**Conversione in legge del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo-**

**Da convertire entro il 23 giugno 2017**

**Di seguito gli emendamenti approvati in commissione agli artt. 27(***Misure sul trasporto pubblico locale***) e 48(***Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale* **)**

In rosso la sintesi delle modifiche introdotte

*All'articolo 27:*

          *al comma 1:*

              *al capoverso 534-*quater*, dopo le parole:* «decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 luglio 2013,» *sono inserite le seguenti:* «pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 195 del 21 agosto 2013,»;

              *al capoverso 534-*quinquies*, dopo le parole:* «decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 luglio 2013» *sono inserite le seguenti:* «, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 195 del 21 agosto 2013,»;

          *al comma 4, terzo periodo, dopo le parole:* «Le risorse» *è inserita la seguente:* «erogate»;

          *al comma 6, primo periodo, dopo le parole:* «decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281,» *sono inserite le seguenti:* «nonché previo parere delle competenti Commissioni parlamentari,» *e le parole:* «, l'applicazione» *sono sostituite dalle seguenti:* «e l'applicazione»;

***Modifica il comma 6*,** introducendo il **parere delle competenti Commissioni parlamentari** per l’emanazione del **decreto** del Ministro delle infrastrutture e trasporti che dovrà definire i criteri con cui le regioni ordinarie determinano i **livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale.**

          *dopo il comma 8 sono inseriti i seguenti:*

***Aggiunge i commi 8-bis–8-sexies*** che recano **diverse** disposizioni in materia di trasporto pubblico locale che riproducono le norme di cui all’articolo 22, commi 6-10, dell’AC 308 (decreto Madia sui servizi pubblici locali), non pubblicato a seguito di una pronuncia di incostituzionalità della Corte Costituzionale.

      «8-*bis*. I costi *standard* determinati in applicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e gli indicatori programmatori ivi definiti con criteri di efficienza ed economicità sono 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, determinati ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e delle normative europee sugli obblighi di servizio pubblico, con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore. Le disposizioni del presente comma si applicano ai contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017.

Il comma **8-*bis*** stabilisce che gli enti affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, con riferimento ai contratti da stipulare successivamente al 31 dicembre 2017 dovranno determinare le compensazioni economiche e i corrispettivi da porre a base d’asta sulla base dei costi standard. La norma specifica che compensazioni e corrispettivi sono definiti ai sensi dell’articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e delle normative comunitarie sugli obblighi di servizio pubblico, in modo da tener conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali sia in termini di programmazione dei servizi che di promozione dell’efficienza del settore.

      8-*ter*. All'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono apportate le seguenti modificazioni:

          *a)* al comma 5, dopo il primo periodo è inserito il seguente: “Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, la soglia minima del rapporto di cui al precedente periodo può essere rideterminata per tenere conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali”;

          *b)* il comma 6 è abrogato.

Il **comma 8-*ter*** prevede la possibilità di superare l’obbligo generalizzato di assicurare che i ricavi da traffico siano almeno pari al 35 per cento dei costi operativi (al netto dei costi di infrastruttura), demandando a tal fine ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, sentita la Conferenza Unificata, una eventuale ridefinizione della percentuale stessa al fine di tener conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali. Tale disposizione si applicherà dal 1° gennaio d dell’anno successivo a quello di entrata in vigore del decreto in esame (**comma 8-*quater***).

Il comma 8-ter abroga anche il comma 6 dell’articolo 19 della legge n. 422 del 1997 che prevede che i contratti di servizio in vigore alla data di entrata in vigore del decreto legge sono adeguati, per le parti eventualmente in contrasto con le disposizioni ivi indicate, in occasione della prima revisione annuale.

