

N. 3053-4358-4815-4957-5057-A

CAMERA DEI DEPUTATI

PROPOSTA DI LEGGE

n. 3053, d'iniziativa del deputato FERRO

Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale

Presentata il 19 luglio 2002

n. 4358, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DE LAURENTIIS, VOLONTÈ, GIUSEPPE GIANNI,
ROMANI, SANZA, MEROI, FLORESTA, TESTONI, MANINETTI, TUCCI**

Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale

Presentata il 7 ottobre 2003

NOTA: La IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni), il 14 settembre 2005, ha deliberato di riferire favorevolmente sul testo unificato delle proposte di legge nn. 3053, 4358, 4815, 4957 e 5057. In pari data, la Commissione ha chiesto di essere autorizzata a riferire oralmente. Per i testi delle proposte di legge si vedano i relativi stampati.

n. 4815, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ROSATO, DAMIANI, FONTANINI, MARAN, MENIA,
ROMOLI, RAFFALDINI**

—
Equiparazione del trattamento fiscale delle aziende
operanti nel trasporto pubblico locale

—
Presentata il 16 marzo 2004

n. 4957, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RAFFALDINI, DUCA, ALBONETTI, ADDUCE, DE LUCA,
MAZZARELLO, PANATTONI, ROGNONI, SUSINI, TIDEI**

—
Interventi per il risanamento e lo sviluppo
del trasporto pubblico locale

—
Presentata il 3 maggio 2004

n. 5057, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**PASETTO, ROSATO, CARBONELLA, CARDINALE,
GENTILONI SILVERI, TUCCILLO**

—
Modifiche al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422,
e nuove norme in materia di trasporto pubblico locale

—
Presentata il 14 giugno 2004

—
(Relatore: DE LAURENTIIS)

PARERE DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminato il nuovo testo unificato delle proposte di legge C. 3053 e abbinate, recante « Disposizioni in materia di tutela della concorrenza nel settore del trasporto pubblico locale », come risultante dagli emendamenti approvati nel corso dell'esame in sede referente;

considerato che le disposizioni dallo stesso recate concernono la materia del trasporto pubblico locale, ambito competenziale riconducibile, come anche espressamente chiarito dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 222 del 2005, alla potestà legislativa residuale che il quarto comma dell'articolo 117 della Costituzione riserva alle regioni;

rilevato, tuttavia, che, per ciò che concerne il profilo della corretta ripartizione della competenza legislativa tra lo Stato e le regioni, deve essere presa in considerazione la finalità delle disposizioni recate dal provvedimento, le quali, come recita lo stesso comma 1 dell'articolo 1, appaiono principalmente volte ad « assicurare la tutela della concorrenza nel settore del trasporto pubblico locale »;

considerato, pertanto, che si pone preliminarmente la questione di valutare se, effettivamente, il contenuto normativo del provvedimento, e in particolare degli articoli 2, 3, 4 e 7, possa essere effettivamente ricondotto alla materia « tutela della concorrenza » che la lettera e) del secondo comma dell'articolo 117 della Costituzione riserva alla potestà legislativa esclusiva dello Stato;

richiamata a tale proposito la sentenza n. 272 del 2004 della Corte Costituzionale, dalla quale si evince che gli interventi legislativi statali in materia di servizi pubblici locali rientrano nell'ambito della materia « tutela della concorrenza », e risultano quindi costituzionalmente legittimi, solo nella misura in cui le relative disposizioni sono « di carattere generale » e « disciplinano le modalità di gestione e l'affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica », e sono pertanto volte a stabilire « un quadro di principi nei confronti di regolazioni settoriali di fonte regionale ». La Corte, quindi, ha ritenuto che « non appaiono censurabili tutte quelle norme (...) che garantiscono, in forme adeguate e proporzionate, la più ampia libertà di concorrenza nell'ambito di rapporti — come quelli relativi al regime delle gare o delle modalità di gestione e conferimento di servizi — i quali per la loro diretta incidenza sul mercato appaiono più meritevoli di essere preservati da pratiche anticoncorrenziali »;

ritenuto quindi che, sulla base di quanto sancito dalla sentenza n. 272 del 2004 della Corte costituzionale, il contenuto normativo degli articoli 2, 3, 4 e 7 sembrerebbe riconducibile alla materia « tutela della concorrenza » che la lettera e) del secondo comma dell'articolo

