale è stata data attuazione alla direttiva 2000/9/CE - relativa agli impianti a fune adibiti al trasporto di persone -

precisando che spirato il periodo di vita tecnica dell'impianto, cessano gli effetti dell'autorizzazione o del nulla osta tecnico rilasciato.

La direttiva 2000/9/CE è stata successivamente abrogata e sostituita dal regolamento UE n. 424 del 9 marzo 2016, che stabilisce le norme sulla messa a disposizione sul mercato e la libera circolazione dei sottosistemi e dei componenti di sicurezza destinati agli impianti a fune e contiene norme relative alla progettazione, alla costruzione e alla messa in servizio degli impianti a fune nuovi.

Si ricorda inoltre che disposizioni tecniche riguardanti **l'esercizio e la manutenzione degli impianti** a fune adibiti al trasporto pubblico di persone sono contenute altresì nel Decreto 29 maggio 2019, n. 189, "Impianti aerei e terrestri. Disposizioni tecniche riguardanti l'esercizio e la manutenzione degli impianti a fune adibiti al trasporto pubblico di persone. Regolamenti di esercizio e relativi allegati per tipologia di impianto.