



**AGENS**

Agenzia confederale dei Trasporti e Servizi

Roma, 12 luglio 2017  
Prot. n. 103/17/H.19.

Alle Aziende associate

L o r o   S e d i

**OGGETTO:** Legge 21 giugno 2017, n. 96, conversione in legge, con modificazioni, 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.

Facendo seguito a nostre precedenti circolari in materia, si comunica alle aziende associate che, in Gazzetta Ufficiale n. 144 del 23 giugno 2017, è stata pubblicata la legge n. 96/2017 recante “*Conversione in legge, con modificazioni, 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*” (in allegato).

Si riportano qui di seguito le disposizioni di nostro interesse, seguendo l’ordine cronologico degli articoli che compongono il Decreto Legge, secondo una suddivisione per materie.

#### ***Articolo 27 del Decreto legge n. 50/2017***

##### **➤ FONDO NAZIONALE TPL**

L’art. 27, al *comma 1*, inserisce due nuovi commi all’art. 1 della Finanziaria 2017 attraverso i quali: la dotazione annuale del fondo viene espressamente predeterminata in 4.789,5 milioni di euro per l’anno 2017 e 4.932,6 milioni a decorrere dall’anno 2018. È espressamente stabilito che il DPCM del 26.07.2013, recante “*Determinazione dell’aliquota di compartecipazione alle accise sulla benzina e sul gasolio per autotrazione*”, a decorrere dall’anno 2017, non trova più applicazione.

##### **Modalità di riparto del fondo**

A decorrere dall’anno 2018, a norma del comma 2, il riparto del Fondo TPL verrà effettuato sulla base di nuovi criteri che andranno a sostituire quelli stabiliti dall’art. 16-*bis* del DL n. 95/2012 e s.m.i. e declinati nel DPCM 11 marzo 2013; tali criteri saranno quelli indicati dal DPCM correttivo sul cui schema è stata acquisita l’intesa in Conferenza Unificata il 19 gennaio 2017 e che, a conclusione di un complesso iter di adozione, è prossimo all’emanazione. Il termine di adozione del decreto di riparto definitivo del Fondo (emanato



dal MIT, di concerto con il MEF, previa intesa con la Conferenza Unificata) resta fissato al 30 giugno di ciascun anno; tuttavia, qualora l'intesa non sia raggiunta entro un determinato termine il CdM può provvedere autonomamente con deliberazione motivata.

Ciò premesso, si riportano qui di seguito i nuovi criteri di riparto come previsto dallo stesso comma 2:

- a. suddivisione tra le Regioni di una quota pari al 10% della dotazione complessiva del Fondo, sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato (tale quota negli anni successivi sarà incrementata di un ulteriore 5% fino a raggiungere il 20% del valore annuale del Fondo);
- b. suddivisione tra le Regioni di una quota pari, per il primo anno, al 10% della dotazione complessiva del Fondo in base a quanto previsto dal DM MIT di determinazione dei costi standard, di cui all'art. 1, co. 84, della L. 27 dicembre 2013, n. 147 (negli anni successivi la quota sarà incrementata del 5% dell'importo del Fondo per ciascun anno fino a raggiungere il 20% dell'importo del predetto Fondo);
- c. suddivisione tra le Regioni a statuto ordinario della quota residua del Fondo, sottratto quanto previsto dalle lettere a) e b), secondo il riparto di cui alla tabella allegata al Decreto interministeriale MIT-MEF dell'11 novembre 2014;  
Riguardo al punto c) si precisa che - a partire dal 2019 - la suddetta quota verrà ripartita in base ai "*livelli adeguati di servizio*" che sostituiranno le percentuali di riparto storiche, comunque entro i limiti di dotazione annuale del Fondo, e che dovranno essere definiti con criteri stabiliti mediante Decreto interministeriale MIT-MEF. Ai sensi, infatti, del comma 6 dell'art. 27, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della L. n. 96/2017, con decreto del MIT, di concerto con il MEF, saranno definiti i criteri con cui le Regioni a statuto ordinario determineranno, entro 120 giorni dall'emanazione del predetto decreto interministeriale, i "*livelli adeguati di servizio*" di trasporto pubblico locale e regionale; entro lo stesso termine, le Regioni dovranno, inoltre, provvedere ad una riprogrammazione dei servizi anche attraverso una revisione del piano adottato nel 2014 (art. 16-bis, co. 4, DL n. 95/12).
- d. prevista penalizzazione, in termini di riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo da trasferire alle Regioni, qualora i servizi di TPL e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara. Relativamente al punto d) si precisa che la stessa decurtazione si applica, altresì, qualora siano bandite gare non conformi alle misure di cui alle delibere ART, attinenti alla definizione degli schemi dei bandi e dei capitolati di gara nonché ai criteri di nomina delle commissioni aggiudicatrici, ovvero alle misure con cui l'Autorità stessa dovrà definire le eccezioni al principio della articolazione dei bacini di mobilità in più lotti di gara, di cui al co. 4, dell'art. 48, del DL in trattazione. La riduzione non si applica, invece, ai contratti di servizio affidati alla data del 30 settembre 2017 in conformità alle disposizioni di cui al Reg. CE n. 1370/2007 sino alla loro scadenza, nonché per i servizi ferroviari regionali, nel caso di avvenuta pubblicazione alla medesima data, ai sensi dell'art. 7, co. 2, del Reg. CE n. 1370/2007.
- e. in ogni caso, al fine di garantire una ragionevole certezza delle risorse finanziarie disponibili, il riparto derivante dall'attuazione delle lettere da a) a d) non può determinare, per ciascuna Regione, una riduzione annua maggiore del 5% rispetto alla