117 della Costituzione riserva alla potestà legislativa esclusiva dello Stato;

rilevato altresì che l'articolo 5, nel prevedere, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'istituzione dell'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale, consente di richiamare anche la materia «ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato», rimessa alla competenza legislativa esclusiva dello Stato, secondo quanto disposto dalla lettera g) del secondo comma dell'articolo 117 della Costituzione;

considerato inoltre che l'articolo 11, ai sensi del quale si dispone in ordine all'equiparazione del trattamento fiscale delle aziende operanti nel settore del trasporto pubblico locale, appare riconducibile alla materia «sistema tributario e contabile dello Stato», rientrando anch'essa nell'ambito della potestà legislativa esclusiva statale, a norma della già richiamata lettera e) del secondo comma dell'articolo 117 della Costituzione;

considerato inoltre che gli articoli 6 e 8 del provvedimento, in quanto volti a prevedere l'erogazione di un contributo statale alle regioni per l'effettuazione di investimenti volti al miglioramento e alla valorizzazione delle autostazioni, alla sostituzione di autobus e all'acquisto di altri mezzi a basso impatto ambientale, nonché alla istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un «Fondo per la mobilità per il personale delle aziende di trasporto pubblico locale», configurano interventi finanziari dello Stato in un ambito competenziale, il «trasporto pubblico locale», che, come già evidenziato, risulta riservato, ai sensi del quarto comma dell'articolo 117 della Costituzione, alla competenza legislativa residuale delle regioni;

richiamata a tale ultimo proposito la giurisprudenza mediante la quale la Corte Costituzionale, in particolare con le sentenze nn. 370 del 2003, 16, 49, 320 e 423 del 2004 e 77 e 160 del 2005, ha chiarito l'illegittimità, nell'ambito del nuovo titolo V della Costituzione, di finanziamenti statali in ambiti di competenza delle regioni e di fondi settoriali di finanziamento di attività regionali, anche in favore di privati;

rilevato, tuttavia, che, con specifico riguardo ai finanziamenti statali che intervengono nel settore del trasporto pubblico locale, la Corte Costituzionale, nella sentenza n. 222 del 2005 e, in particolare, nel punto n. 5 del relativo *Considerato in diritto*, ha avuto modo di precisare che «nella perdurante situazione di mancata attuazione delle prescrizioni costituzionali in tema di garanzia dell'autonomia finanziaria di entrata e di spesa delle regioni e degli enti locali, e del vigente finanziamento statale nel settore del trasporto pubblico locale, la disciplina di riferimento è contenuta nell'articolo 20 del decreto legislativo n. 422 del 1997, il cui comma 5 stabilisce le modalità del trasferimento delle risorse erogate dallo Stato», e che le disposizioni finanziarie di cui agli articoli 6 e 8 del provvedimento appaiono

sostanzialmente analoghe al meccanismo di finanziamento appena richiamato;

considerato, peraltro, che la stessa sentenza n. 222 del 2005 ha comunque disposto la parziale abrogazione dell'articolo 4, comma 157, della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), nella parte in cui, al terzo periodo, prevedeva che il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di ripartizione della dotazione del « Fondo finalizzato al conseguimento di maggiore efficienza e produttività dei servizi di trasporto pubblico locale », da quella disposizione istituito, fosse emanato sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997 e non « previa intesa » con la medesima, procedura giudicata dalla Corte indispensabile nel caso di specie, in quanto, « proprio perché il finanziamento interviene in un ambito di competenza regionale », occorre che le regioni « siano pienamente coinvolte nei processi decisionali concernenti il riparto dei fondi », così da assicurare il rispetto delle attribuzioni alle stesse costituzionalmente riconosciute;

considerato, a tale specifico proposito, che, ai fini dell'emana-zione dei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, concernenti, a norma dell'articolo 6, commi 1, secondo periodo e 3, secondo periodo del provvedimento in esame, la ripartizione alle regioni delle risorse finanziarie statali per la realizzazione di investimenti per lo sviluppo del trasporto pubblico locale, nonché, ai sensi dell'articolo 8, comma 3, la definizione della dotazione del Fondo per la mobilità per il personale delle aziende di trasporto pubblico locale, si prevede che la Conferenza di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997 sia soltanto « sentita », in luogo dell'attivazione della sopra richiamata procedura d'intesa che, come rilevato dalla Corte Costituzionale, appare costituzionalmente necessaria;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

provveda la Commissione di merito, all'articolo 6, commi 1, secondo periodo e 3, secondo periodo, nonché all'articolo 8, comma 3, a sostituire le parole: « sentita la Conferenza di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997 » con le seguenti: « d'intesa con la Conferenza di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997 », al fine di coinvolgere pienamente le regioni nei processi decisionali concernenti il riparto dei fondi statali alle stesse destinati, in ossequio al principio sancito dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 222 del 2005.