      8-*quater*. Le disposizioni di cui al comma 8-*ter* si applicano dal 1o gennaio 2018.
      8-*quinquies*. Al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi di copertura dei costi con i ricavi da traffico, le regioni e gli enti locali modificano i sistemi tariffari e i livelli delle tariffe anche tenendo conto del principio di semplificazione, dell'applicazione dell'indicatore della situazione economica equivalente, dei livelli di servizio e della media dei livelli tariffari europei, del corretto rapporto tra tariffa e abbonamenti ordinari, dell'integrazione tariffaria tra diverse modalità e gestori. Le disposizioni del precedente periodo si applicano ai contratti di servizio stipulati successivamente alla data di adozione dei provvedimenti tariffari; si applicano inoltre ai contratti di servizio in essere alla medesima data solo in caso di aumenti maggiori del doppio dell'inflazione programmata, con conseguente riduzione del corrispettivo del medesimo contratto di importo pari al 70 per cento dell'aumento stimato dei ricavi da traffico conseguente alla manovra tariffaria, fatti salvi i casi in cui la fattispecie non sia già disciplinata dal contratto di servizio. I livelli tariffari sono aggiornati sulla base delle misure adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera *b)*, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

 Il comma **8-*quinquies*** prevede che con riferimento ai contratti di servizio stipulati successivamente all'adozione dei provvedimenti tariffari (e anche a quelli in essere alla predetta data) le regioni e gli enti locali modificano i sistemi tariffari e i livelli delle tariffe solo nel caso di aumenti maggiori del doppio dell’inflazione programmata, con conseguente riduzione, per i contratti già in essere, del corrispettivo del medesimo contratto per un importo pari al settanta per cento dell'aumento stimato dei ricavi da traffico conseguente alla manovra tariffaria, salvo il caso in cui la fattispecie sia già disciplinata dal contratto di servizio.

Tale intervento è volto ad assicurare il conseguimento degli obiettivi di copertura dei costi tramite i ricavi del traffico e la norma stabilisce anche alcuni parametri guida per la determinazione dei sistemi tariffari (applicazione dell’ISEE, semplificazione, livelli di servizio e media dei costi a livello europeo, corretto rapporto tra tariffa ordinaria e abbonamenti, integrazione tariffaria).

I livelli tariffari sono aggiornati sulla base delle misure emanate dall’Autorità di regolazione dei trasporti.

      8-*sexies*. Il gestore del servizio a domanda individuale, i cui proventi tariffari non coprano integralmente i costi di gestione, deve indicare nella carta dei servizi e nel proprio sito *internet* istituzionale la quota parte, espressa in termini percentuali, del costo totale di erogazione del servizio a carico della finanza pubblica, utilizzando una formulazione sintetica e chiara

Il **comma 8-*sexies*** stabilisce che nei casi in cui i proventi tariffari **non coprano i costi di gestione** del servizio a domanda individuale, il gestore è tenuto ad esplicitare, nella carta dei servizi e nel sito istituzionale, in modo sintetico e chiaro, la percentuale del costo di erogazione del servizio posta a carico del bilancio dell’ente locale e finanziata dalla fiscalità locale.

.
      8-*septies*. Per la copertura dei debiti del sistema di trasporto regionale è attribuito alla regione Umbria un contributo straordinario dell'importo complessivo di 45,82 milioni di euro, di cui 20 milioni di euro per l'anno 2017 e 25,82 milioni di euro per l'anno 2018, per far fronte ai debiti verso la società Busitalia – Sita Nord Srl e sue controllate.
      8-*octies*. Agli oneri derivanti dal comma 8-*septies*, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2017 e a 25,82 milioni di euro per l'anno 2018, si provvede mediante corrispondente utilizzo del Fondo per lo sviluppo e la coesione – programmazione 2014-2020. I predetti importi, tenuto conto della localizzazione territoriale della misura di cui al comma 8-*septies*, sono portati in prededuzione dalla quota ancora da assegnare alla medesima regione Umbria a valere sulle risorse della citata programmazione 2014-2020»;

***Aggiunge il comma 8-septies e 8-octies*** che attribuiscono alla regione Umbria un contributo straordinario pari **45,82 milioni di euro,** per far fronte ai debiti di **Busitalia –Sita Nord Srl**. Il contributo è ripartito nella misura di 20 milioni di euro per l’anno 2017 e 25,82 milioni di euro per l’anno 2018.

La **copertura dell’intervento** è assicurata mediante l’utilizzo delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, programmazione 2014-2020. Gli importi sono peraltro portati in prededuzione della quota **ancora da assegnare** alla regione Umbria a valere sulle risorse della richiamata programmazione (**comma 8-*octies***).