quota attribuita nell'anno precedente e, nei primi cinque anni di applicazione delle nuove regole, non può determinare una riduzione annua maggiore del 10% rispetto ai trasferimenti riferiti all'anno 2015.

Il successivo comma 3 conferma l'impostazione, già introdotta con DPCM 7 dicembre 2015 (*Modifica del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, relativo ai criteri di riparto del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale*), necessaria a consentire una consapevole ed efficace programmazione delle risorse da parte delle Regioni, stabilendo che gli effetti finanziari sul riparto del Fondo, conseguenti all'applicazione dei criteri fissati dal comma 2, si verificano nell'anno successivo a quello di riferimento.

Il comma 4 prevede che, entro il 15 gennaio di ciascun anno, a titolo di anticipazione sia ripartito tra le Regioni l'80% dello stanziamento del Fondo, sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna Regione l'anno precedente.

Infine, per una corretta pianificazione e per il monitoraggio dei servizi, il comma 5 dispone che le Amministrazioni competenti si avvalgono dell'Osservatorio TPL per l'acquisizione dei dati economici, finanziari e tecnici e che a tale scopo debbano fornire semestralmente all'Osservatorio indicazioni sulla tipologia dei dati da acquisire dalle aziende esercenti i servizi.

### **Disposizioni di coordinamento con la disciplina previgente**

Con riferimento in particolare al DPCM 11.03.2013, i commi 7 e 8 stabiliscono che lo stesso conserva efficacia fino al 31 dicembre dell'anno precedente alla data di entrata in vigore del DM che, a norma del comma 2 dell'art. 27, stabilirà le nuove modalità di riparto, e comunque non oltre il 31.12.2018.

### **➤ CONTRATTI DI SERVIZIO**

- a) Con riferimento, in particolare, ai contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017, con la legge di conversione, allo stesso articolo 27, è inserito il comma 8-bis in base al quale "I costi standard determinati in applicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'art. 1, co. 84, della L. n. 147/2013, 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'art. 17 del D. Lgs. n. 422/1997, 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".
- b) Con la legge di conversione è stato introdotto il comma 8-ter dell'art. 27, il quale contiene modifiche al co. 5 dell'art. 19 del D.Lgs. 422/1997. Come noto, la predetta disposizione prevede che i contratti di servizio pubblico, tra l'altro, devono prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi; rapporto che,



al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35. Con la modifica apportata è previsto che tale soglia minima può essere rideterminata, con decreto MIT-MEF, per tenere conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali (co. 8-ter, art. 27, DL n. 50/2017). Si precisa, inoltre, che tali disposizioni si applicano dal 1° gennaio 2018 (co. 8-quater, art. 27, DL n. 50/2017).