PARERE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE
(BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE)

La V Commissione ha adottato la seguente decisione:

sul nuovo testo unificato elaborato dalla Commissione di merito,
considerato che:

le disposizioni di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 4, appaiono suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza degli enti territoriali;

la previsione, di cui all'articolo 6, di una spesa di durata superiore al triennio in corso coperta a valere di un accantonamento di fondo speciale di conto capitale non appare coerente con la vigente disciplina contabile;

non risultano disponibili, nell'esercizio finanziario in corso, le risorse di cui, ai sensi del comma 4 del medesimo articolo 6, si prevede l'utilizzo a fine di copertura;

la previsione di una clausola di salvaguardia, quale può intendersi la disposizione di cui al comma 6 dello stesso articolo, in presenza di un onere configurabile come limite di spesa non appare coerente con la vigente disciplina contabile;

l'accantonamento del fondo speciale di parte corrente relativo al Ministero dell'economia e delle finanze non reca le disponibilità necessarie a far fronte agli oneri di cui all'articolo 8, comma 2;

le disposizioni di cui all'articolo 10 sono suscettibili di determinare un depauperamento del patrimonio dello Stato;

le agevolazioni fiscali di cui all'articolo 11 appaiono suscettibili di determinare minori entrate prive di adeguate quantificazioni e copertura;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni, volte a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione.

All'articolo 4, sopprimere il comma 2.

All'articolo 4, sopprimere il comma 3.

All'articolo 5, comma 1, capoverso articolo 19-*bis*, comma 1, sopprimere le parole: « senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, »; conseguentemente, al medesimo articolo 5, aggiungere in fine il seguente comma: « 2. All'istituzione e al funzionamento dell'Osservatorio di cui al comma 1 si provvede nell'ambito delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. La partecipazione alle attività dell'Osservatorio non comporta la corresponsione di compensi, indennità o rimborsi spese ».

All'articolo 6, comma 1, sopprime la parola: « quindicennali »;

conseguentemente, al medesimo comma, al secondo periodo, sostituire le parole: « contributo quindicennale di 20 milioni di euro a decorrere dall'anno 2005 » con le seguenti: « contributo di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007 »;

conseguentemente, al comma 5, sostituire le parole: « annui a decorrere dall'anno 2005 » con le seguenti: « per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007 ».

All'articolo 6, sopprimere i commi 3, 4 e 6.

All'articolo 6, comma 9, sopprimere le parole: « ed alle aziende esercenti servizi automobilistici di competenza regionale ».

All'articolo 6, sopprimere il comma 10.

All'articolo 7, sopprimere il comma 2.

Sopprimere l'articolo 8.

Sopprimere l'articolo 10.

Sopprimere l'articolo 11.

PARERE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE

(FINANZE)

La VI Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-*bis*, del regolamento, per gli aspetti attinenti la materia tributaria, il nuovo testo unificato delle proposte di legge C. 3053 ed abbinate, recante disposizioni in materia di tutela della concorrenza nel settore del trasporto pubblico locale, come risultante dagli emendamenti approvato dalla Commissione di merito,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento all'articolo 8, valuti la Commissione di merito l'opportunità di sostituire, al comma 5, il richiamo al comma 2 con quello al comma 3, nonché di sopprimere il comma 7, in quanto ripetitivo di una previsione già contenuta nel secondo periodo del comma 2;

b) con riferimento all'articolo 10, il quale prevede che le infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa metropolitano, comprese quelle in corso di realizzazione o da realizzare, sono attribuite a titolo gratuito al demanio dei comuni competenti per territorio, valuti la Commissione di merito l'opportunità di precisare il regime giuridico delle aree del sedime sul quale insistono le predette infrastrutture, onde evitare l'insorgere di controversie in merito;