Lo scopo della norma è quello di facilitare il riallineamento finanziario della società Busitalia –Sita Nord Srl, società di trasporto pubblico locale del Gruppo FS, che opera prevalentemente in Toscana, Umbria, Veneto e Campania. Analoghi interventi nel corso della legislatura hanno riguardato la regione Piemonte (decreto-legge n. 35 del 2013, art. 11, commi 6 e 7), la regione Calabria (decreto-legge n. 69 del 2013, art. 25, comma 11-sexies e decreto-legge n. 133 del 2014, art. 41, comma 1) e le regioni Campania e Molise (decreto-legge n.193 del 2016, art. 11).

          *al comma 10, le parole:* «dopo le parole, “trasporto di persone”» *sono sostituite dalle seguenti:* «dopo le parole: “trasporto di persone,”»;

          *dopo il comma 11 sono inseriti i seguenti:*

      «11-*bis*. I contratti di servizio relativi all'esercizio dei servizi di trasporto pubblico stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 non possono prevedere la circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto pubblico regionale e locale appartenenti alle categorie M2 o M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 o Euro 1, fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 232, della legge 23 dicembre 2014, n. 190. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono disciplinati i casi di esclusione dal divieto di cui al primo periodo per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi specifici.

Il **comma 11-*bis*** prevede che i contratti di servizio che saranno stipulati dal 31 dicembre 2017 dovranno escludere che l’affidatario del servizio di trasporto regionale o locale possa avvalersi di veicoli a motore appartenenti alle categorie M2 ed M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento EURO 0 e 1, rinviando ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i casi di deroga a tale obbligo, per particolari caratteristiche dei veicoli di carattere storico o destinati a usi specifici.

      11-*ter*. I contratti di servizio di cui al comma 11-*bis* prevedono, altresì, che i veicoli per il trasporto pubblico regionale e locale debbano essere dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda, ai fini della determinazione delle matrici origine/destinazione, e che le flotte automobilistiche utilizzate per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale siano dotate di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio. I contratti di servizio, in conformità con le disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, tengono conto degli oneri derivanti dal presente comma, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti.

Il **comma 11-*ter*** precisa che i medesimi contratti dovranno prevedere che i veicoli utilizzati per il trasporto pubblico locale siano dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri, ai fini della determinazione delle matrici origine/destinazione e che i medesimi veicoli e quelli adibiti al trasporto pubblico regionale siano dotati di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio. I contratti di servizio, nella definizione del corrispettivo, dovranno tener conto degli oneri, sostenuti per adempiere ai predetti obblighi di servizio, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi standard, al fine di assicurare la copertura delle quote di ammortamento dell’investimento.

      11-*quater*. I comuni, in sede di definizione dei piani urbani del traffico, ai sensi dell'articolo 36 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, individuano specifiche modalità per la diffusione di nuove tecnologie previste dal Piano di azione nazionale sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS), predisposto in attuazione dell'articolo 8 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, impegnandosi in tale sede ad utilizzare per investimenti in nuove tecnologie per il trasporto specifiche quote delle risorse messe a disposizione dall'Unione europea.

Il **comma 11-*quater*** prevede che i comuni, in sede di definizione dei piani urbani del traffico, individuino le modalità per la diffusione di nuove tecnologie nel trasporto, come definite nell’ambito del Piano di azione nazionale sui sistemi di trasporto intelligente, impegnandosi ad utilizzare per questi scopi quote delle risorse messe a disposizione dall’Unione europea.

      11-*quinquies*. Fatte salve le procedure di scelta del contraente per l'affidamento di servizi già avviate antecedentemente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i contratti di servizio che le regioni e gli enti locali sottoscrivono, successivamente alla predetta data, per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale prevedono, a carico delle imprese, l'onere per il mantenimento e per il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica e secondo gli *standard* qualitativi e di innovazione tecnologica a tal fine definiti dagli stessi enti affidanti, ove non ricorrano alla locazione senza conducente. I medesimi contratti di servizio prevedono inoltre la predisposizione da parte delle aziende contraenti di un piano economico-finanziario che, tenendo anche conto del materiale rotabile acquisito con fondi pubblici, dimostri un impiego di risorse per il rinnovo del materiale rotabile, mediante nuovi acquisti, locazioni a lungo termine o *leasing*, nonché per investimenti in nuove tecnologie, non inferiore al 10 per cento del corrispettivo contrattuale. I medesimi contratti di servizio prevedono l'adozione, a carico delle imprese che offrono il servizio di trasporto pubblico locale e regionale, di sistemi di bigliettazione elettronica da attivare sui mezzi immatricolati. Nel rispetto dei princìpi di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, i contratti di servizio tengono conto degli oneri derivanti dal presente comma, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi *standard* di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, assicurando la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti»;

