

**TESTO CODIFICATO ART. 27 DL 50/2017**  
**come modificato dall'art 17 DL 104/2023, convertito in L 136/2023**  
**(a cura di Agens – ad uso interno)**

Legenda:

- **Neretto**: modifiche apportate con art 17 dl 104/2023
- **Neretto corsivo**: modifiche apportate in sede di conversione in legge del dl 104/2023
- **Barrato**: *abrogazioni con legge di conversione*

Decreto-legge 24/04/2017, n. 50 e smi

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.

### **ART. 27 Misure sul trasporto pubblico locale**

In vigore dal 11 agosto 2023

1. All'articolo 1, dopo il comma 534-ter, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, sono inseriti i seguenti:

“534-quater. Nelle more del riordino del sistema della fiscalità regionale, secondo i principi di cui all'articolo 119 della Costituzione, la dotazione del Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è rideterminata nell'importo di 4.789.506.000 euro per l'anno 2017 e 4.932.554.000 euro a decorrere dall'anno 2018, anche al fine di sterilizzare i conguagli di cui all'articolo unico, comma 4, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 luglio 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 195 del 21 agosto 2013, con riferimento agli anni 2013 e successivi. 534-quinquies. Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 luglio 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 195 del 21 agosto 2013, non trova applicazione a decorrere dall'anno 2017.”

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il riparto del Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è effettuato, entro il 31 ottobre di ogni anno, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. In caso di mancata intesa si applica quanto previsto dall'articolo 3, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Tale ripartizione è effettuata:

- a) per una quota pari al 50 per cento del Fondo, tenendo conto dei costi standard di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, al netto delle risorse di cui alle lettere d) ed e, **considerato il complesso dei servizi di trasporto pubblico locale eserciti sul territorio di ciascuna regione risultanti dalla banca dati dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e tenendo conto, a partire dal 2024, dei costi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale »;**
- b) per una quota pari al 50 per cento del Fondo, tenendo conto dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, al netto delle risorse di cui alle lettere d) ed e);
- c) applicando una riduzione annuale delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni qualora i servizi di trasporto pubblico locale 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, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti adottate ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, qualora bandite successivamente all'adozione delle predette delibere. La riduzione si applica a decorrere dall'anno 2023. In ogni caso la riduzione di cui alla presente lettera non si applica ai contratti di servizio affidati in conformità alle disposizioni, anche transitorie, di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, e alle disposizioni normative nazionali vigenti. La riduzione, applicata alla quota di ciascuna regione come determinata ai sensi del presente comma, è pari al 15 per cento del valore dei corrispettivi dei contratti di servizio non affidati con le predette procedure; le risorse derivanti da tale riduzione sono ripartite tra le altre regioni con le medesime modalità;

- d) mediante destinazione annuale dello 0,105 per cento dell'ammontare del Fondo, e comunque nel limite massimo di euro 5,2 milioni annui, alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244;
- ~~e) mediante destinazione di una quota delle risorse del Fondo, non inferiore all'1 per cento e non superiore al 2 per cento, per l'adeguamento, in considerazione della dinamica inflativa, dei corrispettivi di servizio e dell'equilibrio economico della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale sottoposto ad obblighi di servizio pubblico, da ripartire tra le regioni a statuto ordinario applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 148 del 26 giugno 2013.~~

2-bis. Ai fini del riparto del Fondo di cui al comma 1 si tiene 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 ai sensi dell'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. Tali variazioni sono determinate a preventivo e consuntivo rispetto al riparto di ciascun anno a partire dal saldo del 2019. Le variazioni fissate a preventivo sono soggette a verifica consuntiva ed eventuale conseguente revisione in sede di saldo a partire dall'anno 2020 a seguito di apposita certificazione resa, entro il mese di settembre di ciascun anno, da parte delle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il tramite dell'Osservatorio, di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, nonché alle Regioni, a pena della sospensione dell'erogazione dei corrispettivi di cui ai relativi contratti di servizio con le Regioni in analogia a quanto disposto al comma 7 dell'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. Ai fini del riparto del saldo 2019 si terrà conto dei soli dati a consuntivo relativi alle variazioni 2018 comunicati e certificati dalle imprese esercenti i servizi di trasporto pubblico ferroviario con le modalità e i tempi di cui al precedente periodo e con le medesime penalità in caso di inadempienza.

2-ter. Al fine di garantire una ragionevole certezza delle risorse disponibili, il riparto di cui al comma 2, lettere a) e b), non può determinare, per ciascuna regione, un'assegnazione di risorse inferiore a quella risultante dalla ripartizione del Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per l'anno 2020, al netto delle variazioni per ciascuna regione dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società Rete ferroviaria italiana Spa di cui al comma 2-bis, nonché delle

eventuali decurtazioni applicate ai sensi del comma 2, lettera c), del presente articolo ovvero dell'articolo 9 della legge 5 agosto 2022, n. 118.