c) con riferimento all'articolo 11, comma 1, il quale prevede che gli importi corrisposti dalle regioni agli enti concessionari di servizi di trasporto pubblico locale in base a procedura ad evidenza pubblica non costituiscono ricavi ai fini delle imposte sui redditi e che tali importi sono qualificati come contributi in conto esercizio fino al 31 dicembre 2006, si sottolinea la necessità di verificare se tale previsione risulti compatibile con la normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato;

d) sempre con riferimento all'articolo 11, comma 1, valuti la Commissione di merito l'opportunità di eliminare il richiamo al regime agevolato di cui all'articolo 3 del decreto-legge n. 833 del 1986, in quanto il contenuto di tale ultima disposizione risulta sostanzialmente analogo alla previsione di cui al primo periodo del medesimo comma 1.

PARERE DELLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

La VIII Commissione,

esaminato il nuovo testo unificato delle proposte di legge C. 3053 Ferro, C. 4358 De Laurentiis, C. 4815 Rosato, C. 4928 Sanza, C. 4957 Raffaldini e C. 5057 Pasetto, recante « Disposizioni in materia di tutela della concorrenza nel settore del trasporto pubblico locale »;

considerata la rilevanza del provvedimento ai fini del processo di liberalizzazione del settore, che consentirà di garantire un miglioramento dei relativi servizi, anche ai fini della riduzione dell'impatto ambientale;

valutata positivamente la scelta di favorire l'incentivazione di investimenti, anche di natura infrastrutturale, nel settore del trasporto locale;

rilevata, infine, l'esigenza di rafforzare le misure riguardanti la tutela dell'ambiente, con particolare riferimento alle aree urbane;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

all'articolo 6, nell'ambito degli investimenti per lo sviluppo del trasporto pubblico locale, sia espressamente prevista l'introduzione di misure per incentivare l'utilizzo di « bio-carburanti » sui mezzi di trasporto, anche al fine di contribuire al miglioramento della qualità dell'aria e di garantire un basso impatto ambientale dei veicoli;

e con la seguente osservazione:

all'articolo 10, comma 3, che attribuisce ai comuni la facoltà di affidare in concessione le infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa, valuti la Commissione di merito l'opportunità di prevedere un possibile ampliamento — oltre i trenta anni stabiliti dal citato comma 3 — del periodo di affidamento in concessione di realizzazione e gestione delle infrastrutture medesime.

PARERE DELLA XI COMMISSIONE PERMANENTE
(LAVORO PUBBLICO E PRIVATO)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA XIV COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

La XIV Commissione,

esaminato il testo unificato C. 3053 e abb., recante « Disposizioni in materia di tutela della concorrenza nel settore del trasporto pubblico locale »;

rilevato che l'articolo 2 reca modifiche all'articolo 18 del decreto legislativo 422/1997, con particolare riferimento al regime transitorio ivi previsto, stabilendo, tra le altre cose, la possibilità che: le regioni dispongano di ulteriori proroghe di affidamento fino a un massimo di quattro anni; i servizi di trasporto pubblico regionale e locale possano continuare ad essere prestati dagli attuali esercenti, durante i periodi transitori; la proroga dell'affidamento sia disposta anche ai servizi automobilistici di competenza regionale; i soggetti titolari dell'affidamento dei servizi *in house* provvedano ad affidare, con procedure ad evidenza pubblica, almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a soggetti privati o a società non partecipate dalle regioni o dagli enti locali affidatari, ovvero a cedere, con procedure ad evidenza pubblica, alle medesime società, almeno il 20 per cento del capitale sociale;

considerato che, in base alla giurisprudenza consolidata della Corte di Giustizia, l'appalto di servizi e l'affidamento delle concessioni di servizi deve avvenire nel rispetto delle norme e dei principi contenuti nel Trattato CE, e in particolare del principio della pubblicità e della messa in concorrenza dei contratti;

tenuto conto che tali principi, previsti in via generale dalle disposizioni di cui agli articoli 43 e 49 del Trattato CE, in materia di libera prestazione dei servizi e di libertà di stabilimento, sono esplicitati nelle regole specifiche di cui alle direttive 2004/17/CE, relative alle procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto nonché degli enti che operano nel settore delle telecomunicazioni, e 2004/18/CE, relativa all'aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi;