Il **comma 11-*quinquies*** stabilisce, facendo in ogni caso salve le procedure di scelta del contraente già avviate prima dell’entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge, che i contratti per il trasporto regionale e locale, stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 debbano disporre che gli oneri per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, siano posti a carico delle imprese affidatarie.

La disposizione prevede anche che le imprese siano vincolate sulla base dei medesimi contratti di servizio a destinare almeno il 10 per cento del corrispettivo contrattuale al rinnovo del parco mezzi sulla base di un piano economico finanziario da loro predisposto. E’ inoltre stabilito che i contratti di servizio prevedano l’adozione di sistemi di bigliettazione elettronica. Anche di tali costi, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi standard, si dovrà tenere conto nella definizione del corrispettivo al fine di assicurare la copertura delle quote di ammortamento dell’investimento.

          *il comma 12 è sostituito dal seguente:*

      «12. L'articolo 9, comma 2-*bis*, del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19, è sostituito dal seguente:

      “*2-bis.* All'articolo 1, comma 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, le parole: ’31 dicembre 2017’ sono sostituite dalle seguenti: ’31 gennaio 2018’. I soggetti autorizzati allo svolgimento di servizi automobilistici regionali di competenza statale si adeguano alle previsioni del presente comma entro il 30 ottobre 2017, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministero effettua le verifiche entro novanta giorni dalla comunicazione anzidetta e, in caso di mancato adeguamento, dichiara la decadenza delle autorizzazioni”»;

          *dopo il comma 12 sono aggiunti i seguenti:*

      «12-*bis.* Il terzo e il quarto periodo del comma 3 dell'articolo 3 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, sono sostituiti dai seguenti: “Nell'ambito dei servizi di linea interregionali di competenza statale, per riunione di imprese, ai fini del presente comma, si intende il raggruppamento verticale o orizzontale; per raggruppamento verticale si intende un raggruppamento di operatori economici il cui mandatario esegue le attività principali di trasporto di passeggeri su strada e i mandanti quelle indicate come secondarie; per raggruppamento orizzontale si intende un raggruppamento in cui gli operatori

economici eseguono il medesimo tipo di prestazione. Gli accertamenti sulla sussistenza delle condizioni di sicurezza e regolarità dei servizi ai sensi del comma 2, lettera *g)*, relativamente all'ubicazione delle aree di fermata, sono validi fino a quando non sia accertato il venire meno delle condizioni di sicurezza”.

***Sostituisce il comma 12 e introduce un comma 12-bis.*** In particolare la nuova formulazione del comma 12 novella l’articolo 9, comma 2-bis, del decreto-legge n. 244 del 2016 **riproponendo la disciplina dei servizi automobilistici interregionali quale era vigente prima dell’introduzione delle norme previste dall’attuale formulazione del comma 12 del decreto-legge all’esame**. In particolare l’emendamento al comma 12:

conferma la proroga dal 31 dicembre 2017 al 31 gennaio 2018 delle disposizioni del comma 615 del decreto-legge n. 232 del 2016 (proroga termini) relative al Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile.

stabilisce che i soggetti autorizzati allo svolgimento di servizi automobilistici regionali di competenza statale si adeguano alle previsioni del presente comma (*rectius* del comma 12-bis) entro il 30 ottobre 2017, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che effettua le verifiche entro novanta giorni dalla comunicazione anzidetta e, in caso di mancato adeguamento, dichiara la decadenza delle autorizzazioni.

il **comma 12-bis, anche in tal caso riproponendo la medesima formulazione vigente precedentemente all’entrata in vigore del decreto-legge 50,** novella il comma 3

dell’articolo 3 del decreto legislativo n. 285 del 2005 introducendo la definizione di raggruppamento verticale o orizzontale d’impresa, stabilendo che il mandatario, nel caso di raggruppamento verticale di imprese, sia colui che esegue le attività principali di trasporto di passeggeri su strada e i mandanti quelle secondarie.