**2- quater: Limitatamente agli anni 2023 e 2024, al riparto del Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, si provvede, per una quota pari a euro 4.873.335.361,50, e fermo restando quanto previsto dal comma 2-bis del presente articolo, secondo le percentuali utilizzate per l'anno 2020. Alla determinazione delle quote del 50 per cento di cui al comma 2, lettere a) e b), si provvede a valere sulle risorse residue del Fondo, decurtate dell'importo di cui al primo periodo del presente comma.**

3. Al fine di garantire un'efficace programmazione delle risorse, gli effetti finanziari sul riparto del Fondo, derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui al comma 2 si verificano nell'anno successivo a quello di riferimento.

4. A partire dal mese di gennaio 2018 e nelle more dell'emanazione del decreto di cui all'linea del comma 2, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è ripartito, entro il 15 gennaio di ciascun anno, tra le regioni, a titolo di anticipazione, l'ottanta per cento dello stanziamento del Fondo. L'anticipazione è effettuata sulla base delle percentuali attribuite a ciascuna regione l'anno precedente. Le risorse erogate a titolo di anticipazione sono oggetto di integrazione, di saldo o di compensazione con gli anni successivi. La relativa erogazione alle regioni a statuto ordinario è disposta con cadenza mensile.

5. Le amministrazioni competenti, al fine di procedere sulla base di dati istruttori uniformi, si avvalgono dell'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, per l'acquisizione dei dati economici, finanziari e tecnici, relativi ai servizi svolti, necessari alla realizzazione di indagini conoscitive e approfondimenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale, prodromici all'attività di pianificazione e monitoraggio. A tale scopo i suddetti soggetti forniscono semestralmente all'Osservatorio indicazioni sulla tipologia dei dati da acquisire dalle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico.

6. Ai fini del riparto del Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, entro il 31 luglio 2023, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti gli indicatori per determinare i livelli adeguati di servizio e le modalità di applicazione degli stessi al fine della ripartizione del medesimo Fondo. **«Fermo restando quanto previsto dal comma 2-quater, nelle more dell'adozione del decreto di cui al primo periodo, al fine di assicurare la ripartizione del Fondo di cui al medesimo articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2012, si provvede alla ripartizione integrale del medesimo Fondo con le modalità di cui al comma 2, lettera a), del presente articolo.**

7. A decorrere dal 1° gennaio 2018 è abrogato il comma 6 dell'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2, alinea sono apportate al predetto articolo 16-bis del citato decreto-legge le seguenti ulteriori modificazioni:

a) i commi 3 e 5 sono abrogati;

b) al comma 4, primo periodo, le parole: "Entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 3," e le parole: " , in conformità con quanto stabilito con il medesimo decreto di cui al comma 3," sono soppresse e le parole: "le Regioni" sono sostituite dalle seguenti: "Le Regioni";

c) al comma 9, primo periodo, le parole: “il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 3” sono sostituite dalle seguenti: “decreto del Presidente del Consiglio dei ministri”.

8. Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 26 giugno 2013, n. 148, con le successive rideterminazioni e aggiornamenti ivi previsti, conserva efficacia fino al 31 dicembre dell'anno precedente alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2, alinea.

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.

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.

8-quater. Le disposizioni di cui al comma 8-ter si applicano dal 1° 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.

8-sexies. 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.

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.

9. Al fine di favorire il rinnovo del materiale rotabile, lo stesso può essere acquisito dalle imprese di trasporto pubblico regionale e locale anche ricorrendo 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.

10. All'articolo 84, comma 4, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: "trasporto di persone," sono inserite le seguenti: "i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2, adibiti ai servizi di linea di trasporto di persone".

11. Per il rinnovo del materiale rotabile, 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.

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.

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.

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.

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 principi 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.

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'. Per i servizi di linea di competenza statale, gli accertamenti sulla sussistenza delle condizioni di sicurezza e regolarità dei servizi, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, lettera g), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, relativamente all'ubicazione delle aree di fermata, sono validi fin quando non sia accertato il venir meno delle condizioni di sicurezza".

12-bis. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, da adottare entro il 30 ottobre 2017, è istituito un tavolo di lavoro finalizzato a individuare i principi e i criteri per il riordino della disciplina dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale, anche avendo specifico riguardo alla tutela dei viaggiatori e garantendo agli stessi adeguati livelli di sicurezza del trasporto. Al tavolo di lavoro partecipano i rappresentanti, nel numero massimo di due ciascuno, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dello sviluppo economico, delle associazioni di categoria del settore maggiormente rappresentative e del Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti (CNCU), nonché un rappresentante di ciascun operatore privato che operi in almeno quattro regioni e che non aderisca alle suddette associazioni. Ai componenti del tavolo di lavoro non sono corrisposti compensi di alcun tipo, gettoni né rimborsi spese. Dall'istituzione e dal funzionamento del tavolo di lavoro non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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 inserite 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 inserita la seguente: “, anche”.

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.

*12-quinquies. Il regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, la legge 24 maggio 1952, n. 628, 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.*

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”.