osservato altresì che l'articolo 6 reca misure di carattere finanziario finalizzate a garantire investimenti nel settore del trasporto pubblico locale, autorizzando, tra l'altro, le regioni a compiere operazioni volte ad effettuare investimenti per la realizzazione, il miglioramento e la valorizzazione delle autostazioni, la sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale e l'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, anche attraverso la concessione di contributi statali, mentre l'articolo 11 concede agevolazioni fiscali alle aziende operanti nel trasporto pubblico locale;

rilevato che gli articoli 87 e 88 del Trattato istitutivo della Comunità europea vietano in via generale gli aiuti pubblici che, favorendo determinate imprese o produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza, incidendo sugli scambi tra gli Stati membri, e disciplinano le relative procedure di controllo comunitarie, prevedendo in particolare che gli Stati membri presentino alla Commissione i progetti diretti ad istituire o modificare aiuti, affinché essa possa esprimere le proprie osservazioni (articolo 88, paragrafo 3);

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

è necessario formulare gli articoli 6 e 11 del testo unificato in modo da subordinare espressamente l'erogazione delle agevolazioni ivi previste alla previa autorizzazione della Commissione europea ai sensi della disciplina in materia di aiuti di Stato di cui agli articoli 87 e 88 del Trattato istitutivo della Comunità europea;

e con la seguente osservazione:

valuti la Commissione di merito l'opportunità di verificare se le disposizioni di cui all'articolo 2, capoversi 3-ter, 3-quater, 3-quinquies e 3-sexies, siano compatibili con i principi in materia di libera prestazione dei servizi e di libertà di stabilimento di cui agli articoli 43 e 49 del Trattato CE, e in particolare del principio della pubblicità e della messa in concorrenza dei contratti, nonché della normativa relativa agli appalti pubblici di servizi.

TESTO
UNIFICATO DELLA COMMISSIONE

**Disposizioni in materia di tutela della
concorrenza nel settore del trasporto
pubblico locale**

ART. 1.

(Finalità).

1. Scopo della presente legge è assicurare la tutela della concorrenza nel settore del trasporto pubblico locale, favorendo in particolare un equilibrio di mercato nel processo di liberalizzazione del settore, nonché il perseguimento degli obiettivi di riforma previsti dalla legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni, dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, e dalle leggi regionali di attuazione, nonché la sicurezza dei viaggiatori trasportati, l'omogeneità dei requisiti professionali e la tutela delle condizioni di lavoro.

2. Sono fatte salve le competenze attribuite alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano dai rispettivi statuti e dalle relative norme di attuazione, nonché dalla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3.

ART. 2.

(Regime transitorio).

1. Dopo il comma 3-*bis* dell'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, sono inseriti i seguenti:

« 3-*ter*. Ferme restando le procedure di gara ad evidenza pubblica già avviate o concluse, le regioni possono prevedere proroghe di affidamento fino a un massimo di quattro anni che sono disposte dai soggetti affidatari dei servizi, purché si sia

verificata, oltre ai requisiti di cui al comma 3-*quater*, una delle seguenti condizioni:

a) sia avvenuta la cessione, mediante procedure ad evidenza pubblica, di una quota di almeno il 20 per cento del capitale sociale ovvero di una quota di almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a società di capitali, anche consortili, nonché a cooperative e consorzi, purché non partecipate dalle medesime regioni o dagli stessi enti locali affidanti i servizi;

b) si sia dato luogo ad un nuovo soggetto societario mediante fusione di almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale ovvero alla costituzione di una società consortile, con predisposizione di un piano industriale unitario, di cui siano soci almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale operanti all'interno della medesima regione ovvero in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale in modo tale che tale nuovo soggetto unitario risulti affidatario di un maggiore livello di servizi di trasporto pubblico locale, secondo parametri di congruità definiti dalle regioni.

3-quater. Durante i periodi di cui ai commi 3-*bis* e 3-*ter*, i servizi di trasporto pubblico regionale e locale possono continuare ad essere prestati dagli attuali esercenti, comunque denominati. A tali soggetti gli enti locali affidanti possono integrare il contratto di servizio pubblico già in essere ai sensi dell'articolo 19 in modo da assicurare l'equilibrio economico e finanziario attraverso il sistema delle compensazioni economiche di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, e successive modificazioni, ai sensi e per gli effetti di quanto stabilito all'articolo 17. Nei medesimi periodi, gli affidatari dei servizi, sulla base degli indirizzi degli enti affidanti, provvedono, in particolare:

a) al miglioramento delle condizioni di sicurezza, economicità ed efficacia dei

servizi offerti nonché della qualità dell'informazione resa all'utenza e dell'accessibilità ai servizi in termini di frequenza, velocità commerciale, puntualità ed affidabilità;

b) al miglioramento del servizio sul piano della sostenibilità ambientale;

c) alla razionalizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto, attraverso l'integrazione modale in ottemperanza a quanto previsto al comma 3-*quinquies*.

3-quinquies. Le disposizioni di cui ai commi 3-*bis* e 3-*quater* si applicano anche ai servizi automobilistici di competenza regionale. Nello stesso periodo di cui ai citati commi, le regioni e gli enti locali promuovono la razionalizzazione delle reti anche attraverso l'integrazione dei servizi su gomma e su ferro individuando sistemi di tariffazione unificata volti ad integrare le diverse modalità di trasporto.

3-sexies. I soggetti titolari dell'affidamento dei servizi ai sensi dell'articolo 113, comma 5, lettera *c)*, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, come modificato dall'articolo 14, comma 1, lettera *d)*, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, provvedono ad affidare, con procedure ad evidenza pubblica, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, una quota di almeno il 20 per cento dei servizi eserciti a soggetti privati o a società, purché non partecipate dalle medesime regioni o dagli stessi enti locali affidatari dei servizi, ovvero a cedere, con procedure ad evidenza pubblica, alle medesime società, una quota di almeno il 20 per cento del capitale sociale.

3-septies. Le società che fruiscono della ulteriore proroga di cui ai commi 3-*bis* e 3-*ter* per tutta la durata della proroga stessa, non possono partecipare a procedure ad evidenza pubblica attivate sul resto del territorio nazionale per l'affidamento di servizi. Tale divieto non si applica negli ultimi sei mesi della proroga ».

ART. 3.

(Fusioni e aggregazioni).

1. Le disposizioni previste all'articolo 2 si applicano, in quanto compatibili, anche ai soggetti che risultano aggiudicatari di procedure ad evidenza pubblica e che provvedono a dare luogo ad un nuovo soggetto societario mediante fusione o costituzione di una società consortile.

ART. 4.

(Contratto di servizio).

1. All'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, ai sensi dell'articolo 19, mediante contratti di servizio di durata non inferiore a quattro anni e non superiore a nove anni. L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguire anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto »;

b) al comma 2, lettera a), l'ultimo periodo è sostituito dai seguenti: « I beni mobili per il cui acquisto si siano utilizzati, a qualunque titolo, fondi pubblici, indipendentemente da chi ne abbia la disponibilità, sono messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica. Il bando di gara deve prevedere che, ove ciò non sia possibile, il soggetto aggiudicatario debba dotarsi dei beni necessari al servizio con modalità e tempi da indicare nel bando medesimo e sulla base della normativa regionale in materia. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, da adottare entro novanta giorni

dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentite le Commissioni parlamentari competenti, disciplina gli aspetti tecnici, economici e finanziari per l'attuazione del presente comma »;

c) al comma 2, dopo la lettera g) è aggiunta la seguente:

« g-bis) l'indicazione delle modalità di trasferimento dal precedente gestore all'impresa subentrante del trattamento di fine rapporto maturato alla data del subentro, che può consistere nel rilascio di apposita polizza assicurativa stipulata dal gestore uscente a garanzia del trattamento di fine rapporto maturato ».

ART. 5.

(Istituzione dell'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale).

1. Dopo l'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, è inserito il seguente:

« ART. 19-bis. — *(Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale).* 1. È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Osservatorio nazionale del trasporto pubblico locale, al quale sono affidati compiti di monitoraggio sull'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale, sull'andamento dei relativi costi di produzione e sulle tariffe praticate.

2. La composizione, l'organizzazione e le funzioni dell'Osservatorio di cui al presente articolo sono disciplinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentite le competenti Commissioni parlamentari, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

3. L'Osservatorio trasmette annualmente al Parlamento una relazione sull'attività svolta ai sensi del presente articolo ».

2. All'istituzione e al funzionamento dell'Osservatorio di cui al comma 1 si provvede nell'ambito delle risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. La partecipazione alle attività dell'Osservatorio non comporta la corresponsione di compensi, indennità o rimborsi spese.

ART. 6.

(Investimenti per lo sviluppo del trasporto pubblico locale).

1. Al fine di provvedere al riordino delle reti di trasporto e di infrastrutture di servizio per la mobilità, anche attraverso la realizzazione di una rete nazionale di autostazioni per le grandi aree urbane, di migliorare il livello di efficacia degli investimenti nel settore del trasporto e di dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 27 della legge 1° agosto 2002, n. 166, le regioni sono autorizzate a contrarre mutui o ad effettuare altre analoghe operazioni finanziarie per investimenti finalizzati alla realizzazione, al miglioramento e alla valorizzazione delle autostazioni, alla sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre dieci anni, all'incentivazione dell'utilizzo di biocarburanti sui mezzi di trasporto nonché all'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico di persone a trazione non convenzionale e a basso impatto ambientale. Lo Stato concorre, in conformità con la normativa comunitaria, con un contributo di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007, da ripartire con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentita la Conferenza uni-

ficata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

2. Il contributo dello Stato per l'acquisto di autobus di cui al comma 1 può essere attribuito nel limite del 50 per cento del costo di acquisto di ogni autobus ovvero nel limite del 75 per cento del costo della disponibilità di ciascun autobus acquisita con forme di locazione finanziaria onnicomprensive di tutti i costi di esercizio e manutenzione per almeno sette anni. Il contributo dello Stato per la realizzazione di autostazioni per le grandi aree urbane, di cui al medesimo comma 1, può essere attribuito nel limite del 50 per cento del costo di realizzazione.

3. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, pari a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione, per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007, dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

5. Le regioni stabiliscono i criteri di utilizzo dei contributi loro assegnati, ai sensi dei commi 1 e 2, utilizzando una quota per finanziare l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale e una quota per infrastrutture bus-terminal come previsto dall'articolo 27 della legge 1° agosto 2002, n. 166. Gli autobus da acquistare devono essere rispondenti alle norme tecniche indicate nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 giugno 2003, pubblicato nel supplemento ordinario n. 129 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 183 dell'8 agosto 2003.

6. Per consentire la piena attuazione di quanto previsto dal presente articolo e dai commi 5 e 6 dell'articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194, le regioni

pongono in essere gli adempimenti occorrenti per l'utilizzazione dei fondi assegnati ai sensi di tali disposizioni. Tali adempimenti devono consentire l'acquisto o comunque la disponibilità di nuovi autobus entro ventiquattro mesi dalla data di pubblicazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di pagamento delle quote annuali dei contributi spettanti ai sensi del citato comma 5 dell'articolo 2 della legge n. 194 del 1998. In caso di inadempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio provvedimento sospende, sentito il Comitato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri per il monitoraggio dell'utilizzazione dei fondi trasferiti alle regioni, l'erogazione dei predetti contributi annuali e li attribuisce direttamente agli enti locali destinatari, utilizzando, ove adottati, i criteri stabiliti dalle regioni di cui al comma 5.

7. Le aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale, ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, che diventano produttrici di energia elettrica da fonti rinnovabili, ai fini dell'applicazione delle previsioni di cui al decreto-legge 22 ottobre 1992, n. 415, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 1992, n. 488, sono da considerare equiparate alle piccole e medie imprese ai sensi della vigente normativa in materia.

ART. 7.

(Tutela della concorrenza).

1. All'articolo 18, comma 2, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, dopo la lettera *g-bis*), introdotta dall'articolo 4, comma 1, lettera *c*), della presente legge, è aggiunta la seguente:

«*g-ter*) la tutela della concorrenza tramite espresso divieto, per le società ad esclusivo o prevalente capitale pubblico, nonché per società private, cooperative e consorzi che svolgono servizi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, di

utilizzare, per i servizi di trasporto di natura esclusivamente commerciale, autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche ».

ART. 8.

(Omogeneità dei servizi ferroviari in concessione).

1. La disposizione di cui all'articolo 3, comma 3, della legge 15 dicembre 1990, n. 385, per le aziende i cui servizi non hanno formato oggetto di delega di funzioni ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, è da intendere estesa anche alle opere di ammodernamento e di potenziamento dei servizi di trasporto e delle infrastrutture finanziate ai sensi del decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1996, n. 611, e delle leggi 7 dicembre 1999, n. 472, 23 dicembre 1999, n. 488, e 23 dicembre 2000, n. 388, e successive modificazioni.

€ 0,60



14PDL0076690