Conferma la disciplina introdotta in merito all’ubicazione delle aree di fermata, con riguardo ai profili di sicurezza.

      12-*ter*. All'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate le seguenti modificazioni:

          *a)* al primo periodo, la parola: “ovvero” è sostituita dalla seguente: “anche” e dopo le parole: “alla riqualificazione elettrica” sono aggiunte le seguenti: “e al miglioramento dell'efficienza energetica”;

          *b)* al quarto periodo, dopo le parole: “Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate modalità” è aggiunta la seguente: “, anche”.

***Aggiunge il comma 12-ter,*** che **modifica il comma 866** dell’articolo 1 della legge 208 del 2017 avente ad oggetto il Fondo finalizzato all’acquisizione di mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale. In particolare l’emendamento prevede che **il Fondo** sia finalizzato all’acquisto diretto “anche” (anziché “ovvero”) tramite società specializzate dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale; aggiunge poi alle finalità del Fondo (acquisto, noleggio e riqualificazione elettrica dei mezzi) la riqualificazione energetica degli stessi e, infine, prevede che il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che attua le disposizioni fissate dal comma 866 individui modalità “anche” sperimentali e innovative per l’attuazione delle stesse (nella vigente formulazione invece le modalità sperimentali ed innovative erano contenuto essenziale e non meramente possibile del decreto).

      12-*quater.* Le funzioni di regolazione, di indirizzo, di organizzazione e di controllo e quelle di gestione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono distinte e si esercitano separatamente. L'ente affidante si avvale obbligatoriamente di altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale qualora il gestore uscente dei medesimi servizi o uno dei concorrenti sia partecipato o controllato dall'ente affidante ovvero sia affidatario diretto o *in house* del predetto ente.

Il **comma 12-quater** stabilisce il principio di separazione delle funzioni di regolazione, indirizzo, organizzazione e controllo e quelle di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. Stabilisce inoltre l’obbligo per l’ente locale o la regione affidante di avvalersi **obbligatoriamente** di un’altra stazione appaltante per lo svolgimento della procedura di affidamento dei servizi di trasporto sopra indicati qualora il gestore uscente ovvero uno dei concorrenti sia controllato o partecipato dall’ente affidante ovvero sia affidatario del servizio in via diretta ovvero *in house*.
      12-*quinquies.* Il regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e la legge 22 settembre 1960, n. 1054, sono abrogati, fatta salva la loro applicazione fino al primo rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore e, comunque, non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

 Il **comma 12-quinquies** abroga a far data dal primo rinnovo del contratto di lavoro del settore del trasporto locale (e comunque non oltre un anno dall’entrata in vigore del decreto-legge) diverse disposizioni normative aventi ad oggetto il trattamento giuridico ed economico del personale di ferrovie, tranvie e servizi di navigazione, di portieri e addetti alla pulizia di immobili urbani degli IACP o di cooperative edilizie a contributi statali e del personale degli autoservizi extraurbani

      12-*sexies.* All'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, dopo il comma 4-*ter* è inserito il seguente:

      “*4*-*quater.* I beni di cui all'articolo 3, commi da 7 a 9, della legge 15 dicembre 1990, n. 385, trasferiti alle regioni competenti ai sensi del comma 4 del presente articolo, possono essere trasferiti a titolo gratuito con esenzione da ogni imposta e tassa connessa al trasferimento medesimo, alle società costituite dalle ex gestioni governative di cui al comma 3-*bis* dell'articolo 18 del presente decreto, se a totale partecipazione della stessa regione conferente”».

***Aggiunge il comma 12-sexies*** che modifica il decreto legislativo n. 422 del 1997 in materia di trasporto pubblico locale. In particolare l’emendamento introduce un comma 4-quater all’articolo 8 del citato decreto legislativo, volto a consentire il **trasferimento gratuito** (al netto cioè di ogni imposta e tassa, in particolar modo l’imposta di registro) alle **società costituite dalle ex gestioni governative,** a totale partecipazione delle regioni conferenti, degli immobili, delle opere e degli impianti di linee ferroviarie dismessi, non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario (indicati all’articolo 3, commi 7, 8 e 9 della legge n. 385 del 1990) trasferiti alle regioni medesime ai sensi del comma 4 del citato decreto legislativo n. 422 del 1997.

***All'articolo 48:***

          *al comma 1, primo periodo, le parole*: «e dalle Province autonome di Trento e Bolzano» *sono soppresse;*

*Modifica il comma 1,* avente ad oggetto la definizione dei bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e dei relativi enti di governo da parte delle regioni, sopprimendo il **riferimento** alle province autonome di **Trento e di Bolzano**.

          *al comma 3, il primo periodo è sostituito dal seguente:* «La regione o la provincia autonoma determina i bacini di mobilità in base alla quantificazione o alla stima della domanda di trasporto pubblico locale e regionale, riferita a tutte le modalità di trasporto che intende soddisfare, che è eseguita con l'impiego di matrici origine/destinazione per l'individuazione della rete intermodale dei servizi di trasporto pubblico, di linea e no, nonché delle fonti informative di cui dispone l'Osservatorio istituito dall'[articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244](http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2007-12-24;244#art1-com300)»;

          *al comma 5, le parole:* «tra la predetta data e fino all'adozione» *sono sostituite dalle seguenti:* «tra la predetta data e l'adozione»;

          *al comma 7, lettera* e)*, le parole:* «Il trattamento di fine rapporto» *sono sostituite dalle seguenti:* «Gli importi accantonati per il trattamento di fine rapporto»;

          *al comma 11, le parole:* «commi 1 e 2» *sono sostituite dalle seguenti:* «commi 9 e 10»;

          *dopo il comma 11 è inserito il seguente*:

      «11-*bis*. In caso di mancata esibizione di un idoneo titolo di viaggio su richiesta degli agenti accertatori, la sanzione comminata è annullata qualora sia possibile dimostrare, con adeguata documentazione, presso gli uffici preposti dal gestore del trasporto pubblico, il possesso di un titolo nominativo risultante in corso di validità al momento dell'accertamento»;

*Modifica il comma 11*, precisando, con una correzione formale, il riferimento ai commi 9 e 10 (in luogo dei commi 1 e 2) ai fini dell’individuazione degli obblighi, riguardanti il possesso e la convalida del titolo di viaggio, la cui violazione comporta sanzioni.

***Aggiunge il comma 11-bis*** che ***prevede che*** nel caso di mancata esibizione del titolo di viaggio agli agenti accertatori la sanzione comminata al viaggiatore è annullata qualora questi possa dimostrare, con idonea documentazione, il possesso del titolo nominativo risultante in corso di validità al momento dell’accertamento.

          *al comma 12, primo capoverso, le parole:* «contrasto al fenomeno dell'evasione» *sono sostituite dalle seguenti:* «contrasto dell'evasione» *e sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi:* «Gli agenti accertatori , nei limiti del servizio a cui sono destinati, rivestono la qualità di pubblico ufficiale. Gli agenti accertatori possono accertare e contestare anche le altre violazioni in materia di trasporto pubblico contenute nel presente titolo, per le quali sia prevista l'irrogazione di una sanzione amministrativa»;

 ***Aggiunge un periodo al comma 12****,* che ha ad oggetto la disciplina degli agenti accertatori ai quali le società di trasporto pubblico possono affidare le attività di prevenzione, accertamento e contestazione delle violazioni alle norme di viaggio. L’emendamento riconosce agli agenti accertatori, nei limiti del servizio a cui sono destinati, la **qualità di pubblico ufficiale** e prevede la possibilità che i citati agenti accertino e contestino anche le altre violazioni in materia di trasporto pubblico, **indicate dal titolo VII del decreto n. 753 del 1980**, per le quali sia prevista l’irrogazione di una sanzione amministrativa.

          *dopo il comma 12 sono inseriti i seguenti*:

***Aggiunge i commi 12-bis e 12-ter*** che riproducono i contenuti dell’articolo 27 dell’A.C. 308 (decreto Madia sui servizi pubblici locali), non pubblicato a seguito di una pronuncia di incostituzionalità della Corte Costituzionale

      «12-*bis*. Al fine di verificare la qualità dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, le associazioni dei consumatori riconosciute a livello nazionale o regionale possono trasmettere, con cadenza semestrale, per via telematica, all'Osservatorio di cui all'[articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244](http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2007-12-24;244#art1-com300), i dati, ricavabili dalle segnalazioni dell'utenza, relativi ai disservizi di maggiore rilevanza e frequenza, proponendo possibili soluzioni strutturali per il miglioramento del servizio. L'Osservatorio informa dei disservizi segnalati le amministrazioni competenti e l'Autorità di regolazione dei trasporti per le determinazioni previste dall'articolo 37, comma 2, lettere *d)*, *e)* e *l)*, del [decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201](http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legge:2011-12-06;201), convertito, con modificazioni,dalla [legge 22 dicembre 2011, n. 214](http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2011-12-22;214). Le amministrazioni competenti, entro trenta giorni, comunicano all'Osservatorio e all'Autorità di regolazione dei trasporti le iniziative eventualmente intraprese per risolvere le criticità denunciate ed entro i novanta giorni successivi rendono conto all'Osservatorio dell'efficacia delle misure adottate. Nel rapporto annuale alle Camere sulla propria attività, l'Osservatorio evidenzia i disservizi di maggiore rilevanza nel territorio nazionale e i provvedimenti adottati dalle amministrazioni competenti. L'Osservatorio mette a disposizione delle Camere, su richiesta, i dati raccolti e le statistiche elaborate nell'ambito della sua attività, fatte salve le necessarie garanzie di tutela e di riservatezza dei dati commerciali sensibili.

Il 12-bis prevede un procedimento di verifica della qualità dei servizi di trasporto mediante facoltà delle associazioni dei consumatori riconosciute a livello nazionale o regionale di trasmettere, con cadenza semestrale, le segnalazioni di disservizio di maggiore rilevanza e frequenza, pervenute dall'utenza, all'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, istituito ai sensi dell'art. 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007; quest’ultimo, a sua volta, provvede a informarne le amministrazioni competenti, le quali sono tenute a dar conto delle iniziative per risolvere le criticità segnalate (ed entro i successivi novanta giorni dell’efficacia delle stesse), e l'Autorità di regolazione dei trasporti, per le iniziative di competenza. E’ previsto che l’Osservatorio evidenzi nella propria relazione alle camere i disservizi di maggiore rilevanza e i provvedimenti adottati dalle amministrazione per la soluzione dei medesimi e che, a richiesta, metta a disposizione delle Camere i dati raccolti;

      12-ter. Salvo quanto previsto dal [regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo](http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:comunita.europee:regolamento:2007;1371) e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, per il trasporto ferroviario, e dal [decreto legislativo 4 novembre 2014, n. 169](http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2014-11-04;169), per il trasporto effettuato con autobus, quando un servizio di trasporto pubblico subisce una cancellazione o un ritardo, alla partenza dal capolinea o da una fermata, superiore a sessanta minuti per i servizi di trasporto regionale o locale, o a trenta minuti per i servizi di trasporto pubblico svolti in ambito urbano, tranne che nei casi di calamità naturali, di scioperi e di altre emergenze imprevedibili, i passeggeri hanno comunque diritto al rimborso del prezzo del biglietto da parte del vettore. Il rimborso è pari al costo completo del biglietto al prezzo a cui è stato acquistato. Per i titolari di abbonamento, il pagamento è pari alla quota giornaliera del costo completo dell'abbonamento, fermo restando il rispetto delle regole di convalida secondo modalità determinate con disposizioni del gestore. Il rimborso è corrisposto in denaro, a meno che il passeggero non accetti una diversa forma di pagamento».

12-ter Prevede il rimborso del prezzo del biglietto in caso gravi disservizi, che conducono alla cancellazione del servizio di trasporto, ovvero un ritardo superiore ai sessanta minuti (o, nel caso di servizi in ambito urbano, ai trenta minuti). In caso di abbonamenti il rimborso è pari alla percentuale giornaliera del costo completo dell’abbonamento, fatte salve le regole di validazione dello stesso previste dal gestore. Il rimborso è corrisposto in denaro, a meno che il passeggero non accetti altra forma di pagamento.