Per quanto concerne, invece, la determinazione delle tariffe, al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi di copertura dei costi con i ricavi da traffico, il successivo comma 8-quinquies prevede che 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. Va inoltre precisato che tali disposizioni si applicano ai contratti di servizio stipulati successivamente alla data di adozione dei provvedimenti tariffari e 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% 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. A norma, infine del comma 8-sexies – aggiunto sempre in sede di conversione del DL - il gestore del servizio a domanda individuale, i cui proventi tariffari non coprono 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 12-quinquies, inoltre, aggiunto in sede di conversione, dopo il co. 4 dell'art. 8, del d. lgs. n. 422/1997, introduce il co. 4-*quater*. Il predetto comma 4 ha previsto il trasferimento a titolo gratuito alle Regioni dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura, sia per le ferrovie in *ex* gestione commissariale governativa, sia per le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato Spa. Con il co. 4-*quater* è ora previsto che i predetti beni trasferiti alle Regioni competenti 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'art. 18 del D. Lgs. n. 422/1997, se a totale partecipazione della stessa Regione conferente (comma 12-sexies, art. 27, DL n. 50/2017).

## ➤ MISURE PER IL RINNOVO DEL MATERIALE ROTABILE

Al fine di favorire il rinnovo del materiale rotabile, il comma 9, dell'art. 27, stabilisce che le imprese di trasporto pubblico regionale e locale possono ricorrere anche alla locazione, per quanto riguarda materiale rotabile per il trasporto ferroviario, e alla locazione senza conducente per veicoli di anzianità massima di dodici anni adibiti al trasporto su gomma e per un periodo non inferiore all'anno; conseguentemente, il comma 10 modifica l'art. 84 del D.Lgs. n. 285/1992 (Codice della Strada), disponendo che possano essere destinati alla locazione senza conducente anche i veicoli di cui all'art. 87, co. 2, del Codice stesso, adibiti



ai servizi di linea di trasporto di persone.

Ai fini sempre del rinnovo del parco rotabile e, dunque, dell'acquisto di nuovi mezzi, il comma 11 stabilisce che le aziende affidatarie di servizi di trasporto pubblico locale, anche di natura non pubblicistica, possono accedere agli strumenti di acquisto e negoziazione messi a disposizione dalle centrali di acquisto nazionale, ferma restando la destinazione dei mezzi acquistati ai predetti servizi.

## ➤ MISURE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Il comma 11-bis introdotto in sede di conversione dispone che 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. Allo stesso modo sono introdotti, dopo il comma 11-bis, il comma 11-ter, 11-quater e 11-quinquies i quali prevedono, rispettivamente, che:

- i contratti di servizio di cui al comma 11-*bis* devono prevedere che i veicoli per il trasporto pubblico regionale e locale siano dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri o di altre tecnologie utili per la rilevazione della domanda 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.  
Tali contratti di servizio – si precisa - devono tener conto degli oneri derivanti dal predetto comma e assicurare la copertura delle quote di ammortamento degli investimenti;
- i Comuni, in sede di definizione dei Piani urbani del traffico, individuano specifiche modalità per la diffusione di nuove tecnologie previste dal Piano di azione nazionale sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS) (art. 8, DL 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 dicembre 2012, n. 221), impegnandosi in tale sede ad utilizzare per tali fini quote delle risorse messe a disposizione dall'Unione europea;
- i contratti di servizio per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale che le Regioni e gli Enti locali sottoscrivono, successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione, prevedono, a carico delle imprese, l'onere per il mantenimento e per il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti. I medesimi contratti 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, secondo le modalità sopra descritte, non inferiore al 10% del corrispettivo contrattuale; infine, prevedono l'adozione, a carico delle imprese che offrono il servizio di trasporto pubblico locale e regionale, di SBE da attivare sui mezzi immatricolati.

## ➤ SERVIZI DI LINEA INTERREGIONALI DI COMPETENZA STATALE

La legge di conversione n. 96/2017 inserisce anche il comma 12-bis il quale sostituisce il terzo e il quarto periodo dell'art. 3, co. 3, del D. Lgs. n. 285/2005, con i 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”.*

➤ **DISTINZIONE TRA REGOLAZIONE E GESTIONE**

In sede di conversione è stato introdotto il comma 12-quater, il quale recita: *“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”.*

➤ **ABROGAZIONI**

Infine, con il comma 12-quinquies dell’art. 27, il Regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, la legge 24 maggio 1952 n. 628 e la Legge 22 settembre 1960, n. 1054, sono abrogate, fatta salva la loro applicazione fino al primo rinnovo del CCNL di settore e, comunque, non oltre un anno dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame.

\*

**Art. 39 del DL n. 50/2017**

➤ **TRASFERIMENTI REGIONALI A PROVINCE E CITTA’ METROPOLITANE PER FUNZIONI CONFERITE**

Ai fini del coordinamento della finanza pubblica e in via transitoria, per il quadriennio 2017-2020, si stabilisce che una quota del 20% del Fondo TPL, è riconosciuta alle Regioni a condizione che le stesse - entro il 30 giugno di ciascun anno – abbiano certificato l’avvenuta erogazione, a ciascuna Provincia e Città metropolitana del rispettivo territorio, delle risorse per l’esercizio delle funzioni ad esse conferite. Si prevede, altresì, che la predetta certificazione è formalizzata tramite Intesa in Conferenza unificata da raggiungere entro il 10 luglio di ciascun anno e che, in caso di mancata Intesa, il riconoscimento in favore della Regione interessata del 20% del Fondo TPL è deliberato dal CdM su proposta del Dipartimento per gli Affari regionali.



\*

**Art. 47 del DL n. 50/2017****➤ INTERVENTI PER IL TRASPORTO FERROVIARIO**

L'art. 47 contiene varie disposizioni concernenti il trasporto ferroviario con particolare riferimento alla gestione delle reti ferroviarie regionali; più specificamente:

- al comma 1, è stabilito che RFI Spa, previa intesa tra le Regioni e il MIT, è individuata quale soggetto responsabile della realizzazione degli interventi tecnologici necessari all'adeguamento delle linee regionali agli standard tecnologici e di sicurezza previsti per la rete ferroviaria nazionale;
- al comma 3, è previsto che, con uno o più decreti del MIT, di concerto con il MEF, siano individuati, nell'ambito delle linee ferroviarie regionali, quelle di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale che possono essere destinatarie di finanziamenti dello Stato per eventuali investimenti sulle linee;
- al comma 4, è stabilito che le Regioni territorialmente competenti, i gestori delle linee regionali e RFI, possono concludere accordi per il subentro di RFI nella gestione delle reti ferroviarie regionali, definendo gli oneri contrattuali e individuando le necessarie risorse finanziarie;
- al comma 5, è previsto che, con uno o più decreti MIT-MEF, siano individuate le linee ferroviarie regionali che assumono la qualificazione di infrastruttura ferroviaria nazionale e che *“sono trasferite, a titolo gratuito, al Demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile dello Stato ai fini del contestuale trasferimento, mediante conferimento in natura, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale che ne assume la gestione nell'ambito del contratto di servizio con lo Stato”*;
- al comma 7, modificando l'ultimo periodo dell'art. 1, co. 867, della Finanziaria 2016, sono specificate le modalità di utilizzo della somma di 70 mil. Di euro, destinata per il 2016 alla continuità operativa della FSE, specificando che tali risorse siano utilizzate nel rispetto della normativa dell'UE, *“esclusivamente a copertura delle passività, anche pregresse, e delle esigenze finanziarie del comparto infrastruttura”*;
- al comma 8 è autorizzato il pagamento a favore di Trenitalia Spa dei corrispettivi per i servizi di TPL ferroviario svolto in Sicilia per l'anno 2014 e per i servizi di trasporto ferroviario interregionale svolti a partire dal 2014.

\*

**Art. 48 del DL n. 50/2017****➤ PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE E ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI DI TPL**

I primi 5 commi dell'art. 48 introducono, in generale, principi in materia di definizione dei bacini di programmazione ed individuazione dei lotti di affidamento dei servizi. Nel dettaglio:



- il comma 1 conferma la competenza delle Regioni a determinare i Bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo, con il contributo, consultivo ma non vincolante, degli Enti locali interessati (il rif. è alle Città metropolitane, gli altri Enti di area vasta e i Comuni capoluogo di Provincia);
- il comma 2 specifica che i Bacini di cui sopra comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti, ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di Enti di area vasta o di Città metropolitane.

Sempre al comma 2 è, altresì, previsto che agli Enti di governo dei Bacini possono essere conferite in uso le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli Enti pubblici associati: in tal caso gli Enti di governo costituiscono società interamente possedute dagli Enti conferenti e al cui capitale non è ammessa la partecipazione, neanche parziale o indiretta, di soggetti privati.

- il comma 3 conferma che le Regioni hanno la facoltà di far salvi i Bacini determinati anteriormente alla data di entrata in vigore del DL, ove coerenti con i criteri di cui all'articolo in commento;
- il comma 4 introduce, ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del gestore, il principio di articolazione dei Bacini di programmazione in più lotti di affidamento, salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alla specificità territoriale dell'area di Venezia e della sua laguna;
- il comma 5, introduce una disciplina transitoria, disponendo che, nelle more della definizione dei Bacini di mobilità e dei relativi Enti di governo, gli Enti locali devono comunque procedere al nuovo affidamento nel rispetto della vigente normativa, dei servizi di trasporto pubblico per i quali il termine ordinario dell'affidamento è scaduto alla data di entrata in vigore del presente decreto, ovvero scadrà tra la predetta data e l'adozione dei provvedimenti di pianificazione e istituzione di enti di governo.

## ➤ **AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI**

I commi dal 6 all'8, dell'art. 48, apportano diverse modifiche all'art. 37 del DL n. 201/2011 con il quale è istituita l'Autorità dei Trasporti. Più nel dettaglio, il comma 6, lett. a, attribuisce all'ART la competenza, tra le altre, di definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio di articolazione dei Bacini di mobilità in più lotti, di cui al comma 4 dello stesso articolo 48. Il comma 6, lett. b, assegna all'ART, che ha già il potere di definire gli schemi dei bandi gara, anche la competenza a definire gli schemi dei contratti servizio per i servizi esercitati da società *in house* o da società con prevalente partecipazione pubblica ai sensi del D.Lgs. n. 175/2016, nonché per quelli affidati direttamente; la stessa lett. b affida all'ART la competenza, sia per i bandi di gara che per i predetti contratti di servizio, a determinare la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario (per tutti i contratti di servizio, l'ART prevede obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività).

Il successivo comma 7 attribuisce all'Authority il potere di intervenire in materia di





## procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con attività di regolazione generale circa:

- le modalità di remunerazione dei servizi, stabilendo la regola generale della riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'affidatario, e la conseguente assunzione del rischio d'impresa (secondo il modello *net-cost*), ma consentendo anche soluzioni diverse in particolare nei casi in cui la procedura prevede più lotti di gara e l'integrazione tariffaria tra diversi gestori (*lett. a*);
- l'obbligo, per chi intenda partecipare alle suddette procedure, del possesso - quale requisito di idoneità economica e finanziaria - di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base di gara, oltre ai requisiti di idoneità morale e professionale di cui all'art. 18, co. 2, lett. a, del D. Lgs. n. 422/1997 (*lett. b*);
- la garanzia dell'accesso equo dell'affidatario ai beni immobili e strumentali indispensabili all'esercizio dei servizi, attraverso l'adozione di misure "*relative all'acquisto, alla cessione, alla locazione o al comodato d'uso a carico dell'ente affidante, del gestore uscente e del gestore entrante, con specifiche disposizioni per i beni acquistati con finanziamento pubblico e per la determinazione nelle diverse fattispecie dei valori di mercato dei predetti beni*", ovvero, limitatamente all'affidamento di servizi di trasporto pubblico ferroviario, prevedendo la facoltà per l'ente affidante e per il gestore uscente di cedere la proprietà dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali a soggetti societari specializzati (*lettere c. e d.*);
- i casi di sostituzione del gestore a seguito di gara, rispetto ai quali l'ART detta regole generali in materia di previsione nei bandi di gara del trasferimento del personale dipendente, dal gestore uscente al subentrante, con l'esclusione dei dirigenti e nel rispetto della normativa europea in materia, applicando in ogni caso al personale il CCNL di settore (il TFR relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante sono versati all'INPS dal gestore uscente) (*lett. e*).

## ➤ MISURE DI CONTRASTO ALL'EVASIONE TARIFFARIA

I commi da 9 al 13, in generale, sono finalizzati a potenziare gli strumenti di contrasto al fenomeno dell'evasione tariffaria nel settore del TPL.

In particolare, al comma 9 impone a tutti gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, in qualsiasi modalità esercitati, di munirsi di valido titolo di viaggio, il quale va convalidato all'inizio del viaggio e ad ogni singola uscita (se prevista, in conformità alle apposite prescrizioni previste dal gestore), va conservato per la durata del percorso ed esibito su richiesta degli agenti accertatori. La violazione dei suddetti obblighi, a norma del comma 11, comporta l'applicazione di una sanzione pecuniaria da definirsi con legge regionale (in assenza di legge regionale, la sanzione è pari a sessanta volte il valore del biglietto ordinario e comunque non superiore a € 200).

Il comma 12 dello stesso art. 48 novella l'art. 71 del DPR 11 luglio 1980 n. 753 disponendo che i gestori del trasporto pubblico possano avvalersi di agenti accertatori, anche non appartenenti ai propri organici, ai quali possono essere affidate le attività di prevenzione,



accertamento e contestazione delle violazioni e ai quali sono riconosciuti, tra l'altro, i poteri di identificazione dei trasgressori e di richiesta dei documenti di identità. La Legge di conversione, inoltre, ha aggiunto al medesimo comma 12 la previsione secondo la quale *“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”*.

Dopo il comma 12, la Legge n. 96/2017 ha inserito i commi 12-bis e 12-ter i quali disciplinano rispettivamente il flusso informativo all'Osservatorio, di cui all'art. 1, co. 300, della L. 24.12.07 n. 244, dei dati ricavabili dalle segnalazioni dell'utenza, e il diritto al rimborso del prezzo del biglietto a carico del vettore, quando un servizio di TP subisce una cancellazione o un ritardo (superiore a 60 min per i servizi di trasporto regionale o locale, superiore a 30 min per i servizi di TP svolti in ambito urbano). Da ultimo, il comma 13 prevede che per l'individuazione di trasgressori che si rifiutino di fornire le proprie generalità, si possa ricorrere, come mezzo di prova, ai filmati ottenuti dai sistemi di videosorveglianza presenti sui mezzi di trasporto e sulle banchine di fermata.

\*

#### **Art. 49 del DL n. 50/2017**

##### **➤ DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI RIORDINO DI SOCIETA'**

La legge di conversione, sostituendo completamente il primo periodo, del comma 2, dell'art. 49, dispone che *“Al fine di realizzare una proficua allocazione delle partecipazioni pubbliche facenti capo al Ministero dell'economia e delle finanze in ambiti industriali omogenei, il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dal verificarsi delle condizioni di cui al comma 3, trasferisce, nel rispetto della disciplina dell'Unione europea, alla società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. le azioni della società ANAS S.p.A. mediante aumento di capitale della società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. tramite conferimento in natura”*.

Con i commi 7 e 8, vengono altresì dettate disposizioni per la definizione del contenzioso pregresso, anche attraverso la messa a disposizione di un volume di risorse nel limite di 700 mil. di euro.

\*

#### **Art. 52 del DL n. 50/2017**

##### **➤ SVILUPPO DI CICLOVIE TURISTICHE E TRASPORTO A TRAZIONE ELETTRICA SU GOMMA**

L'articolo 52 del DL interviene sullo sviluppo delle ciclovie turistiche, integrando la norma dell'art. 1, co. 640, della Legge n. 208/2015 (*Finanziaria 2016*) con la previsione di



ulteriori interventi sul territorio nazionale da attuare nell'ambito delle risorse già previste a legislazione vigente.

Con la legge di conversione, dopo l'art. 52 è stato aggiunto l'art. 52-bis che modifica l'art. 17-septies, co. 4, del DL 22 giugno 2012 n. 83 disciplinante il "*Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica*". Come noto, tale Piano nazionale definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nel territorio nazionale. Con la norma in commento si prevede l'individuazione di parametri minimi di interoperabilità delle nuove colonnine di ricarica pubbliche e private, finalizzati a garantire la loro più ampia compatibilità con i veicoli a trazione elettrica in circolazione.

## ➤ MODIFICHE AL CODICE DEI CONTRATTI PUBBLICI

Con l'art. 52-ter, aggiunto sempre in sede di conversione del DL, all'art. 211 (*Pareri di precontenzioso dell'ANAC*) del D.Lgs. n. 50/2016 sono aggiunti i commi 1-bis, 1-ter ed 1-quater.

A norma delle nuove disposizioni l'ANAC sarà legittimata ad agire in giudizio per l'impugnazione dei bandi, degli altri atti generali e dei provvedimenti relativi a contratti di rilevante impatto, emessi da qualsiasi stazione appaltante, qualora ritenga che essi violino le norme in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture. Inoltre, se ritiene che una SA abbia adottato un provvedimento viziato da gravi violazioni del codice, l'ANAC emette, entro 60 giorni dalla notizia della violazione, un parere motivato nel quale indica specificamente i vizi di legittimità riscontrati; il parere è trasmesso alla SA che dovrà conformarsi entro il termine assegnato dall'Authority (comunque non superiore a 60 giorni dalla trasmissione), in caso contrario l'ANAC può presentare ricorso, entro i successivi 30 giorni, innanzi al giudice amministrativo.

Distinti saluti

p. IL DIRETTORE GENERALE